

## Safra recorde e barreira encarecem logística

Gabriela Mainardes Luiz Silveira Priscila Machado

A proibição à entrada de soja transgênica no silo público do Porto de Paranaguá (PR) em um ano de safra de grãos recorde pode resultar em um grave problema logístico que começa a preocupar os produtores, vendo o aumento de custos de exportação ameaçar a rentabilidade da próxima safra.

Limitado à exportação de soja convencional, o silo público de Paranaguá representou apenas 4,78% do grão embarcado pelo porto este ano até ontem, embora historicamente o silo seja responsável por cerca de 40% das exportações de soja do porto, de acordo com Luciano Denardi, gerente da Grano Operações Logísticas e Portuárias. A capacidade do silo é de 100 mil toneladas de soja. Forçados a ocupar os silos privados com a soja geneticamente modificada, os operadores logísticos já alertam que faltará estrutura para escoar o excedente exportável recorde de milho deste ano.

“O silo público armazena apenas soja, mas está ocioso porque não há soja convencional suficiente para utilizá-lo totalmente”, constata Denardi. A preocupação do gerente está no aumento dos embarques de milho, que se intensificaram nas duas últimas semanas devido à previsão de colheita recorde no País. O excedente exportável pode superar 8 milhões de toneladas de milho, segundo a Agronconsult.

Segundo os dados do porto a que a Grano tem acesso, os 35 navios que aportaram até ontem em Paranaguá este ano levaram 1,4 milhão de toneladas de soja transgênica e apenas 172,5 mil toneladas do grão convencional, sendo 75 mil toneladas do silo público e o restante de armazéns privados. “Sem ter como escoar mais soja modificada, a tendência é que os clientes busquem outros portos, como fizeram nos últimos anos”, afirma Denardi. No Porto de Santos (SP), os embarques do complexo soja cresceram 57,8% no mês de fevereiro na comparação com o mesmo mês de 2006, totalizando quase meio milhão de toneladas.

“Neste ano, a safra foi bem melhor, e houve um aumento expressivo nas exportações por Paranaguá.

Eventualmente, deve ser percebido também o aumento na movimentação em outros portos, que absorveram o excesso de cargas do Paraná”, comenta o analista da Organização das Cooperativas do Paraná (Ocepar), Flávio Turra.

Carlos Augusto Albuquerque, analista da Federação da Agricultura do Paraná (Faep), considera que a restrição ao produto transgênico feita pelo Porto de Paranaguá, que é estadual, pode comprometer a dinâmica das exportações do setor.

Neste ano, levando em conta o volume de sementes de soja geneticamente modificada que foram comercializadas dentro do estado, a produção do grão transgênico atinge cerca de 50% do total. A partir da segregação feita antes da entrada no porto, o volume considerado transgênico chega a 85% do total a ser exportado, segundo estimativas da Faep.

### Impacto nos preços

Para os produtores, o problema logístico não diminuiu a rentabilidade nesta safra porque a maior parte da produção já está vendida. “O problema este ano ficou com as tradings. Mas para o produtor que está querendo travar os preços para a próxima safra, já há a pressão do aumento de custos logísticos. Estou preocupado”, afirma Glauber Silveira, vice-presidente da Associação dos Produtores de Soja do Mato Grosso (Aprosoja).

Apreensão também é o que sente o analista de commodities Steve Cachia, da corretora Cerealpar, especialmente devido à perspectiva de reação nos preços internacionais da soja e do milho entre maio e julho, o que fará com que muitos produtores queiram travar os preços para 2008 vendendo antecipadamente.

“Com isso, podemos ir a uma safra de 65 milhões de toneladas de soja e 55 milhões de toneladas de milho no ano que vem, sem que os transportes e a infra-estrutura acompanhem esse crescimento”, afirma Cachia. As previsões mais otimistas para a safra atual dão conta de quase 60 milhões de toneladas de soja e mais de 50 milhões de milho.

### Individualização do porto

Para resolver o problema das filas de caminhões com soja transgênica, o Porto de Paranaguá editou no fim de fevereiro uma medida que resulta na individualização da administração dos grãos armazenados no porto, atualmente geridos em sistema de pool pelos exportadores.

A nova norma exige que os caminhões já cheguem ao porto com o nome do navio de destino da carga indicado na nota fiscal, o que na avaliação do gerente da Grano reduz a competitividade e aumenta os custos no porto. No pool, os exportadores mantêm a propriedade da soja apenas no papel, e o grão físico armazenado é “coletivizado” para otimizar o uso da estrutura. “Estamos aguardando decisão da Justiça sobre uma liminar para impedir a individualização”, diz Denari.