

O DESCASO COM A GALINHA DOS OVOS DE OURO

Gilmar Mendes Lourenço

É praticamente consensual a ideia de que a pujança do agronegócio vem representando o papel de tábua da salvação da economia brasileira, sendo o grande responsável, ao mesmo tempo, pela contenção das pressões inflacionárias, o abrandamento dos constrangimentos recessivos, prolongados por três anos, e a substancial diminuição dos déficits em transações correntes do balanço de pagamentos do País, que recuaram de –US\$ 104,2 bilhões, em 2014, ou 4,2% do produto interno bruto (PIB), para –US\$ 12,6 bilhões, em 2017, ou 0,6% do PIB.

Projeções da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária (CNA) apontam acréscimo superior a 2% do PIB setorial, em 2017, versus variação de 0,7% para o agregado nacional, conforme a pesquisa Focus do Banco Central (BC), influenciado pela safra recorde de grãos, superior a 240 milhões de toneladas, segundo estimativas do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), e a subida das cotações globais dos alimentos, determinada pela reação dos preços e da demanda, esta última engrossada anualmente por mais de 150 milhões de consumidores.

O quadro conjuntural animador é otimizado por avaliações prospectivas, feitas pela Organização para as Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura (FAO), em conjunto com a Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Tais inferências dão conta da ocupação, pelo Brasil, da dianteira nas exportações mundiais de alimentos, na próxima década, desbancando os Estados Unidos. Isso é particularmente relevante para um país que, há menos de meio século, caracterizava-se como importador de matérias primas e produtos finais da cadeia alimentar.

Na verdade, a eliminação da característica de dependência das compras externas e a transformação em *player* global repousam na sintonia fina entre alguns fatores virtuosos, com destaque para a disponibilidade de enormes extensões de terras férteis e clima e regimes pluviométricos favoráveis adequados à diversificação da produção; o acelerado avanço dos encadeamentos à montante e à jusante do complexo rural; e os ganhos derivados da multiplicação da retaguarda científica e tecnológica, montada pelas instâncias públicas e privadas, especialmente a Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa) e a estrutura corporativa cooperativista.

O aprofundamento do protagonismo do agronegócio brasileiro tem sido prejudicado, desde os anos 1980, pela multiplicação das deficiências macroeconômicas, logísticas e infraestruturais.

No entanto, o aprofundamento do protagonismo do agro tem sido prejudicado, desde os anos 1980, pela multiplicação das deficiências macroeconômicas, logísticas e infraestruturais, que prejudica o escoamento da produção agropecuária e, sobretudo, a incorporação de novas áreas de fronteira, exigentes em economias de escala e intensivas em tecnologia.

No campo macro, dentre as não poucas intervenções nocivas do governo federal sobressai uma autêntica operação desmonte da agricultura familiar, por meio da redução dos recursos aportados no Programa de Aquisição de Alimentos (PPA). Criado em 2003, o PPA atingiu o ápice de liberações de haveres em 2012, quando disponibilizou R\$ 839,0 milhões aos pequenos produtores. Desde então, as alocações vem despencando até atingirem R\$ 150,0 milhões em 2017.

No terreno do aparato infraestrutural, mais de 60% do transporte da produção do segmento ocorre em modal rodoviário, reconhecidamente menos eficiente e mais custoso. Para complicar, investigação da Confederação Nacional dos Transportes (CNT) revela que, em 2017, 61,7% das estradas nacionais e estaduais foram avaliadas como “regular”, “ruim” e “péssima”, contra 58,2%, em 2016, dificultando o tráfego pesado de cargas das zonas agrícolas de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso e Pará, na direção das principais saídas de exportação do País.

Em condições de estado quebrado, a desobstrução desses estrangulamentos físicos ao desempenho do setor depende da formulação e execução de arrojado programa de concessões à iniciativa privada e/ou a instituição de parcerias entre governo e organizações empresarias. Decerto que as duas iniciativas devem ser amparadas por um marco regulatório transparente e estável que possa representar uma verdadeira carta de alforria, ou mecanismo de proteção contra as indesejáveis injunções de caráter político.

É interessante sublinhar que, por uma ótica mais geral, pesquisa preparada pelo instituto Ipsos mostra que a população brasileira acusou o maior grau de insatisfação com a qualidade da infraestrutura recebida, em um painel de 28 países acompanhados, atingindo a marca de 60,0%, contra 51,0% da África do Sul, o segundo pior. Os menos incomodados são os japoneses (15,0%), Coreia do Sul (16,0%) e Índia (17,0%). A liderança de insatisfação no Brasil coube à rede de rodovias, com insuficiência e precariedade apontada por 71,0% dos entrevistados.