Edeon Vaz Ferreira
Diretor executivo do Movimento Pró-Logística do Mato Grosso

TODO MUNDO QUER INVESTIR NO NORTE

Por Paulo Roque

É O que garante um dos mais respeitados especialistas em logística do Brasil. Os motivos são mais do que conhecidos: os problemas para transportar a safra do Centro-Oeste aos Portos de Santos e Paranaguá. Consultor da Diretoria da Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja) em assuntos de Logística e Infraestrutura, membro da Câmara de Logística e Transporte do Ministério da Agricultura, coordenador da Comissão de Assessoramento em Infraestrutura de Logística da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA) e professor em Pós-Graduação em Logística e Infraestrutura de Transportes, Edeon Vaz Ferreira mostra a importância do escoamento da produção por meio do Arco Norte, que já conta com três rotas, e a necessidade urgente de investimentos nos três modais – rodoviário, ferroviário e hidroviário.

AGROANLYSIS **Como avaliar o Movimento Pró-Logística?**

EDEON VAZ FERREIRA Trata-se de um movimento formado por dez entidades de classe: a Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja); a Associação Mato-grossense dos Produtores de Algodão (Ampa); a Associação dos Criadores de Mato Grosso (Acrimat); a Organização das Cooperativas Brasileiras – Seção Mato Grosso (OCB/MT); a Federação de Agricultura e Pecuária do Estado de Mato Grosso (Famato); a Federação das Indústrias no Estado de Mato Grosso (FIEMT); a Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo (FECOMÉRCIO); a ONG Instituto Ação Verde; a Associação Mato-grossense dos Municípios (AMM); e o Conselho Regional de Engenharia e Agronomia (CREA). Este movimento tem como objetivo a redução dos custos de frete para o estado do Mato Grosso. Nessa missão, articulamos soluções de alternativas de infraestrutura junto aos Poderes Executivo e Legislativo e, quando necessário, o Judiciário. Inicialmente, elegemos cinco grandes obras. A conclusão da BR-163, no trecho Mato Grosso-Santarém, no Pará; a pavimentação da BR-158, no trecho do Mato Grosso; a implantação da BR-242, ligando a BR-163 à BR-158; a implantação da FICO (Ferrovia de Integração Centro-Oeste); e a

> “NA SAFRA PASSADA, A PRODUÇÃO MATO-GROSSENSE FOI DE 45 MILHÕES DE TONELADAS ENTRE SOJA E MILHO, E DEVEMOS REPETIR ESTE NÚMERO NESTE ANO. TEMOS CONDIÇÕES DE, DENTRO DE DEZ ANOS, CHEGAR A 100 MILHÕES DE TONELADAS.”



implementação da hidrovia Teles Pires-Tapajós. Depois, incorporamos outras prioridades, como a implantação da BR-080, ligando Ribeirão Cascalheira a São Miguel do Araguaia, em Goiás; a implementação da hidrovia do Paraguai e dos portos do Norte e, assim, desenvolvendo ações para a implantação dos portos e estação de transbordo de cargas da região Norte do Brasil. O movimento, a partir de então, mobilizou-se para atender todas essas demandas. Conseguimos que todas estas iniciativas estejam em obras, sendo algumas em fase de estudo efetivo e outras, em estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental.

AGROANALYSIS **Quais as alternativas para o escoamento da produção pelo Arco Norte, a curto e médio prazo?**
EVF Já temos três rotas de escoamento pelo Arco Norte. A primeira rota e que já está em pleno funcionamento é a da BR-364, no sentido Porto Velho-RO, transportando em barcaças. São duas estações de transbordo de carga. As barcaças descem os rios Madeira e Amazonas, embarcam em navios em Itaquatiara-AM e em Santarém-PA. Esta rota transportou 4 milhões de toneladas, no ano passado, e, neste ano, estimamos que ela deve transportar 4,7 milhões de toneladas. Já é uma rota consagrada. A segunda é a da BR-158 até Redenção-PA, de onde, por rodovias estaduais do Pará e do Tocantins, alcançamos a cidade de Colinas do Tocantins, e, de lá, chegamos ao terminal de Almirante, na ferrovia Norte-Sul – esta rota é rodoviária até o terminal de Almirante e, a partir daí, ferroviária, pela ferrovia Norte-Sul. Vai, então, até Açailândia-MA, por meio da ferrovia dos Carajás, até o Porto de Itaqui, lá no "cantão" da Madeira. No ano passado, foram transportadas 800 mil toneladas nesta rota e, neste ano, devemos chegar a 1,5 milhão de toneladas.
Já a terceira rota, muito importante, é a da BR-163, que dá acesso a uma estação de transbordo de carga em Mirituba, um distrito da cidade de Itaituba-PA, na margem direita do rio Tapajós, onde se iniciou as operações no terminal da Bunge; existem projetos para a implantação de mais nove terminais, além deste terminal. Serão dez terminais entre Mirituba e uma localidade chamada Santarenzinho – alguns já com licença de instalação, outros com licença prévia. Todos estes projetos têm participação da iniciativa privada e passam por várias fases. Em Santarém, trata-se de um porto, e não de uma estação de transbordo de carga, que recebe produtos de Porto Velho – aquele 1,5 milhão de toneladas citado anteriormente – e, também, por caminhão, pela BR-163, mais de 600 mil toneladas. Estima-se que, neste ano, já com o funcionamento do Terminal Bunge, serão 2 milhões de toneladas em Mirituba e 1 milhão de toneladas em Santarém.

