



Especial

Os desafios da logística

Depois de 20 anos sem investimentos no setor de transportes, governo e iniciativa privada tentam livrar o País da paralisação. Eles vão conseguir?

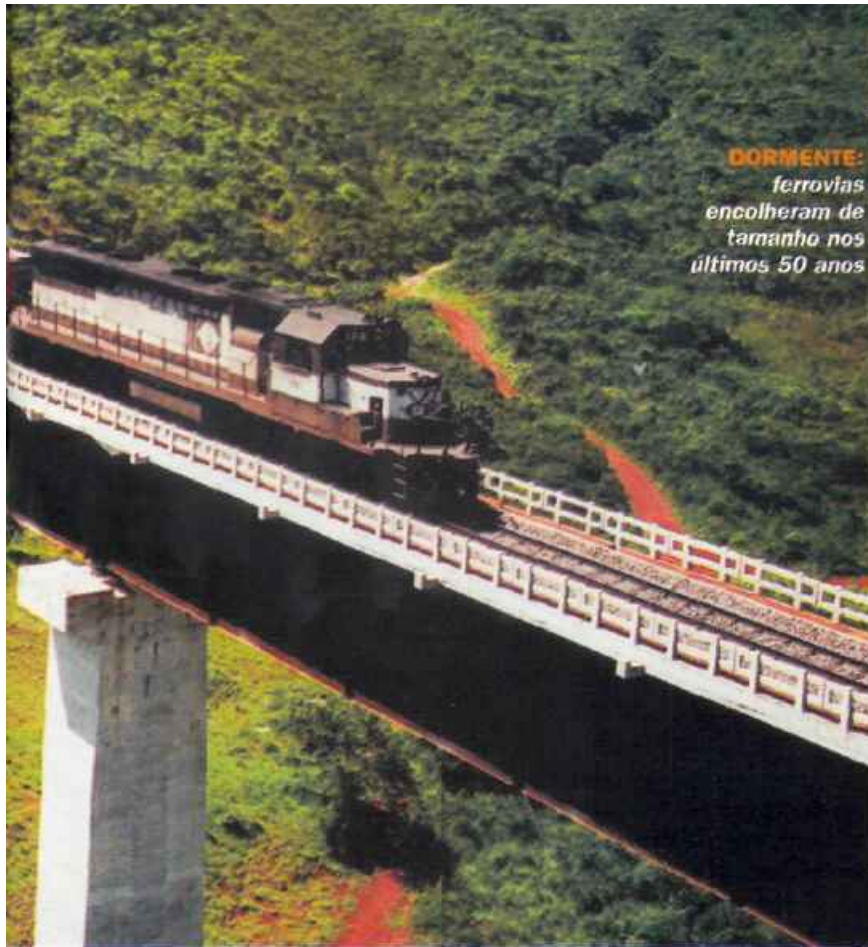
IBIAPABA NETTO, LÍVIA ANDRADE E EDUARDO SAVANACHI

Não há o que discutir: o Brasil se firmou como uma grande potência agrícola global. É o maior exportador de carne, frango e soja e caminha para, nos próximos anos, ganhar a liderança nos embarques de milho e algodão. Tomando como base o intervalo dos anos-safras 1996/1997 e 2006/2007, o resultado é assustador. O País saltou de

NOS ÚLTIMOS DOIS ANOS, A AMÉRICA LATINA LOGÍSTICA AFIRMA TER FEITO INVESTIMENTOS DE MAIS DE R\$ 1 BILHÃO EM NOVOS EQUIPAMENTOS

uma produção de 78,4 milhões de toneladas de grãos para 131,7 milhões de toneladas em dez anos. Um crescimento de 70%. O Centro-Oeste é um dos grandes celeiros do País e os Estados do Norte e do Nordeste começam a ganhar relevância na produção nacional. Mesmo assim, dos 80 milhões de toneladas de grãos exportados, apenas 5 milhões deixam nossos portos por vias alternativas ao Sul e Sudeste do País. Estradas

malconservadas e a falta de corredores elevam o custo de produção, enquanto o governo federal afirma que está despejando R\$ 53 bilhões em obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAG), a fim de solucionar esse caos de infra-estrutura. O resultado desses investimentos ainda é incerto. Mas, para que a logística nacional vá para os trilhos, uma coisa é certa: o País precisa, urgentemente, de uma eficiente malha ferroviária.



