

A inserção da Conab na logística das exportações de grãos¹

Argemiro Dias²

Resumo – Neste estudo de caso, a estrutura e o funcionamento da cadeia de suprimentos de grãos – que atende ao Porto de Paranaguá – são apresentados de forma a se identificar e se justificar a origem dos gargalos que ocorrem, atualmente, a montante do Corredor de Exportação do referido porto, e que são notados pelas extensas filas de caminhões ao longo da BR 277.

Simultaneamente, são apresentadas as ações desenvolvidas pela Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), voltadas à ampliação de sua atuação no segmento armazenador dessa cadeia.

O suporte para esse objetivo é alicerçado no aproveitamento do Complexo Armazenador da Conab, em Ponta Grossa, PR, que, devido a sua localização e capacidade de armazenagem, poderá amparar a logística que dá apoio às exportações de grãos, realizadas por meio daquele porto.

Palavras-chaves – Conab, canal logístico, corredor de exportação.

Introdução

Para atender ao seu objetivo institucional relativo à execução das políticas oficiais de formação de estoques públicos, a Conab, empresa pública federal, vinculada ao Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), possui uma Rede Estratégica de Armazenagem (Fig. 1), composta de 84 armazéns que totalizam uma capacidade estática de 2.059.447 t, sendo 1.137.410 t em armazéns graneleiros, 905.237 t em armazéns convencionais e 16.800 t em armazéns frigoríficos.

Entre os armazéns que compõem a rede estratégica de armazenagem da Conab, destaca-se o complexo armazenador de Ponta

Grossa, PR, localizado a cerca de 200 km de Paranaguá, PR, com capacidade estática para até 420 mil toneladas de produtos a granel, e cujas características de construção foram voltadas para a manutenção de estoques reguladores ou estratégicos, podendo funcionar, também, como unidade armazenadora coletora e entreposto de corredor de exportação.

Esse armazém, cuja construção ocorreu na década de 1970, é composto de quatro graneleiros de 75.000 t, dois graneleiros de 50.000 t e uma bateria de silos de 20.000 t, totalizando 46.110,0 m² de área construída, num terreno de 137.101,5 m². Ele é dotado, ainda, de equipamentos para limpeza, pré-limpeza, secagem, balanças rodoviárias e ferroviárias,

¹ Este artigo é o resumo, com adaptações, da monografia apresentada ao MBA em Gestão da Informação no Agronegócio, da Universidade Federal de Juiz de Fora, MG.

² Economista - Técnico da Superintendência Regional da Conab no Paraná.

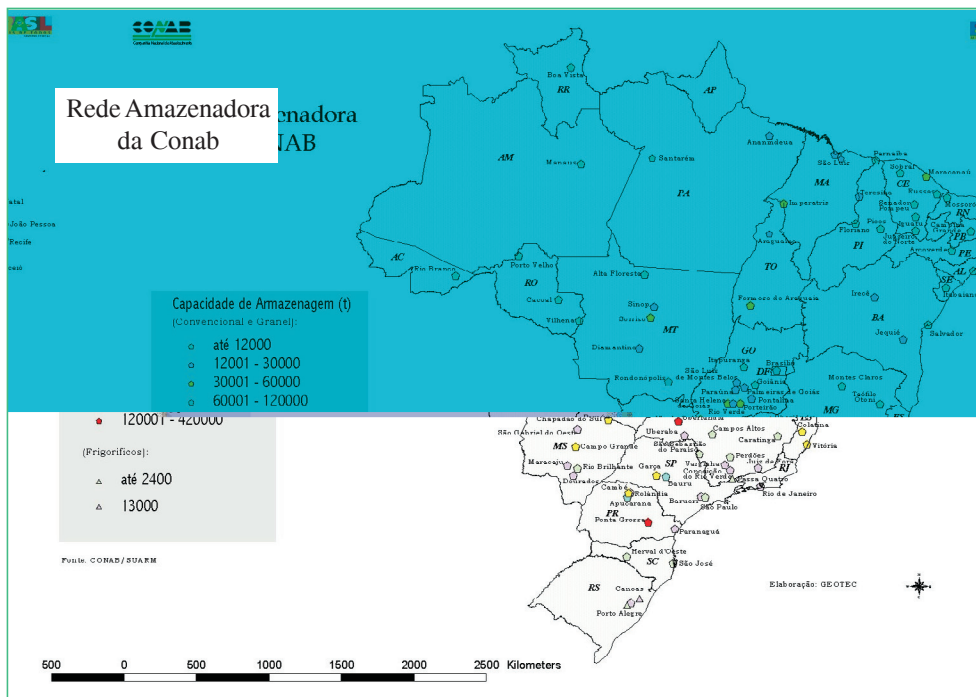


Fig. 1. Mapa dos armazéns da Conab.

Fonte: Conab/Suarm (2004)³.

e de desvio ferroviário, sendo considerado o maior complexo armazenador do Brasil.

Até 1985, os estoques nele formados e armazenados eram basicamente de trigo, que praticamente demandavam a sua total capacidade estática de armazenagem, pois a produção de milho paranaense era ainda pouco expressiva e a de soja absorvida diretamente pelas indústrias ou firmas exportadoras.

