

Agronegócios

Logística Além de diminuir gasto para escoar safra de grãos de MT, caminho viabiliza uso do Canal do Panamá Saída pelo Norte reduzirá em 34% custo de frete

Mariana Caetano e Bettina Barros De São Paulo

A alternativa de escoamento de grãos que se desenha para os próximos anos, pelo Norte do país, poderá ter um impacto significativo no custo do frete para os produtores rurais do Centro-Oeste. A expectativa do setor é de uma redução média da ordem de 34% no custo do transporte da safra 2015/16, frente aos preços de hoje, uma vez que boa parte da colheita passará a ser levada pela BR-163 ou pelo rio Tapajós até os portos de Santarém e Vila do Conde, no Pará. Mais que isso: ao sair pelo Norte, o milho e a soja brasileiros poderão ser levados à Ásia pelo Canal do Panamá, em vez de dobrar a África, o que diminuiria em quatro dias o trajeto de ida e volta à China e em 20% o custo com transporte marítimo.

Dentro do território brasileiro, a nova rota de escoamento pelo Pará representará menos quilômetros rodados, fator que mais pesa na composição de preços do frete. Tomando-se como ponto de partida o município de Sorriso — importante polo de produção agrícola de Mato Grosso — isso significa uma economia de 700 a mil quilômetros de estrada, quando comparada à distância até os portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR).

“Na safra 2012/13, o valor médio do frete ficou em US\$ 133 por tonelada para Santos e Paranaguá, e a nossa projeção é que esse valor fique em cerca de US\$ 88 por tonelada com o embarque via Pará, no momento em que os terminais da região estiverem em funcionamento pleno”, diz Edeon Vaz Ferreira, diretor-executivo do Movimento Pró-Logística de Mato Grosso, formado por dez entidades, entre elas Aprosoja, Acrimat e Famato. “Considerando os benefícios que a BR-163 trará, o produtor teria um ganho de R\$ 3,00 por saca só com a economia no frete”.

Para a redução ocorrer, porém, será preciso finalizar o asfaltamento da BR-163 até os pontos de transbordo. Grandes porções da chamada “rodovia da soja” ainda estão intransitáveis no período de chuvas. A lama se espalha de lado a lado na rodovia federal. Nos meses secos, os caminhões sofrem com lentidão por causa dos buracos e com o aumento dos custos operacionais—acidentes, tombamentos de cargas, desgastes

Em MT, caminhões estão parados por falta de motoristas

De São Paulo

Além das questões que envolvem diretamente a frota, os custos com frete da safra de grãos do Centro-Oeste brasileiro são pressionados por um outro fator: a escassez de caminhoneiros no mercado. Segundo entidades de classe ouvidas pelo Valor, o déficit de motoristas nas empresas transportadoras já gira em torno de 10% a 15%, e tende a crescer nos períodos de safra.

“Esse é o grande gargalo. Há empresa de transporte com caminhões parados no Estado”, disse Miguel Mendes, diretor-executivo da Associação dos Transportadores de Cargas do Mato Grosso (ATC). Ele estima que seriam necessários dois mil motoristas para equacionar o mercado. “Depois do combustível, que representa cerca de 50% dos custos do frete, a mão de obra é o que mais pesa, respondendo por 20% do valor total”.

A falta de mão de obra ocorre há uma década, diz Antonio Wroblewski Filho, dono da transportadora Support Cargo. Mas o problema foi mais sentido no ano passado, com a entrada em vigor

do veículo e consumo maior de diesel. Segundo transportadoras ouvidas pelo Valor, estradas ruins como a BR-163 levam à perda média de 150 quilos de soja por viagem.

Até Miritituba, distrito do município de Itaituba onde estão sendo construídos nove terminais fluviais privados de transbordo de cargas, são 189 quilômetros de terra batida. Segundo produtores, isso atrapalha — e muitas vezes inviabiliza — o tráfego pesado dos caminhões. O asfaltamento desse trecho é importante porque permitirá levar a produção até esses terminais, que de lá seguirá por barcaças pelo Tapajós até os portos marítimos, de onde serão transferidos aos navios para exportação.

O trecho mais crítico, diz Kleber Menezes, presidente da Associação dos Terminais Privados do Rio Tapajós (Atap), está entre Novo Progresso e Trairão. Segundo ele, o custo da estrada nessas condições tem impacto direto nas negociações sobre o valor do frete. “Incerteza é um valor tangível porque ela é precificada no começo. O frete depende de vários fatores, entre eles se o caminhão vai ficar atolado ou não. Se não ficar, é um valor. Se ficar, é outro”.

