



REPORTAGEM DE CAPA

Bilhões desperdiçados

Estudo da CNT aponta que infraestrutura ruim aumenta custo do transporte; só condições do pavimento causam perdas de R\$ 3,8 bilhões

POR CYNTHIA CASTRO

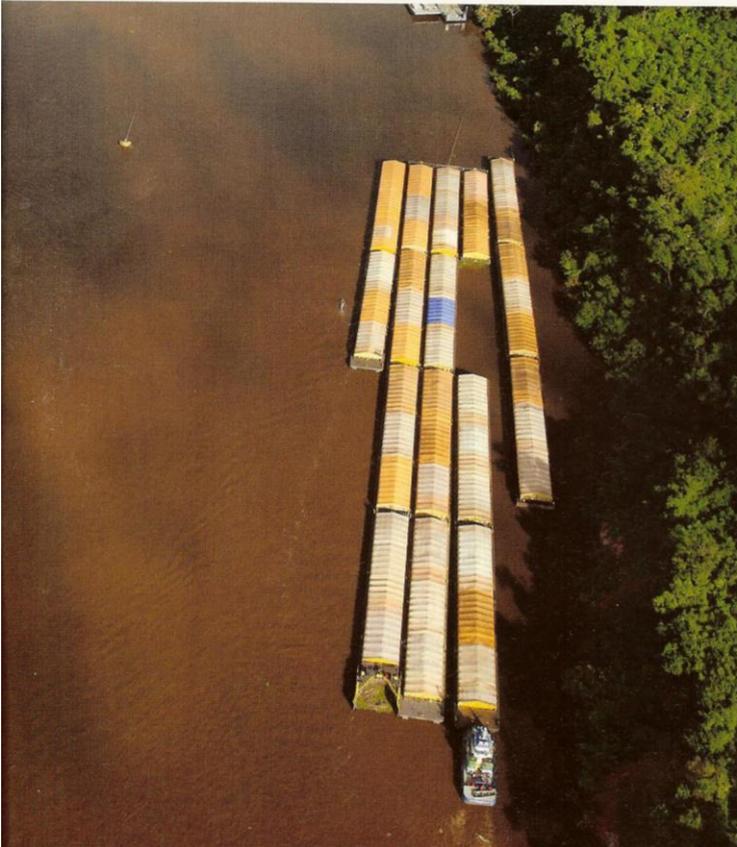
O Brasil perde por ano R\$ 3,8 bilhões no escoamento de soja e milho somente pelas más condições das rodovias. Além disso, a falta de investimento em modais como o ferroviário e o aquaviário contribui para encarecer o escoamento da produção agrícola, aumentando o custo Brasil e reduzindo a competitividade do país. Para analisar a logística do agronegócio, identificar gargalos à exportação e propor soluções, a CNT realizou o estudo "Transporte & Desenvolvimento - Entraves Logísti-

cos ao Escoamento de Soja e Milho", divulgado em maio. Foi a primeira vez que a Confederação analisou os problemas do transporte com foco específico em duas cadeias produtivas.

Soja e milho têm participação de 85,8% no volume total de grãos produzidos no Brasil. O estudo da CNT avaliou as rotas de escoamento de quatro regiões produtoras: Centro-Oeste, Paraná, Rio Grande do Sul e Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia). Mostrou as perspectivas de transportadores e embarcadores. Foram entrevista-



FOTOS CNT



dos os responsáveis pela logística das maiores exportadoras do Brasil. O trabalho também é baseado em outras pesquisas, como o Plano CNT de Transporte e Logística 2014 e a Pesquisa CNT de Rodovias 2014.

O presidente da CNT, Clésio Andrade, ressalta que "a competitividade do agronegócio brasileiro está condicionada à existência de um sistema logístico eficiente". De acordo com Clésio Andrade, "os projetos de transporte precisam ser implementados com uma visão sistêmica, integrando ferrovias, portos, hidrovias, rodovias e terminais de transbordo". As melhorias propostas para o escoamento da safra também favorecem outros setores produtivos do agronegócio, a indústria e a área de serviços.

