

Opinião

Desafios para a logística rural de alta performance



JG
VANTINE

"A fronteira agrícola foi se expandindo, a infraestrutura ficou estagnada. Inúmeros projetos foram anunciados pelos vários programas, mas quase nada foi realizado."

Em quarenta anos de atividade na logística brasileira, essa é a primeira vez em que uso a expressão Logística Rural. E, portanto, um neologismo sem fundamentação técnica ou conceitual. No entanto, após detalhados estudos em fontes oficiais do Brasil, fica claro que ao se referir ao Centro-Oeste como mesoregião geográfica (formada por MS, MT e GO), não dá para se concentrar apenas no agronegócio, embora ele seja preponderante.

Um outro vetor do desenvolvimento da logística no Centro-Oeste não é mais rural, mas industrial, porque Goiás há tempos vislumbrou essa atividade com uma robusta e sustentável política de atração de indústrias, tendo sido pioneiro, fora do Sudeste, na implantação da Plataforma Multimodal, tendo também na cidade de Anápolis um centro de convergência rodoviário e ferroviário.

De forma simplista, porém real, vejo que, do ponto de vista da logística, Goiás apresenta necessidades similares às das regiões Sudeste ou Sul, mas na produção agrícola e pecuária está no mesmo estágio primá-

rio e altamente dependente de infraestrutura.

Pernão-me usar outro neologismo, Centro-Oeste Expandido. A produção já extrapolou os Estados da região, e há pouco tempo foi criado o sígla Mato Grosso, compostela de Maranhão, Piauí, Tocantins e Bahia. E as consequências para a logística? São muitas e graves. São desafios enormes para atingir o nesse parâmetro de alta performance já alcançada na produção.

A fronteira agrícola foi se expandindo, a infraestrutura ficou estagnada. Inúmeros projetos foram anunciados pelos vários programas, mas quase nada foi realizado.

A produção do Centro-Oeste tem destino ao mercado nacional, especialmente Sul e Sudeste, no qual é aplicado em grande escala o transporte rodoviário, porém o grande desafio está na exportação.

Historicamente o porto de Santos é o mais utilizado, tendo embarcado na safra de 2013, 13 milhões de toneladas de soja e 3,5 milhões de toneladas de milho. Em seguida vem o porto de Paranaguá com 8 milhões de toneladas de soja e 4,6 milhões de tone-

ladas de milho.

Muito se critica essa operação aparentemente sem nexo, uma vez que o mercado comprador está no hemisfério Norte/Ásia. A saída pelo norte exige uma operação logística complexa para o perfeito controle da volumetria dos produtos desde a lavoura até o ponto de embarque.

A primeira iniciativa de porte foi desenvolvida pelo Grupo Amagã. Mais que o modelo intermodal, eu o chamo de modelo híbrido de operação logística. Uma complexa equação da colheita, estoque, transferência rodoviária até Porto Velho (RO) depois em comboio fluvial pelo Rio Madeira até o porto de Itacatiara (AM), onde é feito o novo estoque e transbordo para os navios de longo curso.

Uma rota norte em crescimento é constituída pela BR-163 (liga Cuiabá/Santarém), eixo de ligação Norte-Sul (incluindo a Zona Franca de Manaus), sendo que dois trechos já estão em concessão desde final de 2013 (Sinop/Itiquira com Odobrecht, e Itiquira/Novo Mundo na divisa com PR) em quase 1.600 quilômetros, mas que levam ja-

ra o Sul. Estranhamente o governo não licitou o trecho ao norte, que leva até Santarém.

Essa rota está crescendo com investimento privado pesado na construção de Terminais em Miritituba (PA), no Rio Tapajós. Daí vai de comboio de balsas até o porto de Vila do Comde em Baccarena (PA).

A terceira rota em evolução também usa o modelo híbrido: ferrovia Centro-Atlântica que se integra a ferrovia Norte-Sul ligando a Palmas (TO) e vai até Açailândia (MA) onde pode se integrar a Estrada de Ferro Carajás levando até o Porto de Itaqui (MA), onde se encontra o Terminal de Grãos do Maranhão.

Fora essas rotas, o que restam são projetos com influência na área: Ferrovia Oeste/Leste - FICL ligando Tocantins até Bahia (porto de Ilhéus) e a Hidrovia Tocantins-Araguaia.

Minha conclusão é que Centro-Oeste Expandido é um celeiro de desafios com inúmeras portelas com oportunidades para atingir o nível de alta performance do que chamei logística rural.

JG VANTINE é especialista em logística