

INFRAESTRUTURA

MS precisa de R\$ 9,3 bilhões para reduzir gargalos logísticos

Valor consta em estudo e se refere à melhoria do escoamento de grãos

OSVALDO JÚNIOR

Nos últimos dez anos, Mato Grosso do Sul quase triplicou a produção de soja e milho, contabilizando avanço de 189% da safra 2004/05 para a de 2014/15. Esse crescimento, entretanto, não é acompanhado pela melhoria da infraestrutura de distribuição de grãos, que ainda apresenta problemas, que são comuns em todo o País, como dependência do transporte rodoviário, trechos em condições precárias, falta de investimento, baixa extensão duplicada, idade avançada da frota, entre outros gargalos. Para reverter esse quadro, seriam necessários, em Mato Grosso do Sul, R\$ 9,3 bilhões, montante que contemplaria projetos considerados prioritários para atender a logística de escoamento de grãos, de acordo com pesquisa da Confederação Nacional de Transporte (CNT).

Os grãos que saem de Mato Grosso do Sul são escoados, sobretudo, para os portos de Paranaguá (PR), São Francisco do Sul (SC) e Santos (SP). Para esses locais, foram transportados, em 2014, 99,4% de milho, soja e farelo destinados às exportações, segundo o estudo da CNT. Os 0,6% de grãos restantes seguiram para o porto de Rio Grande (RS), entre outros. No caminho entre a lavoura ou armazém e esses portos, há extensões significativas consideradas regulares e ruins, conforme avaliação dos entrevistados na pesquisa.

A pedido do **Correio do Estado**, a CNT mensurou – de acordo com as classificações “ótimo”, “bom”, “regular” e “ruim” – as situações das estradas que cortam Mato Grosso do Sul, Paraná e pequeno trecho de Santa Catarina, e que seguem para os portos de Paranaguá e São Francisco do Sul. Da entrada norte da BR-163 em Mato Grosso do Sul (no município de Sonora) ao Porto de Paranaguá, passando também pela rodovia BR-376, há 1.476 quilômetros. Dessa extensão, 904 quilômetros (61,24% do total) foram avaliados como ruins ou regulares. Considerando a soma das extensões rodoviárias do norte de Mato Grosso do Sul aos dois portos (caminhos possíveis por partes das BRs 163, 376, 487, 466 e 277), há 1.808 quilômetros de trechos precários (regulares ou ruins), o que correspondente a 59,63% da soma dessas rotas. Em outras palavras, qualquer que seja o trajeto, há diversos trechos com baixa qualidade, o que encarece o custo do transporte e pode provocar perdas do volume escoado, atrasos e quebras de contrato.

INVESTIMENTOS

Em todo o País, segundo cálculos da CNT, em razão das condições dos pavimentos no transporte rodoviário de soja e milho, são perdidos, em média, R\$ 3,8 bilhões anualmente. “É um dinheiro que não vai pra ninguém, é simplesmente jogado fora”, enfatizou a coordenadora de Economia da CNT, Priscila Santiago. Para amenizar essa situação, seriam necessários, em todo o Brasil, R\$ 195,5 bilhões para concretizar 250 projetos do plano CNT de transporte, selecionados pelos embarcadores entrevistados na pesquisa. No Centro-Oeste, o investimento para contemplar 27 ações soma R\$ 55,4 bilhões.

No caso de Mato Grosso do Sul, foram destacados cinco projetos que demandam R\$ 9,3 bilhões. São eles: abertura do canal hidroviário no Rio Paraguai, com dimensão de 4,2 quilômetros (em se tratando de hidrovia); eliminação de passagem em nível no município de Aparecida do Taboado e recuperação da ferrovia Santos-Cuiabá no trecho sul-mato-grossense que liga Aparecida do Taboado a Costa Rica e com extensão de 423 quilômetros (ferrovia); e duplicação da rodovia BR-267, entre Nova Alvorada do Sul e Nova Andradina, totalizando 124 quilômetros (rodovia).

