



A safra surpresa

Colheita do milho no inverno evidenciou gargalos logísticos do País

Como já foi amplamente noticiado pela mídia nacional, inclusive em telejornais do horário nobre, a chamada “safrinha” do milho não teve nada de diminutivo este ano. O termo “safrinha” deve-se apenas ao fato de a colheita ocorrer nos meses de inverno, ou seja, fora do período de colheita normal, nos meses de verão.

O milho sempre foi considerado uma cultura secundária, servindo apenas para

preparar e enriquecer o solo para a cultura “carro chefe” da nossa agricultura, a soja. Porém este ano ganhou corpo e o volume estimado de produção é de 79 milhões de toneladas, contra 82 milhões estimados para a produção de soja. Só o estado do Mato Grosso, um dos principais produtores nacionais, a estimativa de colheita é de 18 milhões de toneladas, quase 24% acima da produção de 2012, segundo a Conab (Companhia Nacional de Abastecimento).

Mas não é só o Brasil que obteve uma “super safra” de milho. Outros “players” mundiais, como EUA, Argentina e Ucrânia, tiveram também excelentes desempenhos (estima-se que os EUA terão a maior safra de sua história entre agosto e outubro), o que fez o preço da commodity despencar (lei da oferta e procura).

E é aí que começam os problemas. Com o preço de comercialização baixo e grandes volumes colhidos, os produ-

tores querem armazenar o produto a fim de esperar o preço “melhorar” no cenário mundial. Somando-se a isso, existe o fato de que a própria soja colhida na safra de 2012 também não foi completamente escoada e ainda ocupa os espaços de silos, expulsando o milho. Portanto, o que vemos, são as grandes montanhas do grão armazenados a céu aberto, frente a falta de armazéns disponíveis.

Além disso, no Brasil existe uma distorção de estrutura de armazenagem e as áreas de produção. Os principais estados produtores de milho - Paraná, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Minas Gerais - têm capacidade de armazenagem de grãos de apenas 60% da produção local. A nova fronteira agrícola brasileira, a chamada “Mato-piba”, que corresponde aos estados de Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia,



tem capacidade de armazenagem de apenas 1% da safra local. Em contrapartida, estados como Espírito Santo e Pernambuco, que não estão no “eixo” de produção de grãos, têm capacidade para armazenar mais de 1000% da produção local.

Outro agravante contribuindo para a situação de saturação dos armazéns é a decisão de eliminar as longas filas de caminhões nos portos, que se transformam em “silos sobre rodas”. Agora, os armazéns só recebem e embarcam os grãos com agendamentos. Com isso,

os grãos permanecem por mais tempo armazenados.

Não é de hoje que sabemos que um dos principais gargalos logísticos para o agronegócio é o uso do modal rodoviário para o escoamento dos grãos. Como os principais portos exportadores destes produtos – Santos e Paranaguá – estão distantes das áreas produtoras, o custo do frete em época de safra chega a equivaler a 30% a 50% do valor do produto.

Portanto, o cenário se traduz em um grande “efeito dominó” – super safras, queda nos preços de comercialização,

Só o estado do MT, um dos principais produtores nacionais de milho, a estimativa de colheita é de 18 milhões de t, quase 24% acima da produção de 2012, segundo a Conab

altos custos de transporte, portos distantes, déficit de armazenagem...

Há alguns anos, foram feitos grandes investimentos em tecnologia no campo, e o reflexo foram aumentos

expressivos na produtividade agrícola do país. É necessário, portanto, que sejam realizados também investimentos maciços na infraestrutura logística do Brasil, concretizando os programas





para a construção de ferrovias, rodovias, hidrovias, armazéns e, sobretudo, portos mais próximos às áreas de produção.

O governo lançou o Plano Safra, que prevê investimentos de cerca de R\$ 25 bilhões para a construção de silos e armazéns. Com isso, espera-se diminuir o déficit de armazenagem.

Da mesma forma, é necessário investir no aumento da capacidade operacional dos portos do chamado Arco Norte, que é a faixa do litoral brasileiro que vai do Maranhão ao Amapá, principalmente os portos Vila do Conde e Santarém, no Pará, Itaqui (Maranhão), Santana (Amapá) e Iticoatira (Amazonas), invertendo o fluxo de escoamento e tornando o mercado agrícola brasileiro muito mais competitivo.

Para isso, é necessário também melhorar as rotas de escoamento para estes portos, como a conclusão da BR 163 (Rodovia Cuiabá-Santarém) e da BRs 242, 158 e 080.

Partindo-se do pressuposto que os custos de transporte nos modais

ferroviários e hidroviários são muito mais econômicos em se tratando de um país como o Brasil, com grandes extensões territoriais, investimento em ferrovias como a Ferronorte, que ligaria Porto Velho, Santarém, o médio norte do Mato Grosso e Cuiabá, e também a Hidrovia Tapajós – Teles Pires, que ligaria a região produtora do Mato Grosso ao Porto de Santarém são necessários. O Diário Oficial da União publicou recentemente um contrato assinado pelo governo que prevê a execução do estudo da viabilidade desta hidrovia.

Portanto, o que vemos é que bons projetos logísticos não faltam. Só esperamos que eles, definitivamente, saiam do papel. []



Mariana Moura Picolo
é coordenadora
de projetos da IMAM
Consultoria