Em decorrência da sua privilegiada localização geográfica, podia-se escoar, rapidamente, os estoques de trigo para os estados do Sul, do Sudeste e do Centro-Oeste, por meio dos modais rodoviários ou ferroviários, e para o Nordeste, por cabotagem, via Porto de Paranaguá.

A concepção utilizada para a formação de estoques de trigo e sua comercialização estava centrada no monopólio do governo federal, que detinha a exclusividade das aquisições, tanto de produto nacional como do

importado, e de seus repasses aos moinhos, operação esta que exigia a formação de grandes estoques naquele complexo armazenador.

Com o advento da inserção do Brasil no processo de globalização e da abertura do mercado nacional, cujo marco foi o ano de 1990, e de ajustes bem-sucedidos na política econômica brasileira de combate à inflação, inicia-se o declínio intervencionista do governo federal na organização, formação e armazenagem dos estoques reguladores e estratégicos⁴.

Concomitantemente à progressiva redução da interferência do governo federal na formação, administração e comercialização dos estoques reguladores e estratégicos, iniciou-se uma nova fase para a agricultura nacional, mais empresarial e competitiva internacionalmente. Desde então, aquele armazém passa a ter dificuldades na manutenção de índices razoáveis de ocupação.

³ Distribuição geográfica identificada pela Superintendência de Armazenagem e Movimentação de Estoques da Conab (SUARM). Documentos internos.

⁴ Mais informações ver estudo Diagnóstico e Demandas Atuais da Cadeia Produtiva de Trigo feito pelo Governo do Paraná, sobre cadeias produtivas do agronegócio paranaense. O mesmo trata dessa política governamental amparada pelo Decreto-Lei 210 de 27/02/1967, e executada pelo Banco do Brasil, por meio da Comissão de Compras do Trigo (Cetrin), extinta em 21/11/1990, pela Lei 8096, que tornou livre a comercialização e a industrialização do trigo de qualquer procedência.

Apesar dos avanços na produtividade e na competitividade da agricultura nacional, a infra-estrutura de apoio à guarda e ao escoamento das safras não acompanhou e nem evoluiu com a mesma eficiência. A safra 2003/2004, que foi de 119,3 milhões de toneladas, teve para sua guarda, uma capacidade estática instalada de armazenagem de aproximadamente 94 milhões de toneladas, dando um déficit naquele ano agrícola de 25,3 milhões de toneladas (ver Fig. 2).

armazenamentos ocorrem em épocas diversas (safra de verão, safrinha e safra de inverno), fazendo com que a pressão, por demanda de espaços para armazenagem seja atenuada, apesar do seu significativo déficit e da sua distribuição irregular.

Após 2001, essas circunstâncias vêm favorecendo e motivando que haja uma tendência para o crescimento dos índices de ocupação do complexo de Ponta Grossa, PR. Contudo, essa situação aparentemente alvissareira aos interesses

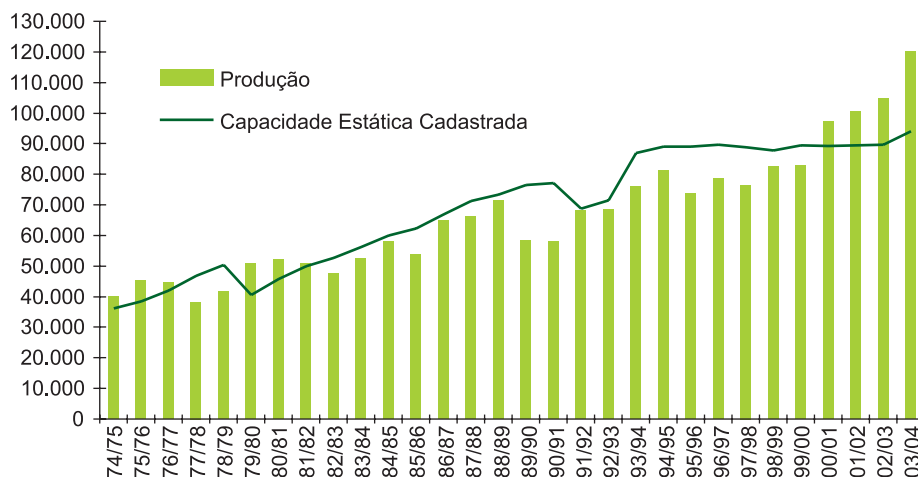


Fig. 2. Capacidade estática x produção - Brasil (evolução histórica).

Fonte: Conab/Suarm (2004)⁵.

No Paraná, o maior produtor nacional de grãos, esse déficit foi da ordem de 10 milhões de toneladas.

Assim, aquela situação indicou a existência de um grande descompasso entre a capacidade de armazenagem de grãos e a expansão da produção agrícola nacional, principalmente se for considerado que no universo de todos os armazéns, 26% desses não são apropriados para armazenar grãos, fazendo com que o armazenamento seja, na atualidade, um dos pontos de estrangulamento na distribuição e na comercialização de grãos.

