A LÓGICA DA LOGÍSTICA

JOÃO ALBERTO ABREU*

O escoamento do pujante agronegócio nacional depende das ferrovias como nunca antes dependeu. Em Mato Grosso, a Ferronorte transporta, hoje, metade do volume de grãos exportado pelo estado, ligando Rondonópolis ao Porto de Santos. Com solo, clima e tecnologia já disponíveis, resta ao Brasil investir em logística e gestão para aumentar ainda mais a competitividade do nosso agro.

NUM ANO em que a COVID-19 ecoou como uma incontornável ameaça pelos quatro cantos do mundo, a exportação do agronegócio brasileiro seguiu inabalável. Em plena pandemia, a logística do escoamento da produção agrícola nacional mostrou a sua importância para atender tanto as necessidades internas de abastecimento, quanto as exportações, vitais para a balança comercial de um Brasil combalido.

Ao fim do fatídico 2020, vendemos a outros países 83,6 milhões de toneladas de soja e 34,5 milhões de toneladas de milho, de acordo com o 3º Levantamento da Safra de Grãos 2020/21, divulgado pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) em dezembro último. Números incríveis? Não resta dúvida. Poderiam ser maiores? *Idem*.

Entre as opções logísticas de que o País dispõe, uma ainda se encontra aquém de atingir o seu potencial máximo e desempenhar o mesmo papel que tem em países de grandes dimensões como Estados Unidos, China e Rússia. Trata-se do modal ferroviário, que é mais eficiente, barato e sustentável do que os outros e, apesar disso, segue sendo o grande gargalo na hora de fazer os produtos circularem.

O sonho dos agricultores brasileiros é ter um escoamento via trilhos próximo da produção, com o caminhão, de maneira tão imprescindível quanto lógica, servindo de elo entre o campo e os terminais de embarque.

Isso pressupõe políticas públicas adequadas, que, felizmente, vêm sendo colocadas em prática. No que diz respeito ao desenvolvimento do agronegócio, a



demanda crescente de alimentos e fibras vem sendo acompanhada pela visão moderna da ministra do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), Tereza Cristina, com o apoio da equipe econômica.

Espera-se a mesma atenção do Ministério da Infraestrutura (MI), com Tarcísio de Freitas à frente. Aqui, a estratégia é complexa e rica em variáveis. Mover as peças nesse tabuleiro pressupõe uma visão ampla que contemple: (i) pesados investimentos em infraestrutura; (ii) implementação de acordos comerciais bilaterais como o anunciado entre a União Europeia (UE) e o Mercado Comum do Sul (MERCOSUL); e (iii) estabilidade e previsibilidade ao produtor.

EFEITO DO INVESTIMENTO

Tomemos Mato Grosso, celeiro dos maiores volumes de grãos produzidos hoje no Brasil, como exemplo. Uma ferrovia de nome Ferronorte, concessionada à Rumo, responde, hoje, por metade do volume exportado pelo estado, saindo de Rondonópolis, conectando-se à chamada Malha Paulista, chegando ao Porto de Santos e partindo das águas deste para o mundo.

A concessionária vem manifestando a intenção de estender o traçado desse corredor em Mato Grosso há tempos, levando a malha atual de Rondonópolis até Lucas do Rio Verde, passando por Cuiabá e Nova Mutum. A obra seria integralmente feita com recursos privados, desembolsados pela empresa, mediante uma simples autorização da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) – uma vez que o contrato de concessão já existe e se encontra em vigor.



SHUTTERSTOCK

Quando essa proposta se concretizar, teremos uma verdadeira revolução na infraestrutura nacional, com o corredor Lucas do Rio Verde-Santos integrando o que poderá vir a ser o maior entroncamento ferroviário da América Latina. Vale adicionar à logicidade dessa equação o fato de que quase a totalidade das embarcações que transportam soja e milho brasileiros para a Ásia o faz ao largo do Cabo da Boa Esperança, na África do Sul. Isso significa que o Porto de Santos representa o caminho mais curto entre a nossa produção e os seus principais consumidores, justificando todos os esforços para otimizar o fluxo de cargas por essa via de escoamento.

De pronto, o modal ferroviário consolidar-se-ia como o principal meio de circulação de mercadorias e da produção agroindustrial mato-grossense. As rodovias seriam menos usadas para movimentar grandes cargas por longas distâncias, ganhando força, valor e relevo nas pernas menores entre a lavoura e os trilhos.

Uma vez que existe uma intrínseca relação entre infraestrutura e crescimento econômico, é fundamental que a trajetória desses investimentos se dê com muita celeridade, sempre ancorada em investimentos privados e garantindo estabilidade e segurança para as próximas safras do agronegócio brasileiro.

O solo, o clima e a tecnologia ideais nós já temos. Com logística e gestão adequadas, nada faltará ao Brasil para produzir cada vez mais e suprir a alimentação de que o mundo necessita. ■

* CEO da Rumo