Se a opção for levar a carga de Mato Grosso a Santarém utilizando só a rodovia, há outros 300 quilômetros em situação semelhante, todos dentro do Estado do Pará. O governo federal promete terminar o asfaltamento até o fim de 2015.

“De Sorriso a Santos, são 1.950 km, e até Paranaguá, são 2.100 km. De Sorriso a Santarém, pela BR-163, são 1.400 km. Se o destino for Miritituba, o trajeto diminui ainda mais: 1.100 km. O custo 34% menor se deve a essa redução da distância”, explica Ferreira.

Além da estrada em melhor condição e da hidrovía Tapajós em operação, os ganhos serão também pelo mar. Os produtores brasileiros citam o benefício da utilização do Canal do Panamá como um “motivador” extra aos investimentos que vêm sendo realizados nessa região do Pará — não só em estações fluviais e portos marítimos, o chamado “Arco Norte”, como no interesse de empresas agrícolas em se instalar na área.

O trajeto de ida e volta até a China seria reduzido de 40 para 36 dias em relação ao caminho hoje percorrido pelos navios que saem de Santos e Paranaguá. Não é pouca coisa tratando-se do maior impor-

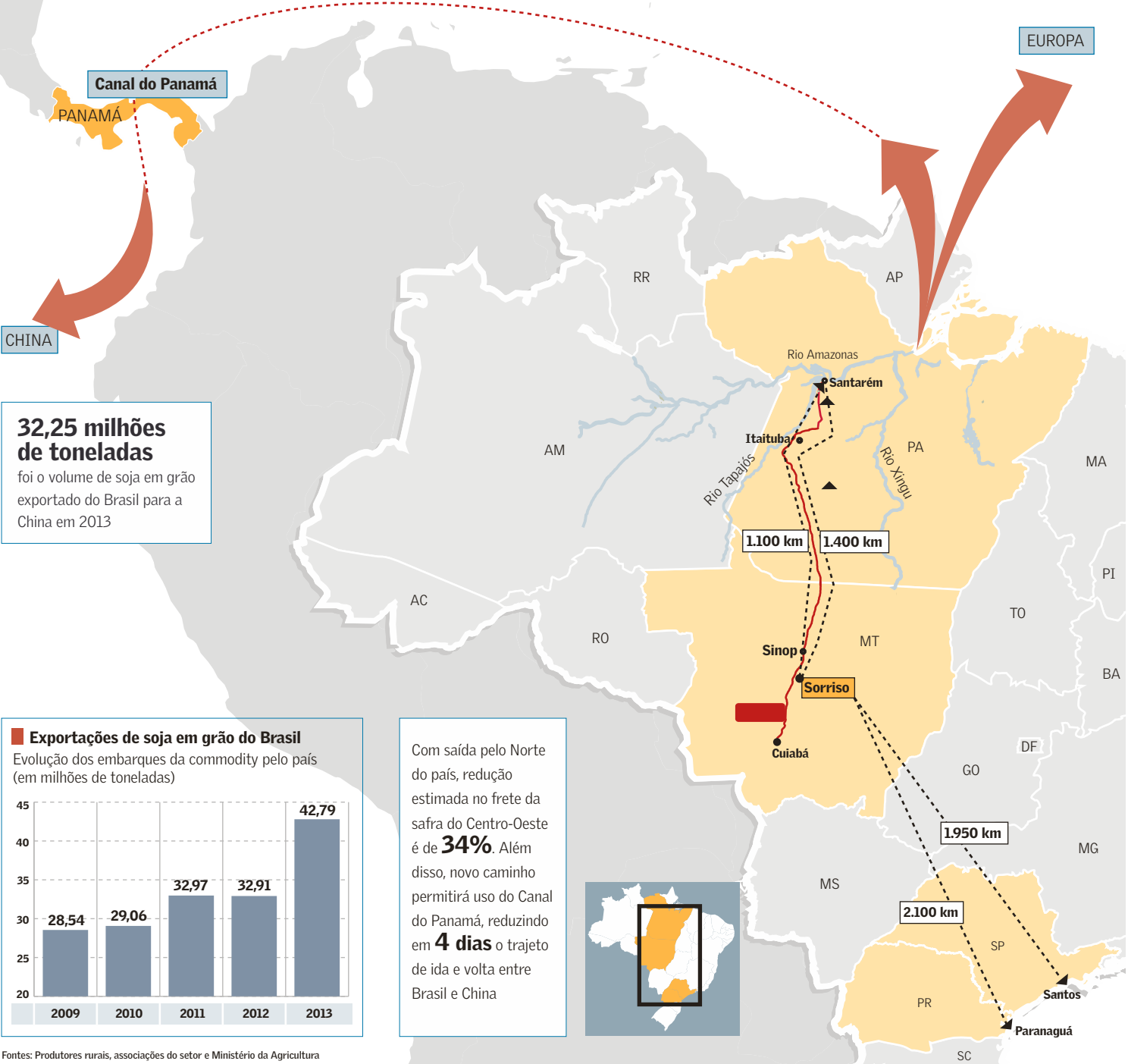
tação de soja brasileira. Apenas em 2013, o país comprou 75% da oleaginosa exportada pelo país, ou 32,25 milhões de toneladas.