O déficit de armazenagem apontado poderia provocar perdas se não houvesse sazonalidade para a colheita das diferentes safras de produtos, o que vale dizer que seus

da Conab não é sustentável. A tendência é que o déficit em armazenagem seja parcialmente suprido por meio de novos investimentos provenientes da iniciativa privada, interessada em manter a expansão e a competitividade na agricultura nacional.

A par desse cenário, a Conab, fiel a sua missão, aos seus valores e a sua cultura, iniciou a busca de novas alternativas e de oportunidades que viabilizassem o efetivo aproveitamento daquela unidade armazenadora de forma produtiva e duradoura, assim como participar, também, do esforço de minimizar o atual quadro desfavorável da infra-estrutura de apoio ao recebimento e escoamento dos grãos para o Porto de Paranaguá, por meio da transformação e adaptação da sua unidade, num armazém retroportuário.

⁵ Dados da Superintendência de Armazenagem e Movimentação de Estoques da Conab (Suarm). Documentos internos.

Identificando a cadeia de suprimento de grãos

Utilizando-se alguns conceitos de Batalha (2001) sobre cadeia produtiva, produziu-se a representação da cadeia de suprimento que atende as exportações de grãos, feitas via Porto de Paranaguá, conforme a Fig. 3.

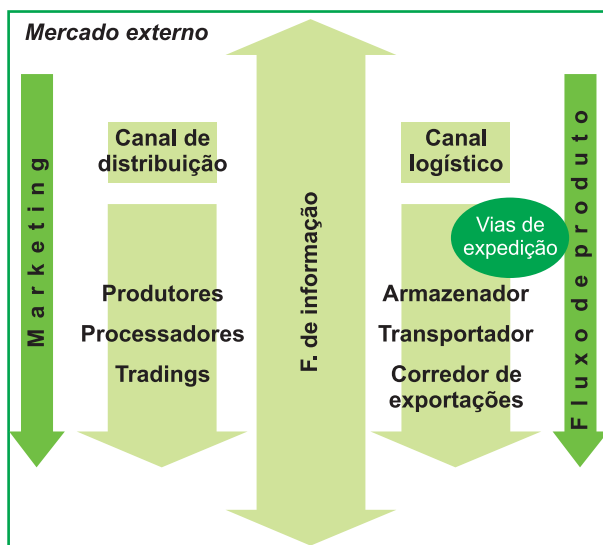


Fig. 3. Cadeia de suprimentos de grãos para o Porto de Paranaguá.

Fonte: elaborado a partir de conceitos de Batalha (2001).

No seu Canal de Distribuição, estão os produtores de grãos, as indústrias processadoras e as trading, que usam suas estruturas, inclusive de marketing e de informações, para tomar posse dos produtos e efetuar suas vendas. Portanto, esses agentes são os responsáveis pela disponibilidade, comercialização e distribuição dos produtos aos seus clientes/consumidores finais (importadores).

No ano-safra de 2003, as 9.029.048 t de grãos comercializados no mercado externo, via Porto de Paranaguá, por intermédio das empresas que compõem esse canal de distribuição, tiveram várias procedências, de todo o Estado do Paraná, e de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Rondônia e do Estado de São Paulo.

Esse sistema é igualmente utilizado por empresas do Paraguai, em função do Convênio Binacional Brasil/Paraguai assinado em 1956, que possibilita o Porto de Paranaguá operar como um entreposto, de forma a atender as importações e exportações do Paraguai.

Já os componentes do Canal Logístico, relacionados diretamente com os aspectos operacionais da distribuição física dos grãos, são aqueles responsáveis pelas atividades básicas (transporte) e de apoio (armazenagem), sem, no entanto, tomarem a posse física dos produtos.

Quanto às atividades de armazenagem, estas se restringem em administrar o espaço físico para a guarda dos grãos, disponibilizando-os no momento certo e na quantidade adequada para atender as necessidades de um determinado componente do canal de distribuição.

A rede armazenadora que atende a cadeia de suprimentos de grãos no Paraná, por meio de cadastramentos efetuados pela Conab, é constituída de 1.321 armazéns convencionais, com capacidade estática de armazenagem para até 4.460.384 t, e de 1.317 armazéns graneleiros, com capacidade estática para armazenar até 14.400.518 t, totalizando 2.638 armazéns, com 18.860.902 t de capacidade de armazenagem.

Apesar da importância dessa rede de armazéns, ela apresenta um déficit da ordem de 10.162.298 t, se comparada à produção de grãos daquele estado, em 2003.

Quanto às transportadoras, estas são responsáveis pela movimentação dos produtos, quando da transferência de suas propriedades, numa transação comercial. São elas que asseguram o fluxo físico dos produtos entre as empresas integrantes da cadeia de suprimentos. O sistema é atendido pelas empresas que operam tanto no sistema rodoviário como no ferroviário.

