

PLANO DE ESCOAMENTO DA SAFRA:

Governo quer reduzir custos operacionais e tempos de transporte para frear a alta dos preços dos alimentos

Por Patrícia Fahlbusch, de Brasília

No início do mês de fevereiro, o governo federal, por meio dos ministérios de Portos e Aeroportos (MPOR), dos Transportes, e da Agricultura e Pecuária (Mapa), apresentou o Plano de escoamento da Safra 2024/2025. O objetivo da iniciativa é aprimorar a logística e a infraestrutura para o fluxo eficiente, em especial, da safra de grãos. A proposta também busca reduzir custos operacionais e tempos de transporte, fatores que tem impactado diretamente na alta do preço dos alimentos, motivo pelo qual o governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva enfrenta grave crise. São previstos R\$ 4,5 bilhões para a redução de custos logísticos e fortalecimento da competitividade do país no mercado agrícola internacional.

Para os portos - considerados as principais vias de entrada e saída do comércio exterior - foram anunciados projetos de melhoria da infraestrutura logística na

região Norte, seriamente afetada nos últimos anos pelos períodos extremos de estiagem. O plano prevê intervenções como a implantação de um terminal de cargas no Porto-Cidade de Porto Velho (RO - foto abaixo, divulgação), a ampliação e modernização do equipamento rondoniense, além de estudos e projeto para recuperação do cais flutuante. No Pará, há previsão de implantação de terminal de cargas no Porto-Cidade de Santarém e a ampliação do terminal da Cargill Agrícola S.A.



Foto: José Cruz/Agência Brasil

Segundo o MPOR, concessões e arrendamentos no setor portuário deverão viabilizar, até o ano que vem, R\$ 20 bilhões em investimentos em 50 empreendimentos como canais para navegação comercial e terminais marítimos e hidroviários em todas as grandes regiões.

"Temos hoje um plano logístico alinhado com as necessidades da infraestrutura brasileira", declarou o ministro Silvio Costa Filho. Para o diretor-presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), Mário Povia, o acesso portuário é um dos

Temos hoje um plano logístico alinhado com as necessidades da infraestrutura brasileira.

Silvio Costa Filho, ministro de Portos e Aeroportos

“É importante que nós olhemos todos os modais, seja a cabotagem, a navegação de longo curso, os acessos terrestres também, seja por rodovia, seja por ferrovia. É imperioso que a gente tenha investimentos maciços nesses modais.

Mário Povia, Diretor-presidente do IBI



Foto: Divulgação

principais gargalos a ser enfrentado para o melhor desempenho da logística brasileira. “É importante que nós olhemos todos os modais, seja a cabotagem, a navegação de longo curso, os acessos terrestres também, seja por rodovia, seja por ferrovia. É imperioso que a gente tenha investimentos maciços nesses modais”, pontuou Mário Povia.

O IBI é o braço de cooperação técnica da Frente Parlamentar Mista de Portos e Aeroportos, presidida pelo deputado federal Paulo Alexandre Barbosa (PSDB-SP). Barbosa foi duas vezes prefeitos da cidade de Santos, onde está localizado o maior porto da América Latina, e que deverá receber cinco vezes mais caminhões durante o período de escoamento de safra de grãos, elevando o movimento médio de três mil veículos para 15 mil por dia. O equipamento é a principal porta de saída de soja e milho para cerca de 70 países.

“O Porto de Santos representa cerca de 30% da corrente comercial brasileira, tem alcançado recordes de exportações e, conseqüentemente, ocorre a maior movimentação de carros e caminhões. Os acessos são questões prioritárias, e precisamos pensar em soluções, como aconteceu, recentemente, com a aprovação do BNDES para o financiamento da construção da terceira via de acesso ao Porto de Paranaguá [Paraná]. Projetos semelhantes devem ser pensados em outras regiões do país visando reduzir o custo Brasil e otimizar a cadeia logística dos municípios”, pontuou o Paulo Alexandre Barbosa (foto acima, Vinícius Loures/Câmara dos Deputados), que vem se envolvendo nas questões pertinentes à construção da terceira pista da Rodovia dos Imigrantes (SP 160), que liga São Paulo à Baixada Santista.