DORMENTE:
ferrovias
encolheram de
tamanho nos
últimos 50 anos

NOS TRILHOS DO PROGRESSO

Faz tempo. Foi no ano de 1957 que a ferrovia brasileira viveu seu apogeu, com a marca de 39 mil quilômetros de linhas férreas. Mas passado pouco mais de 50 anos, a realidade é outra. O setor foi sucateado e sobraram apenas 30 mil quilômetros em operação no País. Desse total, por incrível que pareça, 20 mil quilômetros estão nas mãos da América Latina Logística (ALL), empresa de capital aberto que opera nos Estados do Paraná, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, São Paulo, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O que ela espera deste ano? "Estamos preparados para esta safra", diz o gerente de logística da empresa, Eduardo Pelleissone. Segundo ele, em 2007, foram investidos R\$ 650 milhões em melhorias. Nos dois últimos anos, a empresa, que é ligada ao fundo GP, aportou mais R\$ 1 bilhão em infra-estrutura. Novas locomotivas, vagões, troca de trilhos e a adaptação de antigos ramais para bitola larga, tipo de trilho mais rápido e seguro, estão entre os investimentos recentes.

"Transportamos 50% de tudo que chega aos portos brasileiros", afirma. Pelleissone acredita que a iniciativa privada está, de certa forma, fazendo o papel que seria do Estado. Por se tratar de uma concessão pública, a exemplo de rodovias pedagiadas, as estradas de ferro são obrigadas a fazer melhorias. "Queremos ganhar mercado", afirma Pelleissone, da ALL.

De acordo com dados da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF), que engloba as principais empresas do setor, o transporte ferroviário corresponde a 26% da matriz de transporte do Brasil, ficando atrás somente do modal rodoviário, que detém 60% da logística nacional. Segundo o diretor-executivo da entidade, Rodrigo Viçosa, a estratégia da ALL faz sentido. Só em 2007 as empresas ferroviárias investiram cerca de R\$ 3 bilhões em equipamentos e manutenção. "Boa parte desses recursos é para aquisição de novos vagões", ressalta. "Nos últimos cinco anos, foram comprados cerca de dez mil vagões", informa. De acordo com o representante da ANTF, esse crescimento aconteceu motivado pelo setor agrícola. "Cada vagão corresponde a quatro car-

MAS E O PAC, PAROU?

Paulo Sérgio Passos, secretário executivo do Ministério dos Transportes, diz que as obras estão a todo vapor ao longo do País



RURAL – Existem novidades em relação às obras de infra-estrutura previstas inicialmente no PAC?

PASSOS – *Sim. Estamos trabalhando forte em diversas rodovias, por todo o Brasil. Tudo está sob controle.*

RURAL – Mas há atrasos em alguns dos projetos mais importantes...

PASSOS – *Não é possível unificar o calendário de todas as obras, mas posso garantir que todas serão entregues.*

RURAL – Como ficará a Estrada de Ferro Norte-Sul?

PASSOS – *Nossa meta é trazê-la até São Paulo, ligando todo o Brasil.*

INVESTIMENTOS
R\$
53
BILHÕES
é quanto o governo diz que gastará no PAC com obras de infra-estrutura



A GEOGRAFIA DA AGRICULTURA BRASILEIRA ESTÁ EM CONSTANTE MUDANÇA, MAS A INFRA-ESTRUTURA NÃO ACOMPANHA ESSE CRESCIMENTO

retas de 127 toneladas", completa. Apesar da empolgação do setor, alguns problemas permaneceram. Se por um lado as empresas fazem investimentos para que seus negócios continuem literalmente nos trilhos, problemas acontecem nos bastidores. As empresas cobram que parte dos investimentos deveria ser feito pelo governo, que contesta essa afirmação. **Dados do setor mostram que R\$ 12 bilhões deixaram de ser investidos nos últimos dez anos por pendências judiciais. Enquanto iniciativa privada e governo não se entendem, a safra segue crescendo.**

Se há um lado bom nessa história é que pelo menos por enquanto o risco de um apagão logístico está descartado. E o que acredita o vice-coordenador do grupo de pesquisa sobre logística da Esalq/USP (Esalq Log), José Eduardo Holler Branco. Mas isso, para ele, não esconde a ineficiência do setor. "Frete caro e altos índices de acidentes são as maiores provas de que o sistema não é bom", diz. Segundo Branco, apesar de o transporte ferroviário apresentar-se mais competitivo, trata-se de um modelo pouco flexível. "O modal ferroviário é uma saída de transporte que muitas vezes precisa ser complementada com a alternativa rodoviária", pondera. No longo prazo, obras estipuladas pelo PAC podem minimizar os problemas. **Entre elas, de acordo com o especialista, está a**

construção do trecho da Estrada de Ferro Norte-Sul, entre Araguaína (TO) e Palmas (TO), bem como a extensão do trecho da Ferronorte até Rondonópolis (MT). "O PAC tem um impacto positivo para o setor ferroviário, mas não resolve muitos dos nossos gargalos", opina Vilaça, da ANTF. Mas os gargalos logísticos do País não se resumem às ferrovias. Há muitos outros problemas, como...