> "...A MÉDIA DE CUSTO DO PARANÁ PARA ESCOAR A PRODUÇÃO, HOJE, DEVE ESTAR MAIS OU MENOS DE US$ 35 A US$ 38 POR TONELADA. O MATO GROSSO GASTA US$ 133 POR TONELADA."

AGROANALYSIS **Diante do caos logístico existente, há possibilidade da produção do Centro-Oeste continuar a crescer?**
EVF Acreditamos que sim. O mercado internacional é comprador, os preços da soja são estimulantes e estamos melhorando a infraestrutura. À medida que a infraestrutura vai se ampliando, o mesmo vai acontecendo com a produção. O Mato Grosso plantou, na última safra, 8,2 milhões de hectares de soja, e boa parte desta área, em uma segunda fase, também será plantada com milho. Na safra passada, a produção mato-grossense foi de 45 milhões de toneladas entre soja e milho, e devemos repetir este número neste ano. Temos condições de, dentro de dez anos, chegar a 100 milhões de toneladas. Isso vai depender da disponibilidade que tivermos de infraestrutura de transporte adequada, que possibilite ao produtor uma melhoria na sua rentabilidade.

AGROANALYSIS **A realização dos estradeiros é uma mobilização de resultados?**
EVF Sentimos que sim. Temos dois tipos de mobilização: uma delas é com as autoridades e a outra, com os estradeiros, nos quais levamos produtores e investidores – especialmente, fundos de investimento nacionais e internacionais. Ambos têm tido excelentes resultados. Durante o último estradeiro que fizemos pela BR-163, contamos com a participação de dezesseis fundos de investimento. Os estradeiros são realizados de forma organizada, com paradas programadas, e isso tem atraído muitos interessados, principalmente investidores.

AGROANALYSIS **A concessão da BR-163, a chamada Rodovia da Produção, muda o cenário futuro?**
EVF Temos dois trechos. O de Sinop até a divisa com o estado do Mato Grosso foi licitado há pouco, e a Odebrecht ganhou. Vai melhorar, significativamente, o escoamento da produção em direção a Paranaguá, São Francisco do Sul e Santos, porque haverá melhor trafegabilidade e, consequentemente, redução dos custos com caminhão, tanto em manutenção, quanto em combustíveis, além da redução no tempo do transporte. Com isso, ganham a sociedade e o setor

produtivo. Estamos trabalhando, agora que a própria presidente Dilma sinalizou positivamente, em sua visita a Lucas do Rio Verde-MT, durante a solenidade de abertura da colheita da soja, para viabilizar os estudos de duplicação da estrada de Sinop até Miritituba. Temos um montante muito grande de produtos a ser escoado, e, atualmente, o transporte é feito por meio de uma rodovia de mão dupla, que precisa ser reforçada urgentemente, pois, se não o for, vai arrebentar antes de começar a construção da segunda via. Sua duplicação passa a ser uma das principais reivindicações. Num primeiro momento, pretendemos esta duplicação; em seguida, a criação da ferrovia; e, finalmente, a viabilização da hidrovia.A hidrovia, que é a do rio Teles Pires e do rio Tapajós, só é viável com a construção de barragens, que vão gerar energia elétrica e, também, possibilitar o transporte – isso, obviamente, com a construção simultânea das eclusas. Então, se chamarmos a capacidade da hidrovia, uma ferrovia bem estruturada e mais a rodovia duplicada, aí, sim, vamos ter condições de dar uma vazão muito maior aos produtos, e, inclusive, outras regiões poderão escoar sua produção nesse sentido.