O sistema rodoviário é usado por um número incalculável de empresas, já que somente a frota do Paraná é de aproximadamente 59 mil caminhões, ou seja 4,5% do total de caminhões que rodam pelo Brasil, sendo que desses, cerca de 10% circulam no Paraná. Conforme dados

fornecidos pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa), em 2003, para transportar 6.749.499 t de grãos (soja e milho), de um total de 9.029.048 t exportadas, foram feitas 225 mil viagens de caminhão até o Porto de Paranaguá.

Essas empresas contam com o principal eixo de ligação do Brasil com os demais países do Mercosul. Sua malha rodoviária dispõe de 15.818,18 km de rodovias. Desse total, 3.225,25 km são estradas federais, sendo que 229,40 km não pavimentadas e 1.803,05 km concedidas à iniciativa privada. Quanto ao Estado do Paraná, este participa com 12.592,93 km (2.080,97 km de estradas não-pavimentadas e 678,01 km administrados por concessionárias privadas).

Geralmente, tendo-se como parâmetro as outras rodovias que atendem às demais Unidades da Federação, essa estrutura apresenta bom estado de conservação. Não obstante, como o acesso ao Porto de Paranaguá só é possível pela BR 277. Assim, a rapidez nas operações de expedição dos grãos fica bastante comprometida.

Já o modal ferroviário do Paraná é constituído pelo Corredor Paraná/Santa Catarina, administrado e operacionalizado pela América Latina Logística – (ALL), sob regime de concessão, com uma extensão de 2,1 mil quilômetros, e do segmento Guarapuava/Cascavel, da Estrada de Ferro Paraná Oeste – Ferroeste, trecho com 250 km, de propriedade do Governo do Estado do Paraná, que sob regime de concessão, atualmente é administrado e operado pela Ferrovia do Paraná – (Ferropar).

Apesar da ALL possuir uma área de cobertura de 15.000 km de linhas férreas no Brasil e na Argentina, e administrar 17 mil vagões e 610 locomotivas no trecho ferroviário Curitiba/Paranaguá, por ser muito sinuoso, o que limita o número de vagões e diminui a velocidade dos trens, ela somente tem condições de operacionalizar 700 vagões/dia, nesse pequeno percurso. Em face dessa situação, em 2003, por meio da utilização de 46 mil viagens de vagões, aquela concessionária remeteu 2.279.549 t de grãos para o Porto de Paranaguá.

Outro agente que atua no canal logístico é um conglomerado de empresas, denominado de Corredor de Exportação do Porto, composto de vários silos horizontais e verticais, dentro de área e retroáreas do Porto de Paranaguá, o qual é gerido pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa). Nesse complexo, é finalizada a etapa logística e de fluxo às exportações direcionadas aos diferentes mercados externos e ponto final de uma logística de transporte que inclui uma extensa malha de rodovias e ligações ferroviárias que atravessam o Paraná.

Identificação de gargalos no Canal Logístico

O Porto de Paranaguá está localizado na costa Leste do Paraná (Fig. 4), em frente à parte sul da cidade de mesmo nome.

Em 24 de agosto de 2004, a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa) divulgou que o Cais Comercial do Porto possui uma extensão acostável de 2.616 m, permitindo a atracação simultânea de 12 a 14 navios, desde os pequenos de cabotagem até os supergraneleiros de 220 m de comprimento.

A sessão Leste do porto, chamada de Corredor de Exportação, é destinada às operações com grãos sólidos e constitui a principal fatia de cargas movimentadas em Paranaguá. Nessa localidade, são processadas as atividades de recepção, pesagem, ensilagem, expedição e as de embarque de grãos. Pelo Corredor de Exportação, passam aproximadamente 80% do total do volume exportado pelo Porto de Paranaguá.

Esse complexo é composto por um conglomerado de silos horizontais e verticais, dentro de áreas e retroáreas do porto, com capacidade de ensilagem de 1.167.500 t. O principal deles é o graneleiro da Appa, interligado a outros sete terminais privados, a saber: Cargil Agrícola S/A, Cooperativa Central



Fig. 4. Vista aérea do Porto de Paranaguá.

Fonte: Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa) (2004)⁶.

Nota: (1) Corredor de Exportação; (2) Cidade de Paranaguá; (3) Final da Br 277; (4) Terminal Ferroviário.

Regional Iguazu Ltda, Coamo Agroindustrial Cooperativa, Centro-Sul Serviços Marítimos Ltda, Armazéns Gerais Terminal Ltda, Cia. Brasileira de Logística S/A e Comercial e Indústria Brasileira Coimbra S/A.

O Corredor de Exportação está conectado aos ancoradouros/berços 212, 213, 214 do porto. Essa condição permite que as exportações de grãos possam ser efetuadas, simultaneamente, até por três navios. O ritmo de transporte dos silos para os seis ship loaders (equipamentos que embarcam cargas no navio) é da ordem de 9.000 t/hora, abastecidos por seis esteiras cada uma com capacidade de expedição de 1.500 t/hora.

Além dessa estrutura, existem no porto mais três pontos de atracação para embarques de cereais. Contudo, esses são de uso exclusivo de três empresas privadas: Sociedade Cerealista Exportadora de Produtos Paranaenses, Bunge Alimentos S/A e Paraná Operações Portuárias S/A, cujos terminais totalizam uma capacidade de ensilagem de 359.000 t de grãos a granel.