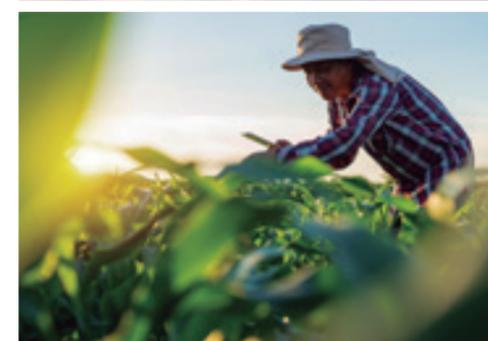
De acordo com o plano de escoamento, haverá o monitoramento desde as rodovias até o embarque nos navios. Um dos objetivos é identificar onde estão os gargalos - como o tempo de espera para carregar as embarcações - na infraestrutura portuária para direcionar investimentos.

“O Porto de Santos representa cerca de 30% da corrente comercial brasileira, alcançando recordes de exportações.

Paulo Alexandre Barbosa Deputado Federal (PSDB-SP)



Foto: Vinícius Loures/Câmara dos Deputados



Porto de Santos

Foto: Divulgação

“O centro gravitacional da produção agrícola mudou, saiu do Sul e migrou para o Mato Grosso. Por isso, a infraestrutura precisou ser redesenhada para atender a essa nova realidade.”

Renan Filho, Ministro dos Transportes



Foto: Lula Marques/Agência Brasil

POR TERRA

Para a produção de grãos da safra 2024/2025, a estimativa da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab) é que haja recorde e o deslocamento de 322,47 milhões de toneladas, o que representa aumento de 8,3% em relação à safra anterior. Se for considerada a produção de cana-de-açúcar, celulose, frutas e carnes, o volume a ser transportado ultrapassa 1,250 bilhão de toneladas. O governo federal recomendou que órgãos públicos, transportadores e exportadores se organizem para evitar os gargalos logísticos.

Para o modal rodoviário, o Ministério dos Transportes anunciou, durante a apresentação do plano, que investirá R\$ 4,5 bilhões para garantir um escoamento eficiente e seguro da safra. Integradas ao Novo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), as principais obras de recuperação e melhoria das rodovias federais estarão concentradas em dois eixos estratégicos: o Arco Norte e o Corredor Sul-Sudeste. Enquanto as rodovias que compõem o Arco Norte receberão R\$ 2,6 bilhões, para o Corredor Sul/Sudeste o montante destinado será de R\$ 1,9 bilhão. As principais entregas incluem a implantação de nove viadutos/interseções na Rumo Malha Paulista e MRS; acesso ao Porto de Capuaba na BR-447/ES; duplicações de 87 km entre Cuiabá e Sinop na BR-163/MT; duplicação de trecho entre Navegantes e Gaspar na BR-470/SC; e de 46 km entre Soledade e Lajeado na BR-386/RS.

“O centro gravitacional da produção agrícola mudou, saiu do Sul e migrou para o Mato Grosso. Por isso, a infraestrutura precisou ser redesenhada para atender a essa nova realidade”, disse o ministro dos Transportes Renan Filho.

O ex-presidente da Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA), deputado federal Sérgio Souza (MDB-PR), declarou que o fluxo de safra no Brasil passa por dificuldades ao longo dos anos porque o Brasil é um país continental que optou, pelo modal rodoviário em detrimento ao ferroviário. “Nós tínhamos, há 100 anos, três vezes mais ferrovias em operação do que nós temos hoje. Foi uma opção feita pelo Brasil. Mas, nós não construímos até hoje uma legislação que possa dar segurança jurídica



Foto: Gervásio Batista/Agência Brasil

Modal rodoviário: mais de 95% da malha federal possui contratos de manutenção.