Agroanalysis A federalização de estradas é a solução?

EVF Acredito que essa duplicação de estradas deva ser a primeira solução e, possivelmente, a mais rápida. O nosso crescimento de exportação será muito grande. De 3 milhões de toneladas neste ano, estimamos que, em 2015, passaremos para 6 milhões de toneladas; em 2016, serão 12 milhões de toneladas; e, em 2017, nós iremos para 18 milhões de toneladas. A necessidade de investimento é urgente. A implantação de uma ferrovia é mais demorada, mas uma das duas tem que sair, e o quanto antes melhor. Mas, na nossa avaliação, há espaço para todos os três modais.

Agroanalysis E qual é o peso do frete na competitividade da soja mato-grossense?

EVF Para se ter uma ideia, a média de custo do Paraná para escoar a produção, hoje, deve estar mais ou menos de US$ 35 a US$ 38 por tonelada. O Mato Grosso gasta US$ 133 por tonelada. Temos que buscar alternativas de redução deste custo. Pelo Arco Norte, considerando os modais rodoviário, ferroviário e hidroviário, teremos, no mínimo, uma redução de 34% a 35% de custo do frete. Teremos uma redução no frete marítimo, assim como iremos ganhar em frete rodoviário, porque nós vamos reduzir de 2.300 km, entre Sorriso e Santos ou Paranaguá, para 1.000 km, e mais 1.000 km hidroviários. Quando conseguirmos implementar a hidrovia Teles Pires-Tapajós ou a rodovia, poderemos reduzir ainda mais esse custo. E, então, o Mato Grosso passa a ser, de fato, competitivo, não só na soja, mas também no milho.

Agroanalysis Mesmo com essa situação ainda desfavorável, as empresas anunciam a instalação de terminais?

EVF Todas as empresas estão superinteressadas na instalação de terminais. Todo mundo quer investir no Norte, porque existem muitos problemas no Sul, tanto em Santos, quanto em Paranaguá, principalmente no que diz respeito ao congestionamento, ao tempo que o navio fica parado, aguardando para acostar. No Norte, não acontecerão problemas como esse. A concorrência é muito menor; serão menos navios. Para se ter uma ideia, nós chegamos a ter, ao largo de Santos, 120 navios; muitos ficaram sessenta e dois dias parados, com despesas diárias de US$ 35 mil a US$ 40 mil. Quanto dá isso? Então, para eles, é muito melhor investir lá no Norte, porque não tem problema de demora. É o navio chegar, acostar, carregar e ir embora.

Agroanalysis Existem estimativas para as perdas devido à falta de escoamento e armazenagem?

EVF Estamos tentando fazer estes estudos e não chegamos a números expressivos, porque, hoje, por exemplo, não estamos perdendo soja pela falta de armazém ou pela falta de caminhão para transportar; estamos perdendo para as intempéries que prejudicam a colheita e, então, perde-se, não tem jeito. Mas, ainda não conseguimos dimensionar a perda de produto na lavoura por falta de armazenagem. Sem dúvida, é necessária a construção de armazéns, porque nosso déficit é enorme, temos condições de atender apenas 65% de nossa necessidade. Mas, temos que considerar também que temos uma janela de entrega de soja para o mercado mundial, que começa em fevereiro e vai até junho. A maior pressão de entrega que temos é neste período. Então, dificilmente, armazenamos um volume maior de soja. Precisamos ter armazéns para o milho, que não tem esse pico de escoamento. O milho acontece nos doze meses do ano, tanto para o mercado interno, quanto para o mercado externo. Temos que ter armazenamento para poder gerir melhor esse escoamento. Fevereiro, março, abril e maio – principalmente março e abril – são picos de escoamento de produtos. Se tivermos capacidade de armazenar o que foi colhido em janeiro e fevereiro – o ideal seria colher em março e abril –, sairíamos desse afogamento de ter que jogar em caminhão produto que ainda não está no padrão adequado. Além da armazenagem, temos que ter uma supercapacidade de secagem, porque, nesse período de chuvas, às vezes, leva-se muito tempo para trazer o produto para o padrão de 13% a 14%, e ele está sendo colhido, às vezes, com 23% a 24%. ■