SUSTENTABILIDADE DOS PROJETOS DE INFRAESTRUTURA EM TRANSPORTE

FERNANDO VINÍCIUS DA ROCHA[1], JOSÉ VICENTE CAIXETA FILHO[2]

Um estudo comparou a sustentabilidade de diferentes projetos de infraestrutura logística, com um impacto relevante para a cadeia de soja.

NA BUSCA por soluções logísticas mais competitivas para o agronegócio brasileiro, os projetos de infraestrutura multimodal passam, atualmente, por triagem com análises técnicas nos níveis de governo federal, estadual e municipal. Os planos de investimento nas cadeias produtivas buscam alinhar-se às questões emergenciais voltadas para a sustentabilidade, nas suas dimensões econômica, ambiental e social.

Nesse sentido, ordenados pelo conceito de sustentabilidade corporativa, faz-se necessário que os projetos a serem empreendidos tenham capacidade de equilibrar, ao mesmo tempo, o tamanho do choque no meio ambiente, o cumprimento de resultados econômicos e o atendimento das demandas da sociedade.

Muito voltada para a exportação, a viabilidade das novas infraestruturas de transporte na cadeia produtiva de soja brasileira dependerá dos ganhos e das perdas nessas três esferas. No final das contas, esse balanço ditará o fomento para aumentar a competitividade desse setor frente a outros *players* internacionais.



SHUTTERSTOCK

Nesse sentido, foi realizada uma análise que buscou comparar a sustentabilidades de diferentes projetos de infraestrutura logística. No box, são apresentados os fatores avaliados em cada projeto.

Assim, primeiramente, procurou-se identificar os principais projetos de infraestrutura na área de transporte junto a agentes e entidades representativas da cadeia produtiva de soja. Os projetos levantados foram:

- Ferrogrão (no Pará);
- Ferrovia de Integração Centro-Oeste (FICO – em Goiás e Mato Grosso);
- Projeto de expansão da Malha Norte (em Mato Grosso);
- Ferrovia de Vilhena (em Rondônia);
- Ferrovia do Frango (em Santa Catarina);
- Ferrovia de Panorama (em São Paulo);
- Ferrovia de Integração Oeste Leste (FIOL – no Tocantins e na Bahia);
- Projetos ferroviários em Mato Grosso do Sul (Ferrovias do

Pantanal, Dourados-Paranaguá e de Corumbá);

- Ferrovia Paraense (no Pará);
- Ferrovia Norte-Sul (FNS – em Goiás, Tocantins e Maranhão);
- Hidrovia do Tocantins-Araguaia (no Pará).

A seguir, deu-se a realização das análises e dos estudos para comparar os investimentos a partir de métricas aderentes ao tripé convencional do conceito de sustentabilidade. Os casos aferidos com melhores resultados receberam um grau de prioridade maior para executar a agenda pública dos investimentos para o setor.

RANKING DOS RESULTADOS

Entre todos os projetos, a expansão da ferrovia Malha Norte recebeu o grau maior de sustentabilidade, ficando na primeira posição. Caso essa rede avance até Sinop-MT, as estimativas apontam para uma economia anual em gastos com frete de até R$ 390 milhões. Isso significa uma redução de 3,50% em comparação à situação atual, além de uma queda de 7,50% nas emissões da CO_2 oriundas das operações de transporte de soja no Brasil.

Na segunda colocação, aparece o projeto de viabilização do trecho hidroviário entre Marabá-PA e Barcarena-PA. As estimativas sugerem uma redução de até R$ 272 milhões nos gastos. Os produtores paraenses serão os mais beneficiados, com uma economia média de 9,90%. Nesse caso, cabe considerar a importância dos menores custos associados à concretização das obras para viabilização desse fluxo de transporte. Esse fator é decisivo para que o projeto seja escalado como parte das prioridades de uma agenda de investimentos.

Em terceiro lugar, vêm os investimentos previstos para a FICO, no trecho entre Água Boa-MT e Mara Rosa-GO. Aqui, cabe acrescentar que as obras previstas para a FNS adicionam um grau importante de competitividade para esse projeto. De forma conjunta, as infraestruturas da FICO e da FNS somam um potencial de movimentação superior aos 11 milhões de toneladas de soja, com cargas originadas em Mato Grosso e outras regiões importantes do agronegócio brasileiro. Há, também, uma economia anual no frete da ordem de R$ 329 milhões, o correspondente a 2,94% em relação ao nível atual.

O projeto da Ferrogrão ocupa a quarta posição. O trecho ferroviário projetado entre o município de Sinop-MT e o porto de Miritituba (no Pará) apresenta o maior potencial para reduzir os custos de transporte. As estimativas apontam para uma economia anual de R$ 715,22 milhões (6,34%). Especificamente para o estado de Mato Grosso, o potencial de redução de custos é de 12,43%. A alteração na matriz de transporte de soja provocada pela Ferrogrão possibilitará, ainda, uma redução de 10,0% nas emissões de CO_2. Em contrapartida, como as estimativas de investimentos do projeto superam as cifras atribuídas aos outros analisados, o grau de prioridade fica menor.

Para finalizar, cabe destacar a relevância desses projetos pelas suas relações diretas com as movimentações de grãos originadas nos estados das regiões Centro-Oeste e Norte. É nessas áreas que estão os locais com os maiores custos médios de transporte do País, o que reforça a necessidade de elas serem priorizadas com investimentos, para dar maior equidade à oferta de soluções logísticas e aumentar a competitividade do agronegócio brasileiro. ■

FATORES AVALIADOS NOS PROJETOS

- Custo estimado para construção;
- Potencial de economia em frete;
- Potencial da movimentação de carga e taxa de utilização da infraestrutura;
- Emissões totais de gases do efeito estufa (GEE);
- Perdas físicas ao longo da cadeia de transporte;
- Área de influência das infraestruturas;
- Impacto sobre o Índice de Desenvolvimento Humano (IDH).

POTENCIAL DE REDUÇÃO NOS CUSTOS DE TRANSPORTE

PROJETO	Economia anual em frete
Ferrogrão	R$ 715,22 milhões
Ferrovia Malha Norte	R$ 390,00 milhões
FICO (entre Água Boa-MT e Mara Rosa-GO)	R$ 329,00 milhões
Hidrovia do Tocantins-Araguaia (entre Marabá-PA e Barcarena-PA)	R$ 272,00 milhões

1 Pesquisador do Grupo de Pesquisa e Extensão em Logística Agroindustrial da Escola Superior de Agricultura "Luiz de Queiroz" da Universidade de São Paulo (ESALQ-LOG/Esalq/USP)

2 Professor titular do Departamento de Economia, Administração e Sociologia da Esalq/USP