

Informe



CIMilho
Centro de Inteligência
do Milho



**Boletim Informativo do Centro de Inteligência do Milho - Ano 10 - Edição
93 - Junho de 2018**

INDICADORES DE TENDÊNCIA CIMILHO (93)

Milho: o agronegócio, a greve dos caminhoneiros e a logística de transportes

[Rubens Augusto de Miranda](#)

Pesquisador da área de Economia Agrícola da Embrapa Milho e Sorgo

Os reflexos da greve dos caminhoneiros, vivenciada em maio de 2018, é a prova cabal de como a circulação de bens e pessoas no País ainda é extremamente dependente do transporte rodoviário. Por mais que se tenham feito esforços nos últimos anos no estabelecimento de hidrovias e na construção e reativação de ferrovias para o escoamento da produção agrícola, a dependência exacerbada do transporte rodoviário continua firme e forte.

Em decorrência da greve dos caminhoneiros, o transporte de grãos no País apresentou contratempos, em termos de atraso, mas a paralisação, na verdade, foi trágica para o agronegócio como um todo. As cadeias produtivas de laticínios e carnes estiveram entre as mais prejudicadas. A Associação Brasileira de Laticínio Viva Lácteos publicou uma nota quantificando o prejuízo diário com a greve em R\$ 180 milhões para a cadeia produtiva de leite no Brasil. Pelo menos 167 unidades de abate e de processamento de carnes tiveram suas atividades paralisadas, gerando perdas superlativas. Segundo a Agroconsult, a recuperação do ciclo de produção pode levar até seis meses para o setor de suínos e quase dois meses para as aves.

O movimento dos caminhoneiros afetou consideravelmente a circulação de pessoas e mercadorias em curtas distâncias e isso acabou gerando um maior impacto em termos de comoção na população. Apesar dos transtornos pontuais, os efeitos da paralisação nada mais são que a ponta do iceberg de um problema maior: a logística de

transporte num País de dimensões continentais carente de infraestrutura.

O agronegócio brasileiro, tendo como origem as regiões Sudeste e Sul do País, precisou buscar novas fronteiras agrícolas para se expandir. Infelizmente, as novas regiões produtivas apresentavam escassez (e ainda apresentam) de infraestrutura de armazenamento e de transporte para escoar uma produção que não para de crescer.

No estudo publicado pela Confederação Nacional de Transportes (CNT), em 2015, intitulado “Entraves Logísticos ao Escoamento da Safra de Soja e Milho no Brasil”, a baixa disponibilidade de ferrovias é apontada como um problema grave. Segundo o estudo, o Brasil tem 3,4 quilômetros de infraestrutura ferroviária para cada 1.000 km² de área, enquanto os Estados Unidos e a Argentina, principais concorrentes do Brasil na exportação de soja e milho, têm 22,9 quilômetros e 13,3 quilômetros, respectivamente.

Comparando justamente o Brasil com os seus principais concorrentes no transporte da soja, temos que a rodovia é nosso principal meio de escoamento da produção, com 65%, enquanto esse percentual na Argentina é de 84% e nos Estados Unidos é de 20%. O principal meio de transporte nos Estados Unidos é por hidrovias, com 49% do total. Cabe ressaltar que o alto percentual argentino de transporte da soja por rodovia é enganador, pois, em razão de as distâncias médias percorridas serem relativamente pequenas (entre 250 e 300 km), essa modalidade é considerada adequada.

O transporte rodoviário é reconhecidamente uma modalidade desvantajosa para cobrir grandes distâncias, como as das regiões produtoras no Mato Grosso aos principais portos do Brasil, que ultrapassam os 2.000 km. Contudo, esse problema vai além da questão de grandes distâncias. A precariedade de nossas estradas e rodovias resulta em perdas consideráveis no transporte da produção agrícola. Segundo o estudo da CNT, somente as más condições das rodovias resultam no encarecimento do milho e da soja para os consumidores no montante de R\$ 3,8 bilhões.

Neste cenário, não é de se estranhar que o frete do milho das principais regiões produtoras no Mato Grosso para os principais portos do centro-sul custe tanto quanto produzir o grão propriamente dito. Tal situação está muito longe do que seria salutar para a sustentabilidade do agronegócio, pois os produtores deixam de ganhar para que os seus produtos cheguem aos centros consumidores com preços competitivos. Em decorrência disso, é frequente a situação dos preços de venda do milho não cobrirem os custos de produção no maior estado produtor, o Mato Grosso.

A referida greve dos caminhoneiros “terminou” com o Governo apresentando uma Medida Provisória (MP) criando a Política de Preços Mínimos do Transporte Rodoviário de Cargas, com o intuito de promover condições razoáveis à contratação por fretes no território nacional. A MP basicamente instituiu uma tabela com preços mínimos para os fretes, atendendo a demanda dos caminhoneiros autônomos. O problema é que algumas instituições (Confederação da Agricultura e Pecuária – CNA, Associação do Transporte Rodoviário de Cargas do Brasil – ATR Brasil, Confederação Nacional das Indústrias – CNI) entraram com ações no Supremo alegando a inconstitucionalidade da MP, principalmente por ferir a economia de mercado. Por fim, podemos dizer que a crise ainda não passou.

Também podemos afirmar que, independentemente do resultado, os fretes continuarão caros e essa é uma realidade que não deve mudar nos próximos anos.