



CLAUDIO NEVES/ANPR

SOJA-MILHO: BINÔMIO DE SUCESSO



NESTE ANO, ao celebrar 55 anos, a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (ANEC) mostra uma rota memorável de trabalho para o desenvolvimento do setor exportador de soja, milho e derivados e o progresso das suas cadeias produtivas. As razões são variadas para homenageá-la como entidade marcada de êxito pelo protagonismo como interlocutora dos representantes do setor (exportadores, produtores e indústria) junto ao Governo, ao mercado mundial e à sociedade.

Frente a uma pandemia assustadora, jamais vista no Brasil e no mundo, a ANEC buscou informar a mídia e as redes sociais sobre a continuidade das atividades normais nos Portos de Santos (SP), Paranaguá (PR), Rio Grande (RS), São Luís/Itaqui (MA), São Francisco do Sul (SC), Vitória (ES), Itacoatiara (AM), Barcarena/Vila do Conde (PA), Santarém (PA), Imbituba (SC), Aratu (BA) e Santana (AP).

A ANEC destacou, também, a posição da Organização Mundial da Saúde (OMS) e da Autoridade Europeia para a Segurança dos Alimentos (EFSA, na sigla em inglês) ao atestarem que não havia evidências de transmissão do vírus por meio de alimentos. O esforço foi no sentido de esclarecer com rapidez os clientes

sobre a segurança das cargas de grãos exportadas pelo Brasil e as medidas adotadas na cadeia para evitar a contaminação entre seres humanos com o novo coronavírus.

Nessas circunstâncias, cabe mencionar a evolução espetacular verificada na área e na produção de milho e soja no Brasil entre as safras 2009/10 e 2019/20. A expansão foi expressiva em produção, com um aumento de praticamente 100%, enquanto a área teve um incremento de 45%. Esse desempenho pode ser atribuído à adoção de uma tecnologia típica da zona tropical do mundo, com dois ciclos de

BRASIL: ÁREA (MIL HECTARES) E PRODUÇÃO (MIL TONELADAS) DE MILHO E SOJA

| PRODUTO | 2009/10 | | 2019/20 | |
|--------------|---------------|----------------|---------------|----------------|
| | Área | Produção | Área | Produção |
| Soja | 23.468 | 68.680 | 36.945 | 120.883 |
| Milho | 14.766 | 56.018 | 18.505 | 120.936 |
| TOTAL | 38.234 | 124.698 | 55.450 | 241.819 |

Fonte: Conab

produção por safra: um de soja na safra de verão (plantio no segundo semestre) e outro de milho na safra de inverno (plantio no primeiro semestre).

Esse desempenho fenomenal entre uma planta leguminosa (soja) e outra de cereal (milho), jamais visto nas regiões produtoras de outros países, trouxe resultados surpreendentes. As exportações dos dois produtos tiveram um crescimento conjunto superior a 190% entre 2010 e 2019. O ano recorde foi 2017, com 136 milhões de toneladas. Para 2020, analistas estimam que a exportação poderá chegar próximo de 80 milhões de toneladas na soja e 35 milhões de toneladas no milho.

BRASIL: EXPORTAÇÃO DE SOJA E MILHO
(MIL TONELADAS)

| ANO | Soja | Milho | TOTAL |
|------|--------|--------|---------|
| 2010 | 29.073 | 10.736 | 39.809 |
| 2011 | 32.985 | 9.459 | 42.444 |
| 2012 | 32.916 | 19.772 | 52.688 |
| 2013 | 42.796 | 26.261 | 69.057 |
| 2014 | 44.479 | 44.479 | 88.958 |
| 2015 | 53.064 | 53.064 | 106.128 |
| 2016 | 50.530 | 50.530 | 101.060 |
| 2017 | 68.332 | 68.332 | 136.664 |
| 2018 | 82.877 | 23.808 | 106.685 |
| 2019 | 75.542 | 41.027 | 116.569 |

Fonte: ANEC

AMAZÔNIA AOS OLHOS DO MUNDO

LUCAS BRITO

Os números alarmantes de desmatamento da Amazônia – que, segundo o Instituto Nacional de Pesquisa Espaciais (INPE), apontam para uma área de mais de 7,5 mil km², com alerta de desmatamento entre agosto de 2019 e junho de 2020 e avanço das queimadas nesse e noutros biomas, como o Cerrado e o Pantanal brasileiros – trouxeram às mesas de debate a posição do governo brasileiro no combate ao problema. Segundo especialistas, a taxa oficial de desmatamento medida pelo Programa Despoluição de Bacias Hidrográficas (Prodes) deverá ficar cerca de 30% acima daquela apresentada em 2019, que foi de 10,1 mil km².