Atualmente, o Brasil é o 2º maior exportador desses dois tipos de grãos. Em 2014, foram 45,7 milhões de toneladas de soja e 20,6 milhões de toneladas de milho exportadas. Somente as condições do pavimento das rodovias geram um aumento de 30,5% no custo operacional do transporte. Esses R\$ 3,8 bilhões perdidos ao longo do ano correspondem ao valor de quase 4 mi-

PRINCIPAIS ROTAS DE ESCOAMENTO DAS REGIÕES PRODUTORAS

Centro-Oeste



lhões de toneladas de soja ou a 24,4% do investimento público federal em infraestrutura de transporte em 2014.

O diretor-executivo da CNT, Bruno Batista, afirma que "o Brasil paga uma conta alta pela ineficiência em infraestrutura", perdendo a oportunidade de dinamizar a pauta de exportações e perdendo competitividade. "No caso da soja e do milho, que são transportados por longas distâncias, se houvesse um uso mais intenso das ferrovias e das hidrovias, o custo da movimentação seria bem mais baixo e vantajoso para quem produz. O país ganharia muito com mais investimentos nos diferentes modais."

Com a má distribuição da malha, 65% da soja é transportada por rodovias. Nos Estados Unidos, principal concorrente do Brasil nesse mercado, 20% da produção é feita por rodovias. Na Argentina, o principal modo também é o rodoviário (84%). Mas as distâncias médias entre regiões produtoras e portos são mais curtas na Argentina. Com isso, o rodoviário torna-se mais vantajoso. Em relação às hidrovias, enquanto os norte-americanos utilizam 49% em sua matriz de escoamento de soja, o Brasil usa 9%.

Os avanços tecnológicos e as condições climáticas transformaram o Centro-Oeste na principal área de produção de grãos do Brasil. Entretanto, o

Rio Grande do Sul

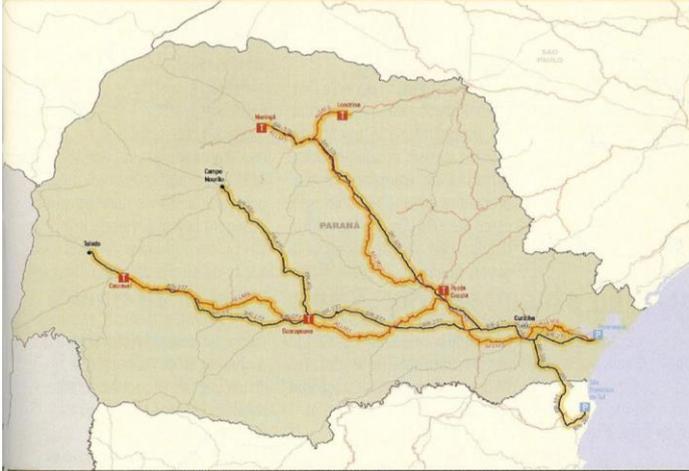


DE SOJA E MILHO

Matopiba (Maranhão, Tocantins, Piauí e Bahia)



Paraná



LEGENDA

Pontos de referência

- Capital
- Localidade
- P Porto
- Terminal ferroviário
- Terminal de transbordo hidro-ferroviário
- Terminal de transbordo rodo-hidroviário
- Terminal de transbordo rodo-ferroviário

Rotas de escoamento

- Modal ferroviário
- Modal hidroviário
- Modal rodoviário
 - trecho pavimentado
 - trecho não pavimentado ou parcialmente pavimentado

Infraestrutura viária

- Ferrovias
- Hidrovias
- Rodovias



Medidas para solucionar os entraves logísticos

- Definir uma política nacional de transporte
- Reduzir o número de órgãos planejadores e reguladores do transporte (hoje são 14)
- Simplificar documentos e processos exigidos na operação do serviço de transporte hidroviário (hoje são, no mínimo, 44)
- Maior agilidade no desembarço de cargas nos portos
- Instituir o Porto sem Papel como única forma de apresentar documentos nos portos
- Definir claramente como os dois marcos regulatórios do setor ferroviário deverão se relacionar no período em que ambos estiverem em vigor
- Investir continuamente em infraestrutura de transporte
- Propiciar segurança jurídica para a realização de investimentos
- Desburocratizar trâmites para implantação de infraestruturas logísticas privadas

sistema logístico não propicia diversidade de alternativas para o escoamento. A distância percorrida por caminhões, do Centro-Oeste para os portos do Sul e do Sudeste, chega a ser superior a 2.000 km. Isso é realidade na maior parte dos deslocamentos. Em 2014, 67% das exportações de soja, milho e farelos ocorreram pelos portos de Santos (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS).