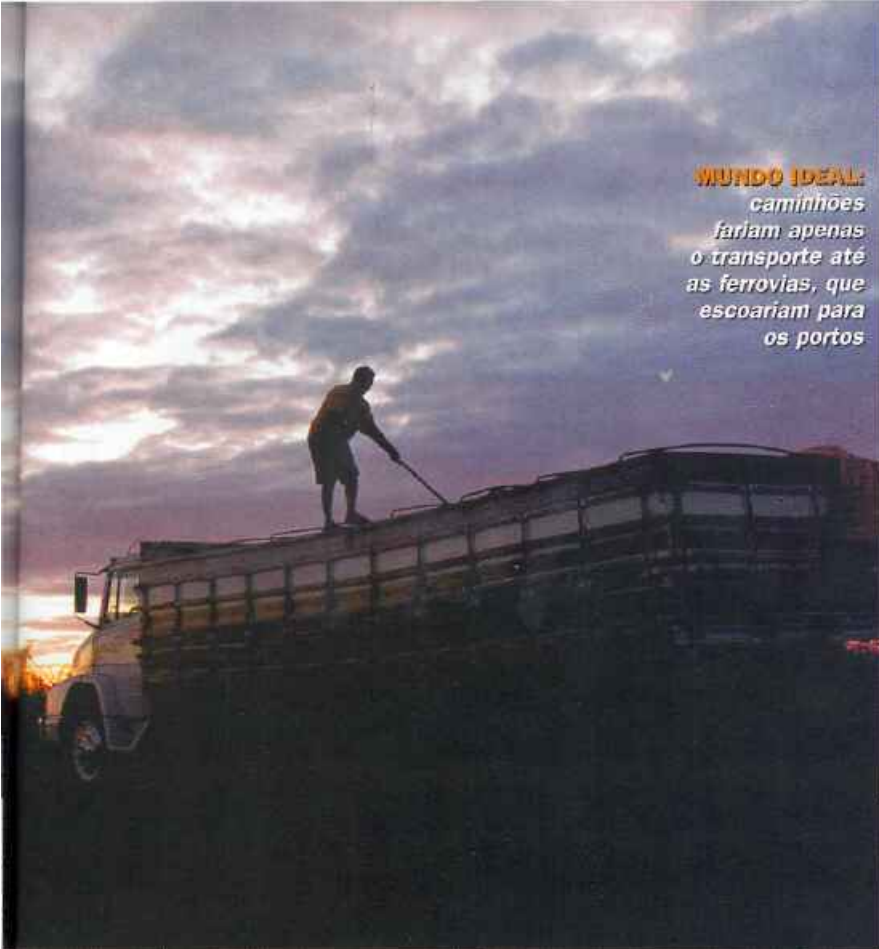


AS RODOVIAS SEM CONDIÇÕES DE USO

Todo ano na época da safra é a mesma novela: caminhões e mais caminhões parados nas estradas por problemas ocasionados pela péssima condição da malha rodoviária nacional. São centenas de buracos, pistas sem acostamento, asfaltos inexistentes em muitos trechos e falta de sinalização. De 1980 para cá, o fluxo nas rodovias duplicou e elas, em sua maioria, não receberam melhorias, exceto as famosas operações "tapa-buracos". Para complicar, muitas estradas foram construídas para veículos e não para suportar caminhões carregados de soja, milho, etc. Essa situação repercute na competitividade do setor e, por consequência, abocanha parte da rentabilidade porteira adentro. **"A falta de manutenção da malha viária representa 7% do custo do frete, porque o consumo de combustível é maior, o desgaste dos caminhões também, sem contar os desgastes dos pneus que suportam apenas uma recapagem"**, explica Luiz Fernando Martelli, gerente administrativo da Martelli, em-



GIGANTE: empresa, a maior do País, possui 20 mil quilômetros de linhas



MUNDO IDEAL:
caminhões
fariam apenas
o transporte até
as ferrovias, que
escoariam para
os portos

FERROVIA SE DIZ PREPARADA

Eduardo Pelleissone, gerente de logística da ALL, diz que o modal vai tirar clientes das rodovias a partir desta safra, devido à melhora do sistema



RURAL – O Brasil é um país rodoviário; como vocês pretendem crescer?