Em Paranaguá, PR, excetuando-se esses terminais, não existem mais armazéns graneleiros para dar suporte às exportações de grãos. O déficit por armazenagem tende a piorar, pois na Região Metropolitana praticamente não mais existem áreas para a construção de novas estruturas

⁶ Foto dos arquivos da Administração dos Portos de Paranaguá, disponível no site <www.pr.gov.br/portos>. 2004

graneleiras. A Appa prevê que, nos próximos 5 anos, as exportações de grão e de derivados devem ter um acréscimo da ordem de 35% em relação ao volume das exportações realizadas em 2003, ou seja, passará de 15,551 milhões de toneladas, para 20,852 milhões de toneladas.

Quanto aos demais depósitos existentes em Paranaguá, são armazéns convencionais, apropriados para armazenar grãos ensacados e não a granel. Suas construções coincidem com o período em que foi construído o Porto de Paranaguá, ou seja, na década de 30 do século passado, quando o principal produto agrícola de exportação era o café.

Progressivamente, a agricultura do Paraná foi sendo substituída, passando da monocultura de café para uma agricultura mais diversificada e competitiva, onde se destacou a cultura da soja. Essa mudança de paradigma exigiu armazéns maiores, mais bem equipados e mais dinâmicos quanto aos procedimentos de recepção e de expedição de produtos.

Essa situação fez com que fosse construído um silo público, o qual deu forma ao que atualmente se conhece como o Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá, o maior complexo logístico para exportação de grãos no País.

Devido aos sucessivos e expressivos incrementos na produção de grãos, tanto em nível nacional como estadual, concomitantemente e sucessivos aumentos de suas exportações, já se observa uma elevada deficiência na capacidade de recepção nos terminais integrantes do Corredor de Exportação. Essa constatação é realçada nos picos das exportações das safras, quando chegam à cidade de Paranaguá aproximadamente 3 mil caminhões por dia, quantidade excessiva em relação à capacidade de recepção total daqueles terminais, que só podem descarregar 1, 8 mil carretas/dia.

Assim, para organizar o fluxo de caminhões endereçados aos terminais, a Appa construiu um grande estacionamento (pátio de triagem) para até 1,2 mil caminhões graneleiros,

localizado no término da BR-277, e cujo ritmo normal de entrada é de cerca de 90 caminhões por hora.

Em cumprimento a uma resolução administrativa do Porto de Paranaguá, em tese, somente podem estacionar no pátio de triagem os caminhões que estiverem transportando produtos já vendidos e com embarques já agendados. As expedições dos caminhões para o Corredor de Exportação, comandada pela Appa, são efetivamente autorizadas quando houver espaços no silo ou num dos terminais privados a ele interligado, e desde que a carga não contenha produtos transgênicos. Nesses terminais, os produtos ficam armazenados, até que os embarques sejam efetivados nos navios que farão o transporte.

Mesmo com esses procedimentos, nos picos das exportações de grãos, observam-se suas insuficiências e ineficácias, já que permanecem as já conhecidas e extensas filas ao longo da BR 277, único meio de acesso rodoviário à cidade de Paranaguá. Por ela, em 2003, foram feitas mais de 769 mil viagens de caminhão, com destino ao porto, sendo que desse quantitativo aproximadamente 225 mil viagens foram para transportar 6.749.499 t de soja e de milho.

Nos períodos críticos, um caminhão que deveria permanecer por algumas horas na cidade de Paranaguá, acaba ficando mais de 5 dias, passando a ter mais uma utilidade. É que além de transportar, é usado, também, para armazenar a carga, enquanto aguarda para ser descarregado.

Esses fatos, amplamente divulgados pela mídia, motivam a prática de deságios nos preços dos grãos exportados. Em 11 de março de 2004, a Federação da Agricultura do Estado do Paraná (Faep), por meio de sua assessoria de imprensa, apresentou uma análise, demonstrando que o País não sabe equacionar seus problemas de logística ao longo da cadeia produtiva da soja, e está transferindo riqueza para os países desenvolvidos. Esse estudo, elaborado em conjunto com a Organização das

Cooperativas do Estado do Paraná (Ocepar), apresenta um prejuízo de R\$ 1,6 bilhão ao agronegócio do Paraná, ocasionado por problemas de logística no Porto de Paranaguá.

Segundo Bozza e Mafioletti (2004) essa estimativa levou em conta o prêmio negativo que os importadores pagavam pela soja escoada via Porto de Paranaguá, que no dia 5 de março de 2004, descontava R\$ 8,20 por saca de 60 kg do produto. Considerando que em 2002 o valor da produção da cultura da soja foi da ordem de R\$ 4,2 bilhões, conforme estimativas da Faep, a perda de prêmios de exportação negativos chegou a ser equivalente a 38% dos recursos gerados com a safra daquele ano.