A nova fronteira agrícola (Matopiba) precisa de investimentos em infraestrutura de transporte. O Brasil investe pouco em infraestrutura de transporte e tem problemas gerenciais. Com isso, cerca de 30% dos recursos autorizados não são aplicados pelo governo federal. Em 2014, foram investidos apenas R\$ 15,6 bilhões, em todos os modais, o que representa cerca de 0,29% do PIB (Produto Interno Bruto). Em 1975, o percentual em relação ao PIB era de 1,8%.

Entrevistas

No estudo da CNT, os embar-

cadores apontaram problemas graves nos portos, rodovias, ferrovias e hidrovias. Dentro das obras listadas no Plano CNT de Transporte e Logística, eles apontaram quais intervenções são necessárias para melhorar o escoamento. Para a definição das empresas que seriam o foco desse estudo, foi utilizado o relatório mensal da balança comercial brasileira publicado pelo MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior).

Foram selecionadas as dez que representaram, em 2014, 82% das exportações realizadas pelo grupo. São empresas que possuem como atividade principal ou secundária a comercialização de soja e de milho. Desse universo, sete aceitaram participar das entrevistas. A escolha levou em consideração também a orientação de federações e associações de agricultores dos maiores Estados produtores.

Nas páginas a seguir, veja os principais resultados do estudo

85,8% dos embarcadores reclamam das condições das rodovias

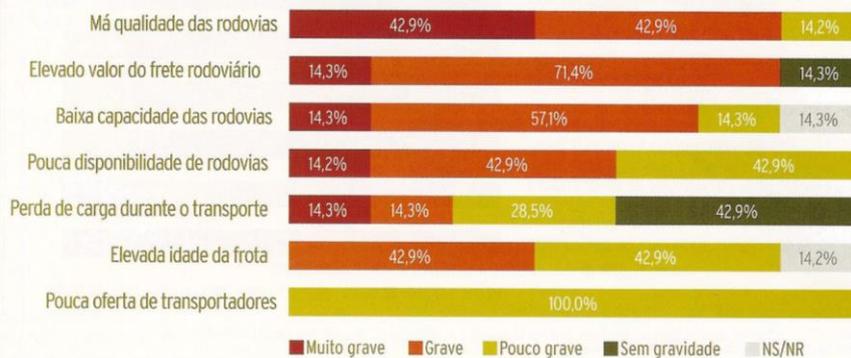
A má qualidade das rodovias é considerada problema grave ou muito grave por 85,8% dos embarcadores. A percepção é confirmada pela Pesquisa CNT de Rodovias 2014, que identificou que a maioria (63,4%) das vias de escoamento

apresentam alguma deficiência no pavimento, na sinalização ou na geometria.

As rotas com origem no Centro-Oeste direcionadas a Santarém (pela BR-163), no Estado do Pará, têm 100% da extensão com problemas.

No ranking de competitividade do Fórum Econômico Mundial, que avalia a qualidade da infraestrutura de diferentes países, o Brasil ocupa o 122º lugar em relação a rodovias; Estados Unidos estão na posição 16, e a Argentina, na 110.

Avaliação dos problemas associados ao transporte rodoviário pelos embarcadores entrevistados



Preço do frete é motivo predominante na escolha por modal

O principal motivo para a escolha modal no escoamento de soja e milho é o custo do frete (85,7%). Em seguida, estão oferta de transporte (42,9%), seguran-

ça da carga (28,6%), confiabilidade dos prazos (28,6%), conforme relataram os embarcadores entrevistados no estudo realizado pela Confederação Nacional do Transporte.

De acordo com o estudo, o custo do frete pode representar cerca de 50% do valor recebido pela tonelada de milho e mais de 20% do valor da soja.

83,3% apontam a pouca disponibilidade de ferrovias

A pouca disponibilidade de ferrovias é considerada problema grave ou muito grave por 83,3% dos embarcadores. Outros problemas se referem à falta de in-

fraestrutura, má qualidade de pátios e terminais e outras questões. O Brasil tem 3,4 km de infraestrutura ferroviária para cada 1.000 km² de área. Os Estados Unidos têm 22,9 km, e a

Argentina, 13,3 km. No ranking de competitividade do Fórum Econômico Mundial, que avalia a qualidade da infraestrutura, o Brasil ocupa o 95º lugar em relação a ferrovias.

Avaliação dos problemas associados ao transporte ferroviário pelos embarcadores entrevistados



Nota: foram consideradas apenas as respostas válidas.

