

FÓRUMS ESTADÃO • SUMMIT AGRONEGÓCIO BRASIL 2015

Maria de Almeida

A eficiência logística para o escoamento da safra brasileira não acompanha os frequentes ganhos de produção e produtividade dos grãos, o que acarreta perda de competitividade ao longo da cadeia produtiva. Tal cenário, porém, vem mudando gradativamente. A exportação de grãos pelo Arco Norte – formado pelos terminais portuários de Itacoatiara (AM), Santarém, Itaituba, Santana, Outeiro, Vila do Conde (todos no Pará) e Itaqui (MA), por exemplo, já é alternativa concreta para escoar grãos produzidos ao norte do paralelo 16 (linha imaginária que corta Mato Grosso, Goiás, Minas Gerais, Bahia e Distrito Federal), reivindicação antiga do agronegócio.

Essa opção para o setor ganhou força com o início das atividades do Terminal de Grãos do Maranhão, do consórcio Tegram – Itaqui. “Idealizado há 12 anos, o Tegram recebeu investimentos superiores a R\$ 600 milhões”, diz o porta-voz do consórcio, Luiz Claudio Santos.

Ele conta que o projeto contempla duas fases. “A primeira está concluída, ocupa o berço 103 do porto, que foi dragado para atingir 15 metros de profundidade e atender navios com capacidade para até 80 mil toneladas. No local, temos também quatro armazéns, que somam capacidade estática de 500 mil toneladas.” Segundo ele, esta primeira fase já pode escoar até 5 milhões de toneladas de grãos por ano. “A segunda fase vai ocupar o berço 100 e estará finalizada no primeiro semestre de 2017. Até 2020, movimentaremos 10 milhões de toneladas de soja, milho e farelo por ano.”

Santos estima que entre 70% e 80% dos 10 milhões de toneladas serão embarcados na Ferrovia Norte-Sul. O restante chegará por caminhões. Ele destaca que a ferrovia está em operação. “Cada vagão pode levar até 100 toneladas. Além disso, tem velocidade maior do que as ferrovias do Sul. Mas falta o governo negociar a conclusão de alguns trechos”, diz.

Pouco a reclamar. O diretor-geral da Associação Nacional de Exportadores de Cereais (Anecc), Sérgio Mendes, afirma que, “por incrível que pareça, não temos muito do que reclamar, apesar de as coisas estejam indo mais devagar do que gostaríamos”.

Segundo ele, em 2015, cerca de 4 milhões de toneladas de soja e milho que seriam destinadas aos portos do Sul e Sudeste estão sendo escoadas pelos portos do Norte, principalmente nos terminais de Itaqui (MA) e Vila do Conde, no município de Barcarena (PA), em atividade desde o início do ano.

“Esse volume equivale a 114 mil carretas de 35 toneladas que



Portos do Norte já são opção para grãos

Novos terminais atraem agricultores que estão acima do paralelo 16; distância menor reduz as despesas com frete

Tegram. Instalado no porto Itaqui (MA), movimentará, até 2020, 10 milhões de t/ano

deixaram de ir para os portos de Santos e Paranaguá. Por isso, sempre pedimos que desenvolvam os portos do Norte.”

Mendes lembra também que a logística para escoar a produção pelo Norte tem custo menor para a colheita que parte da região chamada Matopiba, que reúne produtores do nordeste do Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia. “Encurtar distâncias reduz a emissão de CO₂, desafia os portos do Sul/Sudeste e as entradas das cidades ao longo das rodovias.”

Ele conta que, em 2015, o País vai exportar 96 milhões de toneladas, entre soja, milho e farelo. “Para escoar esse volume é preciso contratar 2,7 milhões de carretas e 1.700 navios transoceânicos.” Segundo ele, internacionalmente a conta que se faz em relação ao custo com o transporte rodoviário e hidroviário é de cinco vezes para o primeiro e um para o segundo modal. “Por esse motivo, os EUA têm grande vantagem. Mais de 60% do escoamento deles segue pelo Rio Mississippi.”