Assim, na identificação dos gargalos no canal logístico, foram diagnosticadas três situações críticas:

1. A capacidade de armazenamento de grãos no Corredor de Exportação está saturada.
2. O acesso ao porto é deficiente.
3. Os prejuízos decorrentes dessas circunstâncias são altos.

Alternativa para melhorar o fluxo de expedição de grãos

Conhecido o funcionamento da cadeia de suprimento de grãos que atende o Porto de Paranaguá e diagnosticado o gargalo do seu canal logístico, o passo seguinte foi identificar um novo lugar que pudesse gerar novas sinergias dentro do sistema.

Como em Paranaguá praticamente não mais há espaços físicos estrategicamente localizados para a instalação de grandes estruturas armazenadoras, a preferência recai numa região próxima, ao porto e que seja, obrigatoriamente, bem servida de um eficiente sistema de transporte e armazenagem.

A localidade mais próxima do Porto de Paranaguá, e que atende essas exigências, é o

Município de Ponta Grossa, integrante da segunda maior região produtora de grãos do Paraná, com participação de 27,9% do que é produzido no Estado, maior pólo moageiro do Brasil e principal cluster do agronegócio paranaense, onde tradicionais cooperativas agropecuárias, processadoras de grãos e de tradings possuem instalações industriais ou comerciais.

Ponta Grossa fica a 200 km de Paranaguá, e é o principal entroncamento rodoviário do estado. As principais rodovias do Paraná convergem para esse município. Na sua jusante, contudo, o sistema se afunila. Somente se consegue chegar ao porto via BR 277, com seus já conhecidos problemas.

No tocante ao sistema ferroviário, a região é atendida pela ALL, onde se localiza a estação Desvio Ribas, principal desvio para triagem de vagões graneleiros com destino a Paranaguá. Por essa estação, são operacionalizados aproximadamente 170 vagões/dia.

Já na década de 1970, essas condições de excelências da região, favoráveis ao planejamento de logísticas de suprimentos e abastecimentos, foram determinantes para a decisão do governo federal construir o Complexo Armazenador de Ponta Grossa naquele município e, que é, ainda, o principal ponto forte daquela unidade armazenadora.

Por ser capaz de armazenar grandes volumes de grãos a granel, o complexo armazenador da Conab possui condições de dar apoio logístico ao fluxo das exportações de grãos. Contudo, teriam que ser sanadas as suas atuais deficiências operacionais de receber e de expedir produtos, na rapidez exigida, na atualidade, pelo segmento exportador de grãos.

Quando do planejamento da sua construção, não havia essa preocupação, pois o foco e a principal característica do armazém eram de ser um grande pulmão armazenador de produtos estratégicos, reservados ao abastecimento do mercado interno. Não se tinha apreensão quanto ao tempo de seus armazenamentos. Os produtos eram carregados ao longo do tempo, até que uma necessidade mercadológica exigisse suas desovas. Essa característica não exigia rapidez de recebimento e tão pouco de expedição, mas de grande capacidade de armazenamento de

produtos, motivo de sua excepcional capacidade estática, que até o presente momento lhe dá o título de maior complexo armazenador do Brasil.

Assim, para que o complexo armazenador da Conab seja também utilizado no apoio logístico às exportações de grãos, torna-se necessário adaptá-lo para tal. Assim, a Superintendência Regional da Conab, no Paraná, em conjunto com a Superintendência de Armazenagem e Movimentação de Estoques (Suarm), unidade orgânica da Conab/matriz, responsável pela manutenção e obras estruturais nas unidades da Companhia, elaboraram um diagnóstico apontando as reais necessidades daquele armazém, principalmente no que diz respeito à melhoria dos seus processos operacionais de recepção e expedição de produtos, e que resultou no plano de revitalização daquela unidade.

Revitalização do Complexo Armazenador da Conab em Ponta Grossa

A partir da decisão governamental de não mais se recompor grandes estoques públicos, conforme já descrito anteriormente, começou a gradativa redução dos volumes de grãos armazenados no complexo de Ponta Grossa.

Em decorrência desta política, o ano 2000 foi o pior momento do armazém. O total de grãos armazenados, naquele período, em média somou menos que 10% da efetiva capacidade estática de armazenamento da unidade (Fig. 5).

A Superintendência Regional da Conab no Paraná, preocupada com esta situação, iniciou um processo de mudança na gestão do complexo. O seu planejamento estratégico, naquele primeiro momento, tinha como principal meta à conquista de novos clientes, ancorada na melhoria dos serviços prestados e aumento progressivo dos volumes de grãos depositados.

Uma parcela significativa dos grãos produzidos no Paraná, bem como em outras Unidades da Federação e também do Paraguai,

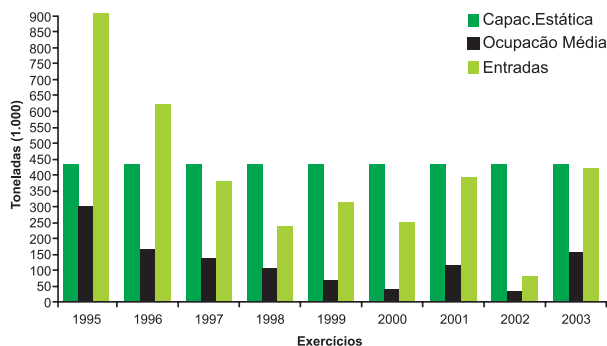


Fig. 5. Ocupação da unidade armazenadora de Ponta Grossa.