PELLEISSONE – Aumentamos o nível de segurança e as cargas passam metade do tempo em cima dos vagões.

RURAL – Mas ainda há notícias de descarrilamentos circulando...

PELLEISSONE – Cada vez menos. Se você comparar os riscos da ferrovia com a rodovia, verá que os trens são mais seguros.

RURAL – E qual a meta?

PELLEISSONE – Vamos crescer o dobro da safra. Estamos agressivos neste sentido, porque nos preparamos muito bem.

REDA GULBERNAGAL/ISTE

presa mato-grossense especializada no escoamento de safra. No Centro-Oeste, a problemática ganha um vulto ainda maior. "Temos praticamente uma só rodovia, a BR-163, que corta o Mato Grosso de norte a sul", diz Martelli.

Por isso, os fazendeiros estão ansiosos para ver concluídas as obras previstas pelo PAC. As benfeitorias previstas são: **a finalização da BR-163 até Santarém, a duplicação do trecho da BR-163/364 de Rondonópolis até o posto Gil e a conclusão do asfaltamento da BR-158, que começa em Laranjal do Jari, município do Amapá, e termina no Oiapoque.** As obras não são consideradas suficientes, mas darão uma boa ajuda. "Saindo a duplicação da BR-163 até Santarém, parte da produção poderá escoar via portos do Norte, o que diminui um pouco o tráfego para as regiões Sul e Sudeste", pondera ele. Esse fato acarretará economia no frete. Segundo o secretário-executivo do Ministério dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, as obras estão adiantadas. "Pretendemos concluí-las até 2011", avalia.

Só para se ter uma idéia, o trajeto de Sapezal (MT) até Paranaguá (PR) é de

2,4 mil quilômetros contra os mil quilômetros que separam Sapezal de Porto Velho (RO). "Mas para que os portos da região Norte possam ser utilizados é preciso infra-estrutura de transporte não só rodoviária, mas ferroviária e hidroviária", salienta Marcelo Duarte Monteiro, diretor-executivo da Associação dos Produtores de Soja do Estado de Mato Grosso (Aprosoja). **Segundo ele, seria necessário um novo ramal da Ferrovia Norte-Sul chegando a Lucas do Rio Verde, a viabilização da hidrovia Araguaí-Tocantins e a conclusão da BR-158. Estudos mostram que o modal rodoviário é o mais caro, o ferroviário seria 2/3 de seu valor e o hidroviário apenas 1/3.** "Com alternativas de transporte mais baratas, não há sentido em escoar a safra toda em cima de pneu", diz José Vicente Ferraz, consultor da AgraFNP. Na prática, a ferrovia no Brasil, por estar nas mãos de poucas empresas, tem tido um custo semelhante ao da malha rodoviária.

Dados da Aprosoja revelam que hoje o sojicultor desembolsa US\$ 6,48 por saca de 60 quilos com a logística rodoviária interna. Preço alto se comparado



DOS 80 MILHÕES DE TONELADAS EXPORTADAS, APENAS 5 MILHÕES SAEM POR PORTOS ALTERNATIVOS A SANTOS (SP) E PARANAGUÁ (PR)

com o agricultor americano, que paga apenas US\$ 1,08. Em outras palavras, o produtor mato-grossense tem um gasto a mais por hectare de R\$ 486, isso sem contar as perdas de grãos na rodovia, que podem chegar a 0,3% ou US\$ 0,45 por saca. **Atualmente, a média do custo do frete no Estado é de US\$ 100 a tonelada. Em Rondonópolis, o preço cai para US\$ 83, mas em Sinop chega a US\$ 113.** Além das empresas que transportam grãos, sofrem também as companhias especializadas no transporte de agroquímicos. É o caso da Luft Agro, braço agrícola do Grupo Luft. "A nossa dificuldade operacional cresce nesta época do ano, porque a chuva aumenta e as estradas ficam piores", diz Luiz Alberto Silva, diretor de marketing da Luft Agro. Outro agravante é que a empresa faz entregas direto ao cliente final, o que implica enfrentar estradas de terra de difícil acesso. As condições precárias das estradas resultam em uma maior necessidade de caminhões, já que há sempre vários em manutenção. Para este ano, a previsão é aumentar a frota em 20%, chegando a 780 caminhões. Outra preocupação da Luft é com a segurança. Por se tratar de uma mercadoria de alto valor agregado, a carga é muito visada. Por este motivo, os caminhões só circulam até as dez horas da noite e, dependendo do valor do produto, vão com escolta.