Fonte: Elaboração CNT

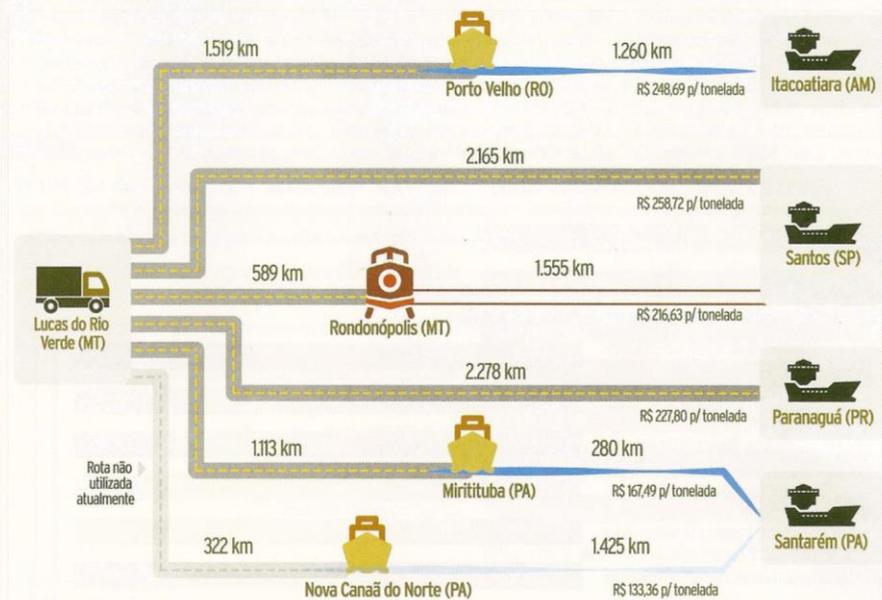
Invasões de faixa de domínio e 206 passagens em nível críticas

Nos trechos mais utilizados para o escoamento da safra de soja e milho, há 206 passagens em nível críticas (cruzamentos de ferrovias com

rodovias) e invasões de faixa de domínio da linha férrea em 50 municípios. Com isso, há necessidade de redução da velocidade das composições, gerando desgaste

nas locomotivas, aumento do consumo de combustível, de emissões e de poluentes. Também reduz a segurança da operação ferroviária.

Resultado das simulações: comparação de custos de transporte



Fonte: Elaboração CNT

Nota: A rota entre Lucas do Rio Verde e Santarém via Nova Canaã do Norte não é atualmente utilizada pela ausência de eclusas que possibilitem a navegação.

Hidrovia Teles Pires-Tapajós reduziria quase a metade do custo

A viabilização da hidrovia Teles Pires-Tapajós reduziria em cerca de R\$ 125,36 o custo do transporte de grãos por tonelada, na comparação com a rota totalmente rodoviária, utilizada hoje para Santos.

Atualmente, a produção que sai por rodovias de Lucas do Rio Verde (MT), e tem como direção o porto de Paranaguá (PR), percorre, em média, 2.300 km. O

custo do transporte por tonelada é de cerca de R\$ 230. Com a Teles Pires-Tapajós, a distância percorrida por rodovias seria reduzida para cerca de 320 km e outros 1.425 km seriam navegados por hidrovias até Santarém (PA). Nesse trajeto que utiliza dois modais, o custo estimado do transporte por tonelada seria de cerca de R\$ 130, o que represen-

ta 58% do valor do deslocamento rodoviário até Paranaguá.

Mas a ausência de eclusas, falta de dragagem, derrocagem, sinalização e balizamento impossibilitam essa navegação. Outras alternativas que facilitaríamos o escoamento de soja e milho são as hidrovias do Paraguai e a Tocantins-Araguaia. Todas dependem, contudo, de investimentos para se tornarem viáveis.