Fonte: Conab/Sureg/Pr (2004)⁷

quando direcionada para o Porto de Paranaguá, passa pela BR 367, localizada a menos de 200 m das instalações do complexo armazenador da Conab. Contudo, praticamente todos os clientes do complexo são produtores, cooperativas, processadores e exportadores de grãos da macro-região dos Campos Gerais, a qual engloba o Município de Ponta Grossa, PR.

Assim, devido aos gargalos já mencionados e pelo fato da Estação Ferroviária Desvio Ribas ser tão próxima do complexo quanto a BR 367, a lógica seria utilizar as instalações daquela unidade armazenadora para transbordos de grãos, de modo a se transferir, preferencialmente, as cargas direcionadas para Paranaguá do modal rodoviário para o ferroviário. Contudo, esse processo não é realizado em função da mencionada falta de capacidade de expedição do complexo, que acarreta morosidade nesse procedimento.

Conhecidas essas deficiências, foi elaborado um projeto visando a sua adaptação e modernização, com vistas a disponibilizar a unidade armazenadora, em futuro próximo, ao sistema que atende o canal logístico do Porto de Paranaguá.

Os planos desenvolvidos para a inserção da Unidade Armazenadora de Ponta Grossa no sistema exportador de grãos

Em 2001, se deu a primeira tentativa de disponibilizar o Complexo de Ponta Grossa, para

⁷ Gráficos produzidos a partir de relatórios da Superintendência Regional, Paraná (Sureg).

o atendimento e apoio às exportações de grãos. As tratativas para o desenvolvimento desse plano ocorreram em parceria com a Secretaria de Estado dos Transportes do Paraná.

Essa proposta foi retratada, em 27 de dezembro de 2001, pelo jornal *Gazeta Mercantil*, na matéria *Conab tenta reduzir filas em Paranaguá*, que ressaltou a importância do plano de transformar o Complexo Armazenador numa estrutura que aliviasse as filas de caminhões para o Porto de Paranaguá durante a safra e, garantisse aos exportadores a diminuição nos custos de transporte de grãos.

A idéia era bastante simples e consistia em efetuar o controle dos fluxos dos caminhões graneleiros, com destino a Paranaguá, principalmente aquele que trafegasse pela BR 367.

Esse controle permitiria que, quando da ocorrência de uma emergência ou de uma necessidade logística, os caminhões rastreados pudessem ser desviados para o Armazém da Conab. Tal procedimento seria comandado pelo porto, por meio de mensagens transmitidas às estações de pedágios, postos da Polícia Rodoviária ou das fiscalizações estaduais, responsáveis pelo repasse das informações aos motoristas das viaturas controladas e selecionadas.

Como a BR 367 é uma das principais rotas de escoamento das safras agrícolas para Paranaguá, passando defronte ao Armazém da Conab e logo adiante se interligando à BR 277, a proposta parecia viável, não fosse a deficiência da unidade armazenadora em dar a agilidade requerida para que os grãos, a serem exportados, fossem disponibilizados para embarque no porto, a tempo e à hora, o que motivou e levou a Conab a iniciar o Projeto de Revitalização daquele complexo.

Outro plano foi a possibilidade de transformar o Complexo Armazenador numa unidade de Recinto Especial para Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex), pois essa condição atenderia ao objetivo estratégico. O governo federal tinha, também, interesse nesse procedimento, porque o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento recebeu oferta do

mercado financeiro internacional para financiar a agricultura brasileira, no mesmo molde já aplicado na Europa, denominada de Securitised Commodity Asset Transaction (SeCAT).

Em decorrência dos produtos agrícolas terem que garantir as operações de financiamento e ainda ter que eliminar o Risco Brasil, foi exigida a obrigatoriedade do produto ter que ficar armazenado em unidades alfandegárias, de preferência em armazéns do governo federal.

Assim, surgiu uma nova oportunidade para o Complexo de Ponta Grossa ser aproveitado na acomodação das garantias dessa nova modalidade de financiamento e participar no esforço exportador brasileiro. Contudo, devido a problemas de ordem técnica e legal, por parte da Receita Federal, o plano foi abortado.

Outra possibilidade para a inserção do seu complexo armazenador, no sistema exportador, ficou relacionada com o desenvolvimento e a construção de um duto para transportar grãos do interior do Paraná para o Porto de Paranaguá e, no sistema reverso, transportar fertilizantes.

Nesse empreendimento, a Conab participaria com a disponibilização de parte das instalações da sua unidade em Ponta Grossa, que por suas dimensões, sua localização e, principalmente, por ser de propriedade do governo federal, aquele armazém propiciaria credibilidade e garantias ao projeto.

Assim, o Armazém da Conab poderia ser, no interior, o pulmão e a âncora desse novo modal de transporte de grãos e de fertilizantes, cujos custos para se transportar uma tonelada de produto foi estimado em US\$ 11,00, ou seja, similar ao custo de se transportar por via férrea.