Mesmo que não seja o tipo de transporte ideal para o Brasil, existe uma malha rodoviária que, em boas condições, pode servir aos interesses do País. **Segundo o governo federal, para colocar toda a infraestrutura nas condições ideais, serão necessários investimentos até o ano de 2023.** Nessa data, mantido o

cronograma, o Brasil teria uma logística próxima do ideal. Mas, antes disso, haverá que se solucionar questões urgentes como...



GESTÃO: além dos gargalos logísticos, alguns portos, como Paranaguá, têm grande burocracia

O ABANDONO DOS PORTOS BRASILEIROS

Se a situação das estradas nacionais é ruim, o sistema ferroviário é insuficiente e o hidroviário quase não existe. De todos os modais, o problema mais crítico, segundo a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), está no sistema portuário. Neste contexto, a entidade considera prioridade que o governo libere a construção de terminais portuários privados, o que não é possível atualmente. O segundo ponto crucial é a ampliação do Terminal de Grãos do Maranhão (Tegram), que fica no porto de Itaqui. **"Com frete mais caro ou mais barato, por uma estrada melhor ou pior, eu chego até o porto. O problema é que no Norte do País, em São Luís do Maranhão, a capacidade de exportação é muito pequena"**, diz Luiz Antônio Fayet, consultor de logística da CNA.

O consultor tem razão: o Tegram atende apenas dois milhões de toneladas, sendo que a demanda da região é de cinco milhões. Dessa forma, o restante tem que rodar cerca de dois mil quilômetros até chegar ao porto de Santos ou Paranaguá. O problema é que o Tegram está três anos atrasado em seu cro-

PARANAGUÁ	60 km
MORRETES	39 km
MATINHOS	90 km
GUARATUBA	100 km



PACIÊNCIA SEM FIM:

aproximação do Porto de Paranaguá se transformou em pesadelo anual



VIVEMOS UM APAGÃO LOGÍSTICO

Luiz Antônio Fayet, consultor de logística da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), fala do gargalo portuário



RURAL – É exagero falar em apagão logístico?

FAYET – Não. O Centro-Oeste e o Centro-Norte estão vivendo um apagão. O terminal de grãos de São Luís do Maranhão tem três anos de atraso no seu cronograma e a legislação atual cria imensos obstáculos para que a iniciativa privada faça terminais por sua conta.

RURAL – O que isso pode acarretar?

FAYET – Logo não teremos como tirar a mercadoria do Brasil. Nosso problema é falta de porta de saída. É um absurdo um caminhão sair de Sorriso (MT) para escoar a safra via porto de São Francisco do Sul, em Santa Catarina.



nograma. **O primeiro bloco, com capacidade de escoamento de cinco milhões de toneladas, já era para ter sido concluído, mas as obras atrasaram e a previsão para término é o segundo semestre deste ano.** No entanto, quando estiver totalmente finalizado, a capacidade será de 13 milhões de toneladas. Segundo a Câmara Setorial de Logística do Ministério da Agricultura, o objetivo é que o Tegram, juntamente com o sistema portuário da região de Belém, forme um corredor de exportação para escoar a produção do Centro-Oeste. A grande vantagem é a redução do tempo de viagem. Um navio saindo de São Luís do Maranhão leva de 13 a 14 dias para chegar à Europa. Partindo de Paranaguá, o mesmo trajeto levaria 17 ou 18 dias. O investimento necessário para finalizar o terminal é da ordem de R\$ 300 milhões, dos quais R\$

110 milhões já estão alocados no PAC. Quando concluído, o Tegram será maior que Santos e Paranaguá em graneis.

Isso desafogará os portos do Sudeste e Sul, reduzindo a demurrage, multa por atraso de carregamento ou descarregamento de navios, que em alguns casos pode chegar a US\$ 100 mil. Outro entrave do setor está relacionado à gestão. E o caso do porto de Paranaguá, onde os diretores criam problemas para escoar a soja transgênica, o que representou um prejuízo de mais de R\$ 2 bilhões na safra passada. Enfim, para os próximos anos, o Brasil terá que melhorar suas portas de saída, ainda mais com as estimativas que apontam que na próxima década as exportações do agronegócio terão o dobro do tamanho atual. Resumindo: em todos os modais, há muito trabalho a ser feito pela frente.

MAIS PORTOS: Santos e Paranaguá representam 90% dos embarques

PROBLEMA
US\$
100
MIL
é o valor da multa que algumas embarcações pagam por atrasos