Além de ter havido declarações de governos de outros países, fundos internacionais de investimento e entidades ligadas ao setor privado aumentaram o coro sobre a necessidade de o governo brasileiro apresentar medidas concretas no combate ao desmatamento. A figura do vice-presidente Hamilton Mourão ganha destaque nesse cenário como presidente do Conselho Nacional da Amazônia Legal (CONAMAZ), grupo criado para endereçar as questões envolvendo o combate ao desmatamento na região.

Nesse embate de posições, algumas questões parecem ter ficado de lado em detrimento de uma única prioridade, a agenda de combate ao desmatamento. Após décadas de estudos, é inegável a importância da preservação da vegetação nativa ainda remanescente em todo o globo, principalmente aquela localizada em regiões tropicais, como é o caso da Amazônia, para deter o avanço das mudanças climáticas, além da premente preservação da biodiversidade.

As posições extremistas e antagônicas dificultam um entendimento sobre como endereçar de maneira mais eficiente o combate ao desmatamento nas florestas tropicais. Discursos

por desmatamento zero, apesar de serem legítimos e causarem comoção social, acabam por distorcer aquilo que se entende sobre o conceito de sustentabilidade, deixando de lado o atendimento da necessidade atual em prol da garantia para gerações futuras. Da mesma forma, o pensamento de que é preciso ampliar massivamente as áreas de exploração dentro dos limites do bioma Amazônia, em defesa do desenvolvimento econômico da região, vai na contramão do ponto de equilíbrio desejado para o atendimento das necessidades atuais e futuras.

Para que seja atingido um ponto ideal, um meio termo entre as posições antagônicas, é preciso dar um passo atrás, para que se possa enxergar o todo. Ambas as posições possuem legitimidade, mas nenhuma delas abarca o sentimento da ampla maioria. O cidadão comum, alheio aos detalhes e às especificidades da mesa de discussão, só gostaria de ver a Amazônia contribuindo para deter as mudanças climáticas, mas também de ver a população que lá vive em melhores condições, longe da fome e da miséria.

Temos, hoje, um arsenal fantástico para monitoramento e controle do que ocorre em cada área verde da Amazônia. Por meio de imagens de satélite, podemos ver o que ocorre em determinado ponto com resolução de menos de 5 metros de distância. Sistemas integrados de alerta permitem direcionar ações de combate a incêndios e derrubada de vegetação nativa em tempo real. Contamos com a mais avançada legislação ambiental em todo o mundo e, mesmo assim, somos julgados, corretamente, por não fazermos o suficiente. De nada adianta termos as armas se não as tirarmos da prateleira.

O Brasil precisa dar uma resposta ao mundo. Cabe combater aqueles que ainda insistem em promover uma devastação desenfreada sobre a floresta, à margem da lei e longe do

interesse comum, para o desenvolvimento econômico da região. Somente identificando, coibindo e punindo tais infratores, atingiremos um ponto de equilíbrio, permitindo a exploração dentro dos limites estabelecidos no Código

Florestal brasileiro, promovendo a preservação e o desenvolvimento econômico de forma sustentável e levando renda a populações carentes entre as quais, todos os anos, vidas são perdidas para a miséria.

CONTRATOS ATUAIS, ÁGEIS E SEGUROS

MARCOS AMORIM

Para movimentar as exportações brasileiras de soja, milho, farelo e óleo de soja, está envolvida uma complexa cadeia da fazenda produtora até o consumidor final em países de destino espalhados por todo o globo. No processo de exportação propriamente dito, além dos operadores logísticos e das instalações portuárias, atua uma gama de companhias exportadoras, cooperativas, *tradings* e corretoras. Nesse elo, entram os contratos-padrão da ANEC.

Os contratos-padrão da ANEC, que remontam ao início da década de 1970, são instrumentos utilizados como base das negociações de praticamente a totalidade dos embarques de soja, milho, farelo e óleo de soja, responsáveis pela mobilização de 127 milhões de toneladas no valor de US\$ 38 bilhões somente em 2019.

Os produtos mencionados são enviados ao exterior em navios que comportam, no caso dos grãos sólidos, cerca de 60 mil toneladas cada um. As cargas de diversas companhias ou

cooperativas exportadoras são utilizadas num único navio. O processo envolve diferentes contratos de compra, venda e recompra. Todo esse trâmite busca adequar as disponibilidades de carga dos vendedores às necessidades logísticas, nacionais e internacionais, dos compradores e dos importadores.

Os contratos-padrão da ANEC mostram como um de seus pontos fortes a praticidade de suas cláusulas para garantir a execução ágil e segura da operação.

Dentro da complexidade brasileira, a troca logística representa uma prática bastante comum nos silos portuários, compartilhados por diversos exportadores. O processo acontece quando a carga programada para embarcar num determinado navio não consegue chegar ao porto a tempo do embarque. Então, os exportadores compram o produto de seus concorrentes ou parceiros para evitar que os navios tenham de esperar e pagar multas. Em minutos, cargas são rapidamente recompradas e revendidas, transformando um problema numa solução.