Foto: Divulgação ABIFER

Nós tínhamos, há 100 anos, três vezes mais ferrovias em operação do que temos hoje. Foi uma opção feita pelo Brasil.

Sérgio Souza, Ex-presidente da FPA, Deputado Federal (MDB-PR)



Foto: Bruno Spada/Câmara dos Deputados

“A gente não dá a dimensão e o valor da força brasileira, da força de empresários, da produção agrícola, da infraestrutura, de construção de obra, e de empresários que acreditam em concessões, empresários que acreditam no crescimento desse país e estão fazendo as coisas acontecerem.”

Carlos Fávaro, Ministro da Agricultura e Pecuária



Foto: Joãoilson Alves/Agência Brasil

a empreendimentos grandes nesse país. O Brasil cresceu 50% em produção agropecuária de grãos nos últimos 10 anos. Nós vamos crescer mais 100, 200 milhões de toneladas nos próximos 10, 15 anos, e por onde vamos passar tudo isso? Para você rodar numa rodovia de 100 quilômetros você gasta 3, 4 horas, e é um acidente em cada curva. E a opção ferroviária está parada por falta de licenciamento ambiental ou por outras questões, às vezes até por opção preferencial do Estado brasileiro em construir rodovias”, analisou Sérgio Souza.

O governo federal planeja realizar nove leilões para a concessão de rodovias para a iniciativa privada e um leilão para ferrovias em 2025. A proposta deve resultar em investimentos de R\$ 91,4 bilhões em trechos que totalizam 5,5 mil quilômetros de estrada de Norte a Sul do país, e de R\$ 99,7 bilhões em 1.708 quilômetros da Ferrovia de Integração Centro-Oeste (Fico) e da Ferrovia de Integração Oeste-Leste (Fiol). O diretor-presidente da Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários — ANTF, Davi Barreto defende a maior participação do modal ferroviário para a redução do custo Brasil e a otimização do escoamento da safra.

“Um vagão graneleiro transporta 100 toneladas, por exemplo. Com uma composição de 120 vagões, estamos falando de cerca de 360 caminhões que saem das estradas. Nós emitimos quase 90% menos dióxido de carbono por tonelada útil transportada. Esta argumentação deve ser levada para o debate ambiental. Será que faz sentido, às vezes,

restringirmos a instalação de um trecho ferroviário e transportar esta carga por meio de caminhões, aumentando o custo financeiro, social e ambiental? Este é um ponto que deve ser incluído na discussão”, afirmou Davi Barreto.

No ano passado, de acordo com o Ministério dos Transportes, os corredores do agro receberam investimento na casa dos R\$ 3,6 bilhões para melhorias nas rotas por onde passaram cerca de 298 milhões de toneladas de alimentos como arroz, feijão, soja e milho.

“O Brasil cresce em exportação porque tem infraestrutura de qualidade. E esse é um desafio nosso, porque a safra vai aumentar ainda mais”, disse o ministro Renan Filho. O plano prevê articulação da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT com concessionárias para melhorar a gestão de estradas e ferrovias. Caberá ao Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT o monitoramento de rodovias federais sob gestão pública, com ações que incluem o controle de filas e redução de danos nas estradas. Atualmente, mais de 95% da malha rodoviária federal possui contratos de manutenção.

“A gente não dá a dimensão e o valor da força brasileira, da força de empresários, da produção agrícola, da infraestrutura, de construção de obra, e de empresários que acreditam em concessões, empresários que acreditam no crescimento desse país e estão fazendo as coisas acontecerem”, declarou o ministro da Agricultura e Pecuária, Carlos Fávaro. ■



Foto: Divulgação

Nós emitimos quase 90% menos dióxido de carbono por tonelada útil transportada. Esta argumentação deve ser levada para o debate ambiental.

Davi Barreto, Diretor-presidente ANTF