O mesmo montante nosso vai por rodovias. Para compensar a desvantagem, nossos produto-

SOBE & DESCE



Logística

O Programa de Investimento em Logística 2015/2018 da Secretaria Especial de Portos (SEP) prevê novas concessões com investimentos de R\$ 198,4 bilhões. O valor direcionado para os portos deverá ser de R\$ 37,4 bilhões; para rodovias, R\$ 86,4 bilhões e para ferrovias, R\$ 66,1 bilhões. Hoje, o País tem 174 instalações portuárias privadas e 37 portos públicos. A SEP prevê investimento público de R\$ 3,96 bilhões em dragagem.



Pedral do Lourenço

A derrocada do Pedral do Lourenço, com 43 km de extensão e que impede navegação na Hidrovia Tocantins em época de seca, fazia parte do PAC 1 e seria concluída em 2014. A obra foi excluída do PAC por irregularidades apontadas pelo TCU e teve nova licitação lançada pelo DNIT em 19/10. A abertura das propostas será em 2/12/2015.

restem de ser eficientes da porteira para dentro.” O diretor executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, Edeon Vaz Pereira, diz que a logística para exportação de grãos ainda tem deficiências, mas está melhorando. “Nosso movimento nasceu em 2009, quando não havia nenhum palmo de pista pavimentada na BR-163 (que liga Mato Grosso a portos do Pará).”

De lá para cá evoluiu, mas há gargalos em trechos não concluídos. O mesmo ocorre com a BR-158, que corta o País de Norte a Sul. Ela tinha trechos não pavimentados, agora em obras.” Pereira reconhece que há esforço do governo para melhorar os modais. “Mas faltam obras importantes, como eclusas na Hidrovia Teles Pires – Tapajós e a derrocada do Pedral do Lourenço, na Hidrovia Tocantins. Tudo isso está caminhando de forma multilateral.” Ele lembra que iniciativa privada também tem feito esforços. “Hoje, Porto Velho (RO) tem capacidade instalada para 12 milhões de t e Miratubá (PA), 5,5 milhões de t. Este último passará a 17,5 milhões de t até o fim de 2017. Até 2030, alcançará 30 milhões de t/ano.”

Custo com frete pode chegar a 50% do valor da carga

● O coordenador do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial (Esalq-Log) e professor da Esalq, José Vicente Caixeta Filho, diz que o País vivencia um momento importante para a logística agroindustrial.

“Pegando só o setor de grãos, as colheitas já têm atingido mais de 200 milhões de toneladas/ano. Isso faz com que a logística voltada ao segmento, que cada vez movimentava volume maior de carga, tenha de ser melhorada.” Segundo ele, produção agrícola significa, principalmente, matéria-prima, que costuma ter valor agregado de carga menor. “E o custo logístico em cargas de baixo valor agregado é expressivo. Dependendo da época do ano, o custo com frete rodoviário representa mais de 50% do valor da carga em uma rota de longa distância.”

O diretor executivo da Confede-

ração Nacional de Transporte (CNT), Bruno Batista, conta que a entidade realizou estudo para analisar a logística do agronegócio com foco na cadeia produtiva de soja e milho, que representam 86% da produção nacional de grãos. “Analisamos a eficiência atual e a pretendida”, diz.

Por meio de entrevistas com embarcadores, a CNT identificou 250 projetos considerados prioritários para atender o escoamento de soja e milho, totalizando R\$ 195 bilhões em investimentos.

“O grande problema é que não temos uma malha multimodal ampla. A malha rodoviária é relativamente pequena para o tamanho do País. Apesar de termos bons rios navegáveis, eles não são explorados de forma adequada. Além disso, a malha ferroviária é tímida. São 29 mil quilômetros de ferrovia para um País com 8,5 milhões de quilômetros.” Batista afirma que falta oferta maior de modalidades que possam ser integradas, permitindo o uso mais racional em termos logísticos na movimentação de cada produto. / M.A.

