

Transportes Trabalho lista 71 projetos que ajudariam o escoamento da produção, e parte deles nem está no PAC

Norte precisa de nova logística, aponta estudo

Samantha Maia
De São Paulo

O milho produzido em Lucas do Rio Verde (MT) é exportado para a China via porto de Paranaguá (PR). A mercadoria percorre 2,2 mil quilômetros (km) de caminhão, passando pelas BR-163 e BR-364, até o porto e de lá segue de navio até Xangai, via canal do Panamá. O custo do frete por tonelada de milho em todo o trajeto chega a R\$ 226, sendo que 73% é referente ao transporte rodoviário dentro do país. Esse valor poderia cair para R\$ 136, caso a região contasse com uma hidrovía nos rios Juruena (MT) e Tapajós (MT e PA), que levasse o milho até o porto de Vila do Conde (PA), o que diminuiria para 200 km o percurso de caminhão e permitiria a saída da mercadoria pelo Norte do Brasil. O custo do transporte em território nacional cairia para R\$ 81 a tonelada.

O cálculo faz parte do estudo Norte Competitivo, realizado pela consultoria Macrologística a pedido das indústrias localizadas na área da Amazônia Legal — região Norte mais os Estados do Mato Grosso e do Maranhão. Segundo o documento, o custo do transporte de todos os produtos originados ou destinados à região é de R\$ 17 bilhões por ano. O cálculo considera gastos com deslocamento, fretes e tarifas portuárias.

Segundo Jandir José Milan, presidente da Federação das Indústrias do Estado do Mato Grosso (Fiemt), o frete é um dos maiores problemas de competitividade da

região. “Investimentos em logística podem trazer uma vantagem muito significativa para os produtores do Norte do país”, diz. “Às vezes, nossa comunicação com o Sul do país é melhor que com nossos vizinhos por falta de logística na região”, diz José Conrado Santos, presidente da Federação das Indústrias do Estado do Pará (Fiepa).

Segundo o levantamento, a região possui nove eixos prioritários de investimentos em logística, que reduziriam o custo de transporte na região em R\$ 3,8 bilhões ao ano. Para tanto seria necessário investir R\$ 14 bilhões num conjunto de 71 projetos, na maioria hidrovíários (38%), avaliados como de menor custo para investir e para utilizar.

Considerando 34 projetos que poderiam ser realizados no curto prazo, segundo o estudo, a um custo de R\$ 6,8 bilhões, apenas 12 estão no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) ou previstos no PAC 2. Três são investimentos privados, da Vale e da ALL Logística. A maioria, porém, está fora do planejamento federal.

Segundo o consultor da Macrologística Olivier Girard, o estudo partiu de uma visão integrada dos investimentos, enquanto o planejamento do governo, como o Plano Nacional de Transporte e Logística (PNLT), possui projetos mais pontuais. “Utilizamos os planos do governo como fonte, e percebemos que eles não levam em consideração a integração necessária para levar os produtos da sua origem ao destino”, diz ele.

A navegação nos rios Juruena e

Tapajós, por exemplo, não está no PAC e é considerada uma das saídas que traria maior competitividade para a região Norte. A viabilização da hidrovía demanda investimento de R\$ 1,2 bilhão, um projeto ainda a ser desenvolvido, e é prevista uma movimentação potencial de 9,5 milhões de toneladas de grãos pela via em 2020. Como base de comparação, apenas cerca de 4 milhões de toneladas de grãos são transportados atualmente por ano pela hidrovía do rio Madeira, única rota fluvial para o produto na região.

As hidrovias Paraguaí/Paraná e Araguaia seriam outros dois investimentos hidrovíários que poderiam dar grande retorno à produção na região, de acordo com o levantamento. O mais vantajoso no setor ferroviário é a extensão da ferrovia Ferronorte até Lucas do Rio Verde (MT). No transporte rodoviário, a melhoria das rodovias BR-364 e BR-163 são destaque.

Por outro lado, alguns projetos presentes nos investimentos prioritários do governo federal, como a ferrovia Norte-Sul, tiveram impactos considerados pouco representativos para o custo logístico da região, segundo o estudo. A extensão da ferrovia Leste-Oeste até Ilhéus (BA), por sua vez, não deve gerar nenhuma economia para a produção da Amazônia Legal, assim como a extensão Oeste da Norte-Sul, via Itaqui (MA). Os eixos de integração internacional, de escoamento nos portos pelo oceano Pacífico, também não se mostraram competitivos.

Contexto

A ação pró-Amazônia agrupa as federações das indústrias dos Estados da região Norte — Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins — do Maranhão e do Mato Grosso.

O grupo contratou a consultoria Macrologística para realizar o estudo Norte Competitivo. Primeiro foi realizada a coleta de dados sobre a

infraestrutura atual — aeroportos, portos, estradas, ferrovias, hidrovias, capacidade de armazenamento — e a produção da região. A partir destes dados foi feita uma análise sobre qual o funcionamento do transporte de carga e seu custo.

Foram estudados os gargalos logísticos e todas as possibilidades de

investimentos, o custo dos projetos e o retorno para a produção. Dessa análise foram retirados os nove eixos prioritários de investimento e os 34 projetos que podem ser realizados no curto prazo. Os empresários devem entregar o estudo para os governadores eleitos dos nove Estados e para o governo federal.