Paralisação da Tietê-Paraná reduz mais de 70% a movimentação

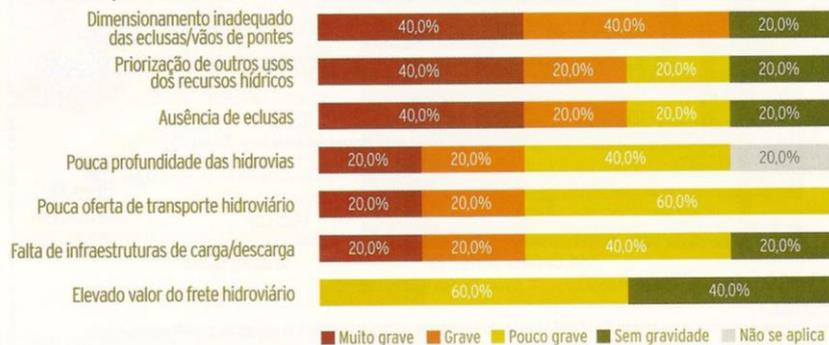
Entre 2013 e 2014, houve diminuição do volume transportado de soja, milho e farelo nas vias navegáveis do país. Tanto a seca como a cheia trouxeram problemas. A hidrovía Tietê-Paraná, paralisada por causa da seca, transportou 73,4% a menos de milho, 53,5% a menos de

soja e 79,2% a menos de farelo em 2014, em relação a 2013.

Com a paralisação, o trajeto precisou ser realizado exclusivamente por rodovias, acarretando aumento dos custos para os embarcadores. Já na saída Norte, a cheia do rio Madeira levou a uma redução de 22,7% na movimentação de milho

e de 8,7% na de soja. Além desse problema da seca e da cheia, os comboios brasileiros têm capacidade limitada, até mesmo nas vias navegáveis com mais estrutura. Na Tietê-Paraná, a capacidade é para até 6 mil toneladas. No Mississippi (Estados Unidos), são transportadas de 18 mil a 60 mil toneladas por comboio.

Avaliação dos problemas associados ao transporte hidroviário pelos embarcadores entrevistados



Nota 1: foram consideradas apenas as respostas válidas.

Nota 2: um dos entrevistados informou que a pouca profundidade não é um problema aplicável às vias interiores por ele utilizadas.

Fonte: Elaboração CNT

Pouca profundidade dos rios e falta de eclusas são problemas

De cerca de 41 mil km de vias navegáveis no Brasil, apenas 50,3% são economicamente navegados. O estímulo à navegação interior é fundamental para melhorar o es-

coamento da safra de grãos. 40% dos embarcadores de soja e milho consideram a pouca profundidade dos rios um problema grave ou muito grave.

A ausência de eclusas foi conside-

rada como problema pela maioria dos embarcadores entrevistados no estudo da CNT. Eles também reclamaram da falta de infraestrutura para carga e descarga.

100% dos embarcadores reclamam de equipamentos portuários

A baixa produtividade dos equipamentos portuários é um problema grave ou muito grave para 100% dos embarcadores. As operações portuárias em todo país apresentam deficiências. 80% avaliam a pouca pro-

fundidade dos berços, bacias de evolução e canais de acesso como problema grave ou muito grave. Os embarcadores indicaram também que a elevada burocracia no desembarço das cargas é um ponto crítico das operações. Essa

deficiência relatada pelos embarcadores foi comprovada no ranking de competitividade do Fórum Econômico Mundial, que avalia a qualidade da infraestrutura. O Brasil ocupa o 122º lugar em relação a portos.

Avaliação dos problemas associados aos portos pelos embarcadores entrevistados



Nota: foram consideradas apenas as respostas válidas.
Fonte: Elaboração CNT

R\$ 195,2 bilhões são necessários para melhorar escoamento

Os embarcadores entrevistados no estudo selecionaram os projetos do Plano CNT de Transporte e Logística 2014 essenciais para melhorar o escoamento da safra de soja e de milho no Brasil. Eles apontaram 139 intervenções para ferrovias, rodovias, hidrovias, portos e terminais de transbordo. A CNT identificou outras 111, to-

talizando 250 projetos e R\$ 195,2 bilhões necessários para a melhoria do escoamento da safra de soja e milho.

Para ferrovias, são 67 projetos e R\$ 80,1 bilhões. Para portos, 75 projetos e R\$ 18,8 bilhões. Para navegação interior, 46 e R\$ 34 bilhões. Para rodovias, 48 e R\$ 60,5 bilhões. E para terminais, 14 intervenções e R\$ 1,8

bilhão. Se forem implementadas, todas essas intervenções também irão favorecer o transporte de diversos outros produtos no Brasil, além dos do agronegócio.

No total, o Plano CNT de Transporte e Logística 2014 sugere 2.045 projetos, com valor estimado de R\$ 987,18 bilhões, como investimento mínimo no sistema logístico brasileiro. ●