A concretização desses projetos tornaria possível a intermodalidade (integração dos sistemas de transporte) no escoamento de grãos. “A intermodalidade reduz os custos e aumenta a eficiência”, destaca Priscila. Simulação, presente no estudo, mostra que o escoamento de Lucas do Rio Verde (MT) ao porto de Santos (SP), usando a integração rodoviária e ferroviária, exige desembolso de R\$ 0,10/tkm (tonelada e quilômetro). Se a rota for somente rodoviária, esse custo sobe para R\$ 0,12/tkm. O acréscimo é de 20%. Se os grãos forem escoados para Santarém (PA), usando hidrovia, a economia chega a 33%.

ARMAZENAGEM

Outro fator que encarece o custo do transporte é a baixa capacidade dos armazéns. Priscila explica que, em razão desse problema, o escoamento de grãos se concentra em determinadas épocas do ano (no período de colheita), o que resulta na redução dos montantes dos prêmios pagos pelos importadores e na elevação do valor do frete. “Se aumentasse a capacidade de armazenagem, o escoamento poderia ser melhor distribuído durante todo o ano”, afirma a economista.

Em Mato Grosso do Sul, a



VALDENIR REZENDE/ARQUIVO

BAIXA QUALIDADE. Escoamento de grãos é realizado, sobretudo, por rodovias, que têm muitos trechos em condições ruins ou regulares

GARGALOS LOGÍSTICOS EM NÚMEROS

ESCOAMENTO DE GRÃOS

Para resolver a situação logística seriam necessários



Com a qualidade atual das rodovias, o custo operacional do transporte aumenta **30,5%.** São **R\$ 3,8 BILHÕES** perdidos por ano



CAPACIDADE ESTÁTICA DOS ARMAZÉNS DE MS
7,4 milhões de toneladas

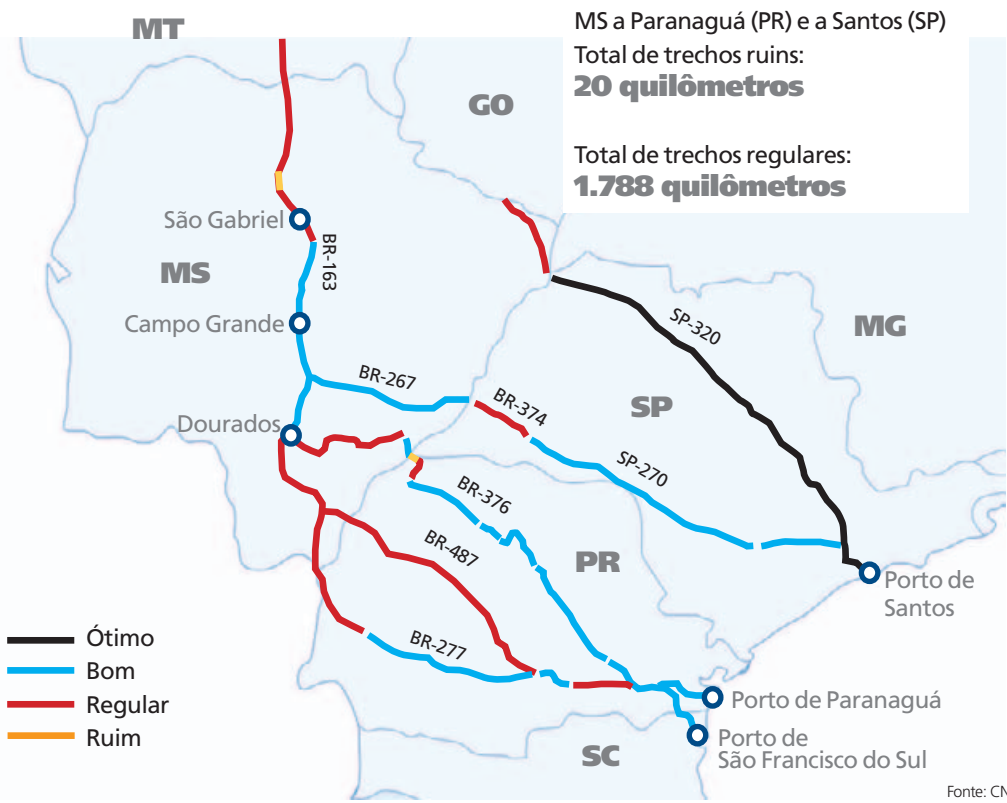
CAPACIDADE NECESSÁRIA
16,7 milhões de toneladas