JOSE FERNANDO OGURA/ANPR

Ao usar um Contrato ANEC, as negociações entre compradores e vendedores tornam-se muito mais rápidas e fluidas. Os seus termos já preveem os principais problemas, os pontos de atrito e as respectivas soluções. Eventuais casos de disputa são solucionados com arbitragens que são facilitadas pela padronização e pelo conhecimento acumulados.

Desde o início de julho último, estão em vigor as novas versões dos Contratos. Em dois anos, um comitê especial foi criado

para realizar esse trabalho, de forma voluntária. Entregues ao mercado, os conteúdos atuais, revisados e mais práticos, refletem as características e as necessidades dos produtos e dos portos brasileiros, sem deixar de lado a *expertise* internacional.

Assim, cumprindo a sua missão de divulgar o bom uso dos seus Contratos, a ANEC vem promovendo oficinas online. Desde abril último, já foram promovidas quatorze sessões, atendendo um público total de 246 profissionais.

DE VILÕES A HERÓIS: O TRANSPORTE RODOVIÁRIO DE CARGAS E A CRISE DA COVID-19

FREDERICO FAVACHO

O movimento grevista das empresas de transportes e caminhoneiros autônomos causado pela insatisfação do setor com os reajustes do preço do diesel levou o Governo a adotar uma política de subsídio do diesel. Para isso, foi editada a Medida Provisória (MP) nº 832, de 27 de maio de 2018, que estabeleceu a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas e foi convertida na Lei nº 13.703, de 8 de agosto de 2018.

A partir daí, a Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) e a Confederação Nacional das Indústrias (CNI) moveram Ações Diretas de Inconstitucionalidade (ADIs) no Supremo Tribunal Federal (STF). Ao mesmo tempo, as empresas que contratavam abaixo dos valores estabelecidos pela tabela da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) passaram a ser multadas.

O segundo semestre de 2019 não trouxe nenhuma solução para o impasse, mas os preços do frete rodoviário acomodaram-se, em razão do aquecimento da demanda decorrente de uma safra muito generosa no País. O ano de 2020 começou com a perspectiva de que as tensões, em algum momento, voltariam a estremecer as relações entre embarcadores e transportadores.

No entanto, ninguém esperava a chegada da pandemia, com profundas consequências sobre a rotina dos cidadãos em face da imposição de medidas como a de isolamento. A recomendação da Organização Mundial da Saúde (OMS) era de distanciamento social para achatar a curva de contaminação pelo novo vírus. Isso diminuiria a dinâmica de contágio, cujos protocolos de tratamento eram totalmente desconhecidos.

Em função da sua natureza, as atividades do agronegócio foram consideradas essenciais e não pararam. Precisamos cumprir os contratos de exportação e levar a produção das principais *commodities* agrícolas brasileiras comercializadas no mercado

internacional. Esse contexto pressiona os produtores e as *tradings* a movimentarem aqueles produtos em direção aos portos.

Os transportadores rodoviários de carga, de repente, também se viram obrigados a ficar em suas casas, não só pela recomendação das autoridades de saúde, mas também pela drástica diminuição da demanda. Aqueles que estavam dispostos a correr riscos para atender os clientes mais insistentes enfrentavam a falta de estrutura para alimentação ou repouso nas estradas e, até mesmo, de abastecimento.

O que se viu, então, foi uma união de esforços no interesse de toda a cadeia de exportação das *commodities* agrícolas. Caminhoneiros dispuseram-se a ir para a estrada, enquanto os embarcadores se movimentaram para dar àqueles caminhoneiros algum conforto, como máscaras, álcool em gel e alimentos. Seja diretamente ou via suas respectivas associações, houve uma mobilização para não interromper o fluxo dos produtos do agronegócio.

Como resultado, o menor tráfego de veículos nas estradas, o esforço nos terminais portuários e o empenho dos agentes envolvidos possibilitaram um recorde nas exportações brasileiras. Esse desempenho tem sido de fundamental importância para amenizar a crise econômica sem precedentes pela pandemia de COVID-19.

Fica-nos a lição da importância do entendimento e do equilíbrio nas relações entre embarcadores e transportadores. Essa negociação equilibrada esteve ameaçada em decorrência de uma proposta de solução esdrúxula como a imposição do tabelamento do frete. ■

A **Agroanalysis** agradece a contribuição e a participação de Lucas Brito, assistente executivo da ANEC, Marcos Amorim, presidente do Comitê de Contratos Externos da ANEC, e Frederico Favacho, assessor jurídico da ANEC e sócio da Mattos Engelberg Advogados