

OS CAMINHOS DOS HORTIFRUTÍCOLAS

Para chegar em São Paulo, os hortifrutícolas pagam um preço alto. Enfrentam buracos ou pedágios.

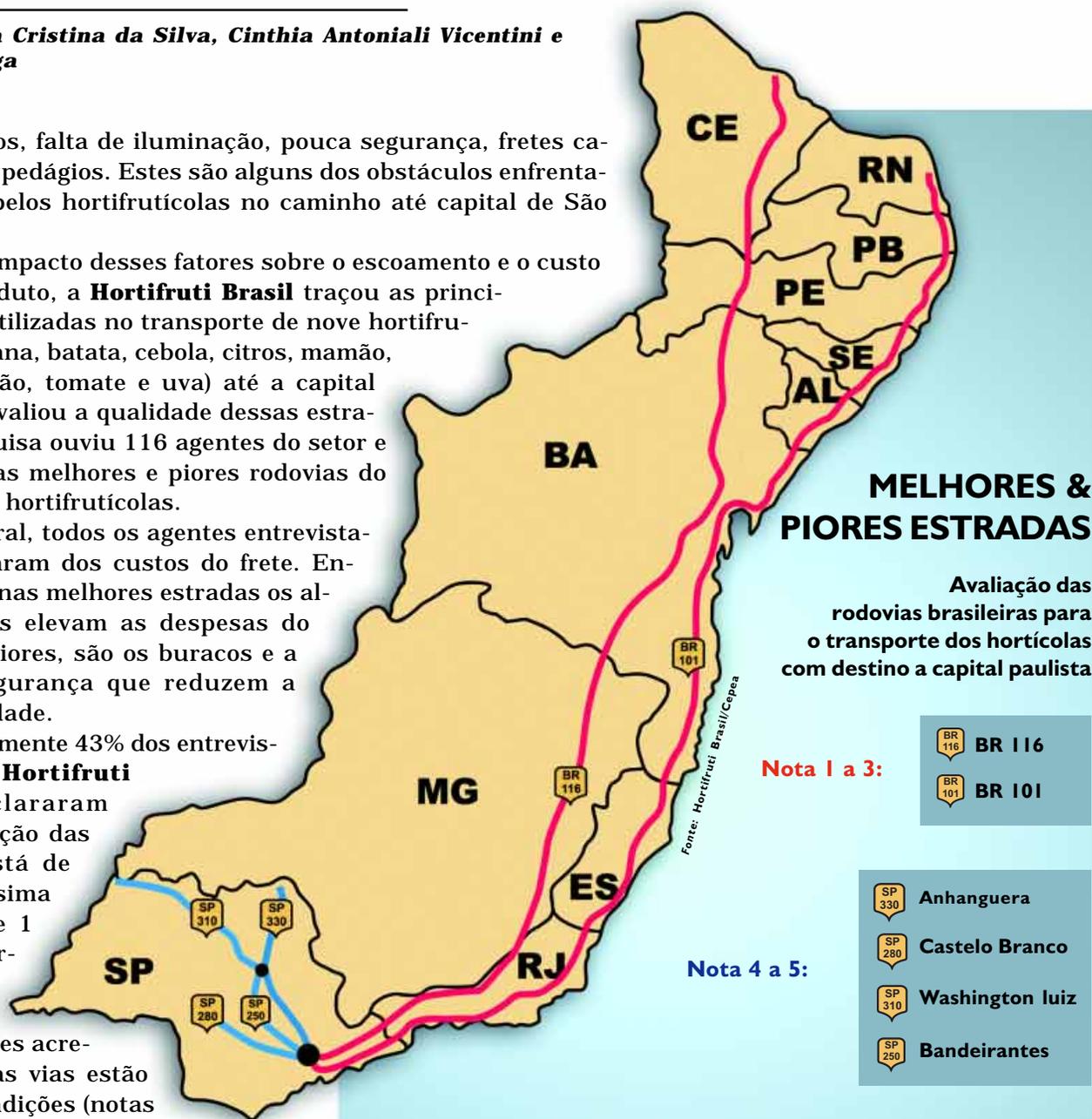
Por **Rafaela Cristina da Silva, Cinthia Antoniali Vicentini e Daiana Braga**

Buracos, falta de iluminação, pouca segurança, fretes caros e pedágios. Estes são alguns dos obstáculos enfrentados pelos hortifrutícolas no caminho até capital de São Paulo.