Fontes: CNT e Conab

ESCOAMENTO DE GRÃOS

AValiação das rotas de escoamento de MS ao portos de Paranaguá, São Francisco e Santos



capacidade estática de armazenagem atual é de 7,4 milhões de toneladas, mas o ideal seria, conforme a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), de 16,7 milhões de toneladas. A diferença é de 125%.

Ainda de acordo com a Conab, na safra 2014/15, o Estado produziu 7,039 milhões de toneladas de soja e 8,159 milhões de toneladas de milho. A soma desses volumes (15,198 milhões de toneladas) corresponde a 98,16% de toda produção sul-mato-grossense de grãos (15,483 milhões). A quantidade colhida de soja e milho avançou 189%, saindo de 5,259 milhões de toneladas para os atuais 15,198 milhões de toneladas.

Estado avalia escoamento pelo Paraguai

Na tentativa de encontrar novas rotas de escoamento de grãos, Mato Grosso do Sul tem estreitado as conversas com o governo paraguaio. Há dois meses, o governador Reinaldo Azambuja se reuniu com o presidente do Paraguai, Horácio Cartes, para tratar de parcerias no incremento da logística. A intenção seria embarcar grãos sul-mato-grossenses a partir dos terminais paraguaios de Concepción. A concretização do projeto depende da autorização do Paraguai para o tráfego de caminhões brasileiros. Além disso, outro fator a ser conside-

rado é a diferença de custos. De acordo com o consultor de agronegócio, João Pedro Cuthi Dias, que acompanha as discussões, o custo de escoamento rodoviário da região produtora de Rio Brillhante ao porto de Concepción é de US\$ 30 por tonelada. De lá, a carga seguiria por hidrovia, até o porto de Nova Palmira, no Uruguai. O custo, desse segundo trajeto, é de, aproximadamente, US\$ 35 por tonelada. “São US\$ 75. Por esse valor, compensa mais continuar escoando grãos pelas rotas atuais”, afirma. Ainda segundo o consultor, para o porto de Parana-

guá o custo médio é de US\$ 45 por tonelada e para o porto de São Francisco, US\$ 50.

Segundo Cuthi Dias, melhor seria escoar grãos pela hidrovia do Rio Paraguai, mas a partir de Mato Grosso do Sul mesmo, especificamente via o terminal de Porto Murtinho, que está desativado desde 2004. No início deste ano, Azambuja informou que o governo fará estudo para ativar o terminal portuário. Para isso, é preciso resolver questão judicial, relativa à suposta irregularidade no processo de concessão do terminal. **(OJ)**



Saiba

Sem ferrovia e sem corredor

A infraestrutura de transporte sul-mato-grossense está sofrendo dois baques. O primeiro é o anúncio da desativação do trecho ferroviário entre São Paulo e Corumbá, administrado pela Rumo Logística. O governador Reinaldo Azambuja tem encontro marcado para o dia 12 de junho com a empresa para tratar do assunto. A alegação para o fim da linha é a baixa demanda e o custo elevado para manutenção das operações. O outro baque é a possibilidade de “sepultamento” do projeto do corredor bioceânico, passando por Mato Grosso do Sul. Isso pode ocorrer em razão da parceria entre Brasil e China para construir uma linha férrea do litoral brasileiro no oceano Atlântico à costa peruana no Pacífico. A ferrovia, no valor de US\$ 50 bilhões, deverá passar pelo Rio de Janeiro, Minas Gerais, Mato Grosso, Rondônia e Acre. Portanto, Mato Grosso do Sul ficaria de fora