Esse duto que consistia na montagem de uma gigantesca esteira transportadora de borracha em forma cilíndrica, teria capacidade para transportar até 3.000 t de produtos/hora. Com velocidade de 2,5 m por segundo, os produtos transportados poderiam chegar ao Porto de Paranaguá, em até 17 horas.

Em razão de sua tecnologia estar somente disponibilizada para o transporte de minerais, seu

desenvolvimento passa ainda por uma ampla avaliação, tanto em nível de viabilidade econômica, como legal, principalmente por ser um novo modal de transporte, para o qual serão necessários estudos inéditos para se definir normas e procedimentos para sua operacionalização e exploração, o que significa dizer que não é um projeto para ser implementado em curto ou em médio prazo, apesar do seu caráter pioneiro e inovador.

Com a perspectiva da safra de grãos do ano agrícola 2004/2005 ser maior que a anterior e apresentar um fluxo maior de exportação, em 13 de janeiro de 2005, o governo federal e o Governo do Estado do Paraná, por meio da Conab e da Appa, assinaram um protocolo de intenção, com o objetivo de desenvolver ações conjuntas que pudessem melhorar o escoamento da safra. Esse plano ficou ancorado com a possibilidade de transformar o Complexo de Ponta Grossa num terminal retroportuário avançado.

Para desenvolvê-lo, foi constituído um grupo técnico de trabalho, composto por representantes das referidas signatárias, que deveria apresentar, até 12 de fevereiro de 2005, um relatório final conclusivo, apontando, entre outros, os seguintes aspectos:

1. Atribuições e participações das partes signatárias.
2. Viabilidade técnica e comercial do empreendimento.
3. Modelo logístico e sistemática operacional a serem adotados pelas partes signatárias, sob a coordenação do Sistema Logístico do Corredor de Exportação do Porto de Paranaguá (Silog).
4. Modelo comercial com a composição e valor dos preços dos serviços a serem ofertados aos usuários do sistema.
5. Avaliação dos impactos tributários, afetos à operação conjunta.
6. Plano de operação para a safra 2004/2005.

7. Apresentação das necessidades de investimentos e engenharia financeira para aporte de recursos e respectivo retorno.

8. Beneficiários do Terminal Retroportuário Avançado.

Os beneficiários

A transformação da unidade de Ponta Grossa em Posto Retroportuário, mesmo que em caráter experimental, ainda em 2005, tinha como principal objetivo contribuir e participar no processo de escoamento das safras, com reflexos nas reduções das filas de caminhões que se formam ao longo da BR 277, no trecho entre Curitiba e o porto de Paranaguá.

Assim, com a implementação do projeto, os principais beneficiados com a redução dos custos operacionais existentes na referida cadeia produtiva e melhoria da competitividade das exportações de grãos, via Porto de Paranaguá, seriam os pequenos produtores e exportadores que não têm recursos para construir armazéns na área primária e que, por isso, ficam obrigados a armazenar seus produtos na estrada, ou seja, nos caminhões graneleiros.

Por ter a Conab assumido o compromisso com alguns de seus principais e tradicionais clientes, antes da assinatura do protocolo de intenção, foram disponibilizadas ao projeto 125 mil toneladas da capacidade de armazenamento daquele complexo armazenador. Contudo, como o interesse da Appa e do Governo do Paraná era de utilizar em toda a capacidade de armazenagem do complexo armazenador em Ponta Grossa, que é de 420.000 t, o projeto sofreu processo de descontinuidade, culminando com a sua total paralisação.

Conclusão

Conforme se pode depreender deste estudo, a Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), assim como o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa),

há muito vêm manifestando sua preocupação quanto à solução do atual gargalo logístico do corredor de exportação que atende o Porto de Paranaguá.

Na atualidade, independentemente de possíveis parcerias, a Conab vem desenvolvendo planos para a revitalização do seu Complexo Armazenador em Ponta Grossa, PR, objetivando prepará-lo e disponibilizá-lo, em futuro próximo, a todos os atores da cadeia de suprimentos de grãos que exportam por meio do Porto de Paranaguá.

Assim, espera-se que aquela unidade armazenadora, em curto prazo, venha a ser indutora de novas sinergias para o segmento

exportador de grãos, e que seus reflexos propiciem a melhoria no fluxo de expedição das safras, motivando a elevação das cotações dos prêmios concedidos pela eficiência nos embarques de grãos, e por extensão, maior renda aos agricultores nacionais.

Referências

BATALHA, M. O (Coord.). Gestão agroindustrial: Grupo de Estudos e Pesquisas Agroindustriais - GEPAI. São Paulo: Atlas, 2001. v. 1. 690 páginas.

BOZZA, G. M.; MAFIOLETTI, R.L. Porto de Paranaguá faz agricultura do Paraná perder R\$ 1,6 bilhão. Boletim Informativo da Federação de Agricultura do Estado do Paraná, Curitiba, ano 19, n. 808, mar. 2004.