De olho no impacto desses fatores sobre o escoamento e o custo final do produto, a **Hortifruti Brasil** traçou as principais rotas utilizadas no transporte de nove hortifrutícolas (banana, batata, cebola, citros, mamão, manga, melão, tomate e uva) até a capital paulista e avaliou a qualidade dessas estradas. A pesquisa ouviu 116 agentes do setor e identificou as melhores e piores rodovias do país para os hortifrutícolas.

De modo geral, todos os agentes entrevistados reclamaram dos custos do frete. Enquanto que nas melhores estradas os altos pedágios elevam as despesas do setor, nas piores, são os buracos e a falta de segurança que reduzem a competitividade.

Aproximadamente 43% dos entrevistados pela **Hortifruti Brasil** declararam que a condição das estradas está de ruim à péssima (notas entre 1 e 3, no intervalo de 1 a 5). Os 57% restantes acreditam que as vias estão em boas condições (notas de 4 a 5). Essa divisão de opiniões está relacionada ao trajeto considerado por cada entrevistado. Na maioria dos casos, o envio da produção do Nordeste para São Paulo se mostrou mais precário que o de regiões do Sudeste para a capital. No segundo caso, a maior parte do percurso é realizada em rodovias administradas por concessionárias privadas, onde a qualidade das estradas em geral é boa, mas os pedágios caros.



Classificação das Estradas:

Nota 1 - Estrutura precária: a estrada não é totalmente asfaltada e possui trechos com muitos buracos, atrasando a viagem em até um dia em comparação ao trajeto em vias de boa qualidade.

Nota 2 - Estrutura baixa: buracos, pouco acostamento, postos policiais insuficientes para garantir a segurança, nenhuma iluminação e sinalização limitada.

Nota 3 - Estrutura média: apesar dos poucos buracos, a segurança é precária e a iluminação deixa a desejar. Mais da metade do trajeto possui pista dupla.

Nota 4 - Estrutura média/elevada: nenhum buraco, porém com asfalto irregular em alguns trechos e pouca segurança. A maior parte do percurso é feita em pista dupla e a sinalização é boa.

Nota 5 - Estrutura elevada: ótima qualidade de asfalto e pista totalmente duplicada; boa segurança e excelente iluminação.

AS MELHORES ESTRADAS

As melhores rodovias brasileiras, segundo os entrevistados, são a Washington Luiz (São José do Rio Preto/SP - Cordeirópolis/SP), Bandeirantes (Cordeirópolis/SP - São Paulo/SP), Anhanguera (Uberlândia/MG - São Paulo/SP) e Castelo Branco (Espírito Santo do Turvo/SP - São Paulo/SP). Todas receberam nota superior a 4,5, numa escala de 1 a 5 (veja a classificação das notas no início da matéria).

O único inconveniente dessas estradas mencionado por esses agentes é o alto valor dos pedágios, que encarecem o frete e elevam o custo agregado ao hortifrutícola. Por outro lado, o transporte pelas estradas pedagiadas e em boas condições garante rapidez ao escoamento da produção e, conseqüentemente, a chegada de um produto mais fresco nas gôndolas dos supermercados e feiras livres. Para dimensionar o encarecimento do frete gerado pelos pedágios, a **Hortifruti Brasil** comparou o custo do transporte, em kg/km, do melão de Mossoró (RN) e do tomate de Itapeva (SP) ambos com destino

à capital paulista. No caso do melão, o custo do quilômetro rodado através da BR 101 - considerada uma das piores vias, na entrevista - é cinco vezes menor que o do tomate, pela Castelo Branco. Além do custo do pedágio, a diferença de valor entre as duas rotas deve-se também ao fato de que quanto maior a distância menor o custo por km rodado.

