

## LOGÍSTICA

# DINHEIRO É QUE NÃO FALTA



Definição de marcos regulatórios, viabilização de acesso ao arco-norte, levantamento de estruturas armazenadoras. Agro busca formas para ultrapassar cenário de apagão logístico.

**N**ão há medidas mágicas para logística a curto prazo. Não haverá novidades significativas no segmento para o ano-safra que começou dia primeiro. Se houver, estarão relacionadas a armazenamento. São previsões de José Vicente Caixeta Filho, diretor da Esalq-USP e consultor da Fundação Vanzolini. “Medida de curto prazo é sempre difícil de visualizar, principalmente em assuntos que cabem ao ente público. Construir estradas, construir mais ferrovias, tudo isso demora, por mais que isso seja considerado uma solução importante, mas não é de curto prazo”, avalia.

Devido à concentração da safra de nosso principal produto agrícola, a soja, num curto período, fim de janeiro até o início de maio, motivado pela carência de armazéns e silos, “o agente envolvido na colheita colhe a soja e já quer deslocar quase imediatamente esse produto, principalmente para o

mercado externo, via algum porto ou alguma indústria. Nesse momento em que nós observamos safras recordes, isso acaba gerando uma demanda muito elevada para o transporte da soja e o fato de você escoar a soja exatamente durante a safra faz com que se pague um frete mais elevado”.

### CAMINHÃO-ARMAZÉM

Medida de curto prazo? “Eu vou tentar armazenar e desovar esse produto mais pra frente”, resume Caixeta, “mas, nós temos uma estrutura de armazenagem muito antiga, e mais que antiga, insipiente, mal localizada devido a todo o avanço da fronteira agrícola em direção ao Centro-Oeste, os armazéns são muito mais no Centro-Sul, alguns aí do ciclo do café”, lembra, reforçando a importância, para a estrutura de custos do produtor, de armazenar na própria propriedade. A saída tupiniquim é armazém sobre pneus. “A decisão pelo escoamento é

acompanhada pela decisão de armazenamento, é o tal estoque sobre rodas. A soja, quando está na caçamba do caminhão, na fila do porto, está armazenada lá, o caminhão está servindo como um armazém. A estadia do transportador seria o pagamento que esse agente estaria desembolsando nessa decisão de escoamento. Hoje, o que está acontecendo é isso, seja no caminhão, seja no próprio trem, a ferrovia também pode servir como alternativa de armazenamento como medida de curto prazo”.

### RECURSO, NÃO FALTA

“A agricultura está salvando a pele do país há um bom tempo”. Também por este motivo, Caixeta considera que o agro deveria merecer mais atenção por parte de Brasília. “O governo, exercendo legitimamente o seu papel, tem um conjunto de projetos muito diversificados relacionados a logística, seja transporte, seja armazenagem, mas que infelizmente

te têm se mantido no papel já por um bom tempo, por culpa da burocracia, o que seja, só não é culpa da falta de recurso, é sempre algo de médio e longo prazo e não necessariamente coincide com a agenda de governo, quatro ou cinco anos. Tem que ser dada a continuidade". O especialista em logística critica a demora de se estabelecer os marcos regulatórios de logística. "Quem sabe com essa Medida Provisória dos Portos, algo possa acontecer, mas não acho que vá ser tão rápido". Para ele, "por maior que seja o interesse da iniciativa privada em se envolver nesse tipo de investimentos, a nebulosidade do marco regulatório certamente implica um aumento expressivo do risco do investimento. E iniciativa privada não gosta de risco elevado. Ninguém gosta".

### ARCO NORTE

Sobre a inversão do fluxo de escoamento da safra pelos portos do arco

norte, Caixeta conta uma historinha: "Quando que a Ferro-Norte vai chegar em Rondonópolis? Então a resposta é sempre esta: daqui a dois anos. Há vinte anos que a gente está ouvindo que é para daqui a dois anos". Ele conclui: "Há uma série de projetos importantes para facilitar essa circulação, essa integração, mas a limitação da gestão faz com que o prazo final dessas obras seja muito obscuro". Carlos Eduardo Tavares, da Superintendência de Logística Operacional da Conab, lembra a conhecida dicotomia de produção acima do paralelo 16 e escoamento pelo Sul. "Nós temos uma produção superior no Centro-Oeste, Maranhão, Piauí, Tocantins e parte sul do Nordeste, superior à região Sul, no entanto, quando chega o momento de escoar a produção, essa região desloca os produtos para Santos". Também para Tavares, a saída é pelo Norte: "essa produção tem que ir para os portos do Norte, a nova con-

cepção de logística para as commodities do Brasil. Nós temos que subir pelo Rio Madeira, temos que subir pela 163 e alcançar Santarém, nós temos que subir pela ferrovia Norte-Sul".

Rafael Bueno, superintendente de armazenagem da Conab, informa que o governo está investindo 500 milhões de reais na recuperação de 84 unidades armazenadoras e na construção de 10 unidades novas. A mesma linha de investimentos prevê aporte de 28 bilhões de reais, ao longo de cinco anos, para que "tenhamos um acréscimo de 65 milhões de toneladas na capacidade estática do país", prevê. Bueno esclarece: "o foco é o produtor rural, permitindo que ele, só ou em grupo, possa ter uma unidade armazenadora em sua propriedade ou no entorno dela, favorecendo um aumento de renda". Assim, o déficit de armazenagem, previsto em 48 milhões de toneladas, estaria resolvido antes de 2009. 