Hoje, o Canal do Panamá tem capacidade para movimentar 300 milhões de toneladas ao ano e comporta navios de até 60 mil toneladas, que carregam o equivalente a duas mil carretas de soja. Obras de modernização em curso no canal permitirão a movimentação de navios

maiores, de até 150 mil toneladas ou o equivalente a cinco mil carretas. Segundo a Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Ministério da Agricultura (CILOG), quando a obra estiver finalizada, até 2020, o canal estará operando um bilhão de toneladas anualmente. A entidade calcula que a mudança de padrão do navio já será suficiente para reduzir em 20% o custo do transporte por essa via.

Saída pelo Norte

Produtores esperam redução de tempo e custos no escoamento da safra de MT



tador de soja brasileira. Apenas em 2013, o país comprou 75% da oleaginosa exportada pelo país, ou 32,25 milhões de toneladas.

Hoje, o Canal do Panamá tem capacidade para movimentar 300 milhões de toneladas ao ano e comporta navios de até 60 mil toneladas, que carregam o equivalente a duas mil carretas de soja. Obras de modernização em curso no canal permitirão a movimentação de navios

maiores, de até 150 mil toneladas ou o equivalente a cinco mil carretas.

Segundo a Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Ministério da Agricultura (CILOG), quando a obra estiver finalizada, até 2020, o canal estará operando um bilhão de toneladas anualmente. A entidade calcula que a mudança de padrão do navio já será suficiente para reduzir em 20% o custo do transporte por essa via.

O Movimento Pró-Logística prevê que, também até 2022, os portos do “Arco Norte” — Santarém, Vila do Conde e Outeiro — possam escoar 60 milhões de toneladas de grãos. Segundo Ferreira, a expectativa é que 60% da produção de Mato Grosso passe a ser escoada pelo Norte, e os demais 40% por Santos e Paranaguá.

Hoje, uma ínfima parte da colheita do Brasil é escoada pelos portos da Amazônia: em 2013, 4,5 milhões de

toneladas produzidas em Mato Grosso saíram via Porto Velho (RO) e outras 800 mil toneladas via Itaqui (MA). “O fato é que a BR-163 é limitada, e os investimentos em ferrovias devem continuar, assim como nas hidrovias. Se houvesse um sistema hidroviário mais adequado, em vez de R\$ 3 por saca, como deve ganhar o produtor com a BR-163, ele ganharia até R\$ 6”, afirma Ferreira, do Movimento Pró-Logística.



Caminhões trafegam pela BR 163, no Pará; asfaltamento da estrada pode melhorar condições de escoamento da safra de grãos do Centro-Oeste e reduzir frete

estabelecer no Centro-Oeste.

Mendes afirma que sua associação tem defendido junto às montadoras o fornecimento de simuladores parecidos com os que são exigidos agora para o veículo de passeio. Segundo ele,

essa pode ser uma medida eficaz para minimizar a carência de formação dos motoristas. “As montadoras fazem treinamentos específicos para os seus produtos, mas não precisamos de qualificação, mas de formação”.

Ainda assim, muitos motoristas continuam sendo contratados durante a safra, apesar das deficiências no conhecimento dos veículos, por “desespero”, afirma.

Outro problema que dificulta o planejamento do escoamento é

a falta de armazenagem na região. Isso faz com que a necessidade de mais caminhões se concentre no período da colheita, elevando drasticamente a demanda e encarecendo o frete da safra de grãos. (MC e BB)