Contudo, não se pode perder de vista que quanto maior a distância percorrida, principalmente em condições precárias, maiores serão os gastos indiretos como o desgaste do caminhão e a segurança do produto e do condutor. A distância de Mossoró (RN) a São Paulo é de 3 mil quilômetros, enquanto Itapeva (SP) encontra-se a 250 quilômetros da capital.

AS MELHORES ROTAS ATÉ SÃO PAULO

Produto	Origem	Estrada Principal	Nota*
Banana	Janaúba (MG)	Rod. Fernão Dias/BR-381	4
Cebola	Divinolândia (SP)	Rod. Bandeirantes	4
Citros	São Carlos (SP)	Rod. Washington Luiz	4,5
Mamão	Luis Eduardo Magalhães (BA)	BR-020	4
Tomate	Itapeva (SP)	Rod. Castelo Branco	4,5
Uva	São Miguel Arcanjo (SP)	Rod. Bandeirantes	5
Manga	Monte Alto (SP)	Rod. Washington Luiz / Rod. Bandeirantes / Rod. Anhanguera	4,6
Batata	Triângulo Mineiro (MG)	Rod. Anhanguera	4,5

* Veja a classificação das notas na pág. 7.

Fonte: Hortifruti Brasil/Cepea

NA MAIORIA DOS CASOS, É O COMPRADOR QUEM GARANTE A ENTREGA DO PRODUTO

	Produtor	Beneficiador	Atacadista
Tomate	23,5%	-	76,5%
Batata	47%	42%	32%
Cebola	-	46%	53%
Manga	12,5 %	62,5%	25%
Melão	100%	-	-
Uva	27,3%	-	63,60%
Mamão	92,3%	7,7%	-
Banana	36,8%	11,2%	52%
Citros	-	87,5%	12,5%

Fonte: Hortifruti Brasil/Cepea

QUEM É O RESPONSÁVEL PELO TRANSPORTE?

A responsabilidade pelo envio dos hortifrutícolas até o atacado varia de acordo com o produto e pode ficar a cargo do produtor, do beneficiador ou do atacadista. Na maioria dos casos, é o atacadista ou o beneficiador que se encarrega da logística do produto.

Apenas nos casos do melão e do mamão, a maioria dos fretes fica sob responsabilidade do produtor. Para essas frutas, respec-

tivamente, 100% e 92,3% dos entrevistados informaram que a saída do produto da roça e sua chegada na Ceagesp é administrada pelo agricultor. Isso ocorre porque não há beneficiadores independentes para organizar a logística desses produtos. Eles são colhidos e embalados na própria fazenda; os produtores os enviam para a Ceagesp a granel e o custo do transporte é incorporado ao valor de venda.

A TERCEIRIZAÇÃO É A GRANDE

	Agente	Utilizador	Produto
Tomate			
Manga			
Banana			
Batata			
Mamão			
Cebola			
Melão			
Uva			
Citros			

Fonte: H

AS PIORES ESTRADAS

As rodovias que receberam as piores notas foram a BR-101 e a BR-116, ambas federais e as mais extensas do país. A BR-116 tem 4.489 quilômetros de extensão e a BR-101, 4.125 quilômetros. Os entrevistados informaram que, nessas vias, as condições de tráfego para caminhões são muito ruins, principalmente entre a região Nordeste e a capital paulista. Em vários trechos, as pistas estão esburacadas, não há sinalização, os acostamentos estão danificados e o risco de assaltos é grande.

Os resultados dessa pesquisa apontam que no futuro a BR - 101 e 116 podem não comportar adequadamente o escoamento da oferta da fruticultura irrigada do nordeste em

direção à São Paulo

Para piorar ainda mais a infra-estrutura das estradas nordestinas, as fortes chuvas que atingiram a região no início do ano danificaram as pistas e comprometeram o tráfego. Segundo o Departamento de Edificações Rodovias e Transportes (Dert), que administra algumas rodovias da região, muitas estão com pontes quebradas, trechos com atoleiros, buracos, bueiros danificados, queda de barreiras, rompimento de aterro, erosões e bases e drenagens desmoronadas. Como até o final de março os problemas não haviam sido totalmente solucionados, os produtores passaram a utilizar rotas alternativas a fim de manter a regularidade da entrega do produto.

