

» LOGÍSTICA

Mix de transportes é pouco usado

A intermodalidade, apesar de apontada como solução ideal, ainda é rara no escoamento da produção agrícola paranaense

André Franco, especial para a Gazeta do Povo

Apontada como a solução para os gargalos logísticos brasileiros, a intermodalidade socorre o agronegócio paranaense em épocas de pico de safra, mas ainda é pouco utilizada no estado. Segundo produtor de grãos do país, o Paraná é o quarto no ranking nacional em extensão da malha ferroviária, com 2,4 mil quilômetros. Contudo, apenas 17% das 15,8 milhões de toneladas de soja, milho e farelo exportadas pelo estado do começo do ano até a semana passada chegaram ao porto de Paranaguá sobre trilhos. Há limitações de vários aspectos, do econômico à capacidade operacional das ferrovias, assim como da logística de transbordo, necessária à integração dos modais.

É para discutir esse entrave e as alternativas para vencer os gargalos que o Ciclo de Palestras Informação e Análise do Agronegócio, da Gazeta do Povo, chega a Londrina e Maringá nesta segunda-feira (veja detalhes nesta página).

Responsáveis por quase um terço de toda a soja, milho e trigo colhidos anualmente no estado e o maior polo paranaense de produção de açúcar e etanol, essas regiões também são essenciais para o escoamento da safra. As rodovias e os terminais intermodais instalados no eixo Londrina-Maringá recebem não apenas grãos produzidos no estado, mas também vindos de outras regiões do país, como de Mato Grosso, o maior produtor brasileiro de grãos, Goiás e São Paulo, entre outros.

A redistribuição da carga, que chega de caminhão e segue em vagões garante uma diferencial não necessariamente competitivo, mas logístico à crescente produção brasileira de grãos. Além de atender à parte da produção paranaense, estima-se que a infraestrutura dessa região dê vazão a cerca de 10% da safra mato-



Apenas 17% da produção de soja, milho e farelo chegou ao porto de Paranaguá neste ano via a malha ferroviária.

grossense com destino à exportação. De janeiro a outubro, 2,5 milhões de toneladas de soja, milho e farelo produzidos no Mato Grosso fizeram esse caminho. Na safra atual, Paraná e Mato Grosso devem produzir juntos quase 80 milhões de toneladas de soja e milho, o equivalente a 47% da produção nacional desses dois grãos.

Escolha

Victor Goltz, gerente de Operações da Seara Agropecuária, explica que decidir qual modal utilizar não depende apenas dos valores dos fretes ferroviário e rodoviário, mas também da pressa para que a produção seja embarcada. Em muitos casos, a urgência para cumprir um contrato pode justificar o transporte rodoviário da soja de Sorriso, no Médio-Norte mato-grossense, até Maringá, num trecho de 1,7 mil quilômetros, e então de trem até o porto de Paranaguá, em mais 520 quilômetros, agora sobre trilhos. "Se um exportador não vê a hora de embarcar a produção, não tem armazém no porto e sofre com a falta de oferta de vagões, o transporte multimodal é escolhido", diz

Armazenagem é decisiva para escolher meio

Entre as empresas que optam pelo transbordo estão as que possuem armazéns no porto. É o caso da Seara, que além de uma estrutura em Paranaguá, mantém dois terminais rodoviários no Norte/Nordeste do estado e está construindo

um terceiro na região, com inauguração prevista para o ano que vem. São estruturas que funcionam como "pulmões", dando maior ritmo ao fluxo de cargas ao trabalhar transporte, armazenagem e escoamento de maneira integrada.

Ciclo de Palestras chega ao Norte do PR

O Ciclo de Palestras Informação e Análise do Agronegócio chega a um dos principais polos de produção de grãos do Paraná. Para discutir soluções práticas para os gargalos em transporte e armazenagem

Para quem não conta com essa vantagem, por outro lado, optar pelas estradas pode significar ganhar tempo e gastar menos. Transportar por trem é inviável economicamente. Está associado a um custo adicional de transbordo. Pela rodovia, a carga chega ao destino certo e no tempo previsto", defende o assessor econômico da Federação da Agricultura do Paraná (Faepr), Nilson Hanke Camargo.

Custo

Um estudo encomendado pela federação ao Grupo de Pesquisa e Extensão em

Logística Agroindustrial (ESALQ-Log), da Escola Superior de Agricultura Luiz de Queiroz, ligada à Universidade de São Paulo (USP), mostra que o custo do transporte ferroviário ficou 13% acima do rodoviário em 2012. A pesquisa envolveu 26 empresas do setor agrícola, como usinas, empresas de fertilizantes e processadoras e cooperativas de grãos. Foram seis os produtos analisados: açúcar, soja, milho, farelo de soja, etanol, fertilizantes, em cerca de 200 rotas paranaenses, entre elas, o trecho Maringá-Paranaguá.

URGÊNCIA

é isso que define, na maioria dos casos, qual transporte será usado para o escoamento de grãos e farelos. Em geral, a opção ferroviária é mais cara e exige mais planejamento, inclusive mais estrutura de armazenagem. Já a rodoviária, costuma ser mais barata e ser ideal para quem não tem acesso a nenhum silo ou local para abrigar a produção antes do embarque para ao exterior.

"Transportar por trens é inviável economicamente. Está associado a um custo adicional de transbordo. Pela rodovia, a carga chega ao destino certo e no tempo previsto."

Nilson Hanke Camargo, assessor econômico da Federação da Agricultura do Paraná (Faepr)

mailto:rsvp@grpcom.com.br. Realizado pelo núcleo de Agronegócio da Gazeta do Povo em parceria com o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia do Paraná (Crea-PR), o projeto tem apoio do BRDE, Terminal de Contêineres de Paranaguá (TCP), Perifarp e da Appa.

SERVIÇO

Ciclo de Palestras Informação e Análise do Agronegócio

Londrina: segunda-feira, 2 de dezembro, a partir das 8 horas na Associação dos Engenheiros Agrônomos de Londrina (Rua Kozme Igue, 345). Maringá: também segunda, a partir das 19 horas na Associação Maringense dos Engenheiros Agrônomos (Av. Gasstão Vidgal, 190).

Em sua quarta edição, o Ciclo já passou por Ponta Grossa e Cascavel. A última etapa de 2013 ocorre em Curitiba, dia 12. As inscrições são gratuitas e devem ser feitas pelo e-