A má qualidade das rodovias também eleva os custos e as perdas do setor, principalmente quando há atraso na entrega. Além de interferir no planejamento de venda dos atacadistas na Ceagesp, o prolongamento da viagem reduz o tempo de prateleira do produto, forçando sua rápida comercialização.

AS PIORES ROTAS ATÉ SÃO PAULO

Produto	Origem	Estrada Principal	Nota*
Banana	Miracatú (SP)	BR 116/ Rod. Régis Bittencourt	2
Cebola	Irecê (BA)	BR-116	1
Mamão	Itabela (BA)	BR-101	1
Melão	Mossoró (RN)	BR-101	1
Tomate	Caçador (SC)	BR-116	2
Uva	Petrolina(PE)/Juazeiro(BA)	BR-116	1
Manga	Petrolina(PE)/Juazeiro(BA)	BR-116	1,5
Batata	Pouso Alegre (MG)	Rod. Fernão Dias	2,5

* Veja a classificação das notas na pág. 7.

Fonte: Hortifruti Brasil/Cepea

OPÇÃO DO TRANSPORTE E OPÇÃO DO SETOR

Agentes que utilizam a própria	Agentes que terceirizam o transporte
41%	59%
2,5%	87,5%
1,6%	68,4%
5,5%	54,5%
8,5%	61,5%
23%	77%
-	100%
3,6%	36,4%
7,5%	62,5%

FROTA TERCEIRIZADA É A PREFERÊNCIA DO SETOR

Para transportar os hortifrutícolas das roças à Ceagesp, a maioria dos entrevistados afirmou utilizar frotas terceirizadas. Apenas para a uva, o mais comum é o uso de caminhões próprios dos atacadistas. Nesse caso, a oferta de vários pequenos produtores é reunida numa única carga, e os atacadistas passam pelas propriedades recolhendo a fruta.

O principal motivo que leva os responsáveis pelo transporte a preferir a terceirização são os altos custos envolvidos na conservação da frota (estrutura adequada, manutenção do caminhão, impostos) e as despesas com mão-de-obra. Além disso, os agentes acreditam que a

quantidade de empresas de terceirização é suficiente para atender à demanda do setor.

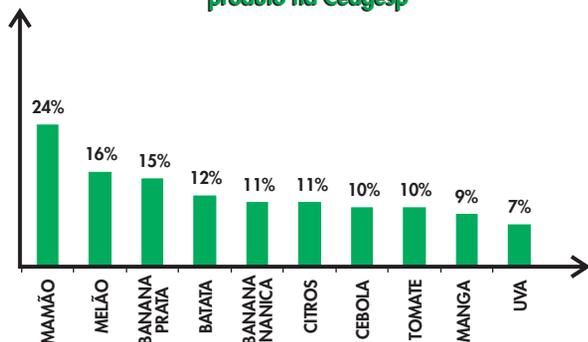
A maioria dos caminhões utilizados nesse transporte possui três eixos e poucos têm câmaras frias. Dos nove produtos pesquisados (banana, batata, cebola, citros, mamão, manga, melão, tomate e uva), apenas três - banana, uva e melão - são enviados para a capital paulista em caminhões refrigerados. Ainda assim, não mais que 10% dessas cargas são transportadas desse modo. Para o melão amarelo, o transporte frigorificado se restringe a épocas em que a fruta está frágil e mais susceptível a doenças

A CONTA É ALTA

O frete é um dos importantes itens que compõem o preço final do produto no atacado. Para a maioria dos hortifrutícolas pesquisados, a participação do frete sobre o preço negociado na Ceagesp é de aproximadamente 13%. De modo geral, essa porcentagem varia, ao longo do ano, de acordo com o valor final do produto. Como os custos com o frete oscilam menos que o valor dos hortifrutícolas, em período de pico de safra, quando o preço do produto cai, a participação do frete tende a ser maior, e quando baixa oferta, menor.

No caso do mamão, o frete coletado em março pela **Hortifruti Brasil** representou mais de 24% do valor médio do produto comercializado na Ceagesp. Isso porque o aumento do volume ofertado e a redução da demanda vêm desvalorizando o fruto e aumentando a representatividade do frete sobre o preço no

Participação (%) do frete no preço final do produto na Ceagesp



Fonte: Hortifruti Brasil/Cepea

atacado, nos últimos anos. Nessas situações de elevada oferta e difícil escoamento, torna-se caro para o consumidor arcar com essas despesas e, assim, a conta acaba sobrando para o produtor.

Outra consideração importante é o ganho de escala por quilômetro rodado no frete dos hortifrutícolas. Quanto maior a distância percorrida menor o custo por quilômetro rodado. Na média, segundo os dados coletados pela **Hortifruti Brasil**, o frete por quilômetro pode custar três vezes mais quando a distância for seis a sete vezes menor. No caso do tomate, o frete até São Paulo, numa distância de 100 km, sai por R\$ 0,40/km a tonelada; para 1.000 km, o custo desse transporte cai para R\$ 0,15/km por tonelada. O trajeto mais longo avaliado pela revista foi de 3.300 km, que liga a região produtora de melão no Rio Grande do Norte a São Paulo. Avaliando por produto, o tomate e o mamão apresentam os fretes mais caros por quilômetro rodado, enquanto a cebola tem um dos mais em conta.

Entretanto, o maior valor do frete, muitas vezes, não é garantia de melhores condições de transporte. Em meio à competição das transportadoras, muitas em-

PREÇOS MÉDIOS DO FRETE DOS HORTIFRUTÍCOLAS ATÉ SÃO PAULO (CAPITAL)

Hortifrutícola	Origem	Valor (R\$) em março
Banana Prata (cx de 20 kg)	Janaúba (MG)	2,70
	Montes Claros (MG)	2,25
Banana Nanica (cx de 22 kg)	Miracatú (SP)	1,00
	Araxá (MG)	5,00
Batata (sc de 50 kg)	Goiânia (GO)	4,75
	Guarapuava (PR)	5,50
	Perdizes (MG)	4,50
	Poços de Caldas (MG)	2,00
	Pouso Alegre (MG)	2,25
	Santa Juliana (MG)	5,00
	São Gotardo (MG)	5,00
	Triângulo Mineiro (MG)	5,00
Cebola (sc de 20 kg)	Divinolândia (SP)	0,93
	Irecê (BA)	2,50
	Ituporanga (SC)	1,32
	Monte Alto (SP)	0,90
	Petrolândia (SC)	1,40
Citros (cx de 27 kg)	Piedade (SP)	0,40
	São José do Norte (RS)	1,70
	Itápolis (SP)	1,44
	Limeira (SP)	0,77
	São Carlos (sp)	1,11
	Taquaritinga (SP)	1,50
	Tatuí (SP)	1,10
Mamão (ton)	Ubirajara (SP)	1,76
	Barreiras (BA)	125,00
	Itabela (BA)	100,00
	Linhares (ES)	100,00
Manga (kg)	Luis Eduardo Magalhães (BA)	112,50
	Pinheiros (ES)	108,33
Melão (kg)	Teixeira de Freitas (BA)	100,00
	Monte Alto (SP)	0,08
Tomate (cx de 23 kg)	Petrolina/Juazeiro (PE)	0,21
	Juazeiro (BA)	0,16
	Mossoró (RN)	0,18
Uva (kg)	Apiá (SP)	1,95
	Caçador (SC)	2,50
	Itapeva (SP)	1,48
	Ribeirão Branco (SP)	1,50
	Sumaré (SP)	0,90
Uva (kg)	Venda Nova do Imigrante (ES)	2,00
	Pilar do Sul (SP)	0,11
	São Miguel Arcanjo (SP)	0,13

Fonte: Hortifruti Brasil/Cepea

presas terceirizadas acabam excedendo na quantidade de carga ou buscando rotas alternativas para fugir de pedágio, o que prejudica ainda mais a qualidade do produto transportado. Assim, os investimentos tecnológicos dos agricultores na produção e na pós-colheita se perdem no meio do caminho, antes de chegar ao consumidor final. ■