

Mapa logístico identifica prioridades para a década

Integração física e econômica dos nove Estados da região exigirá investimentos de R\$ 6,8 bilhões em 34 projetos



Olivier Girard e Renato Pavan: contato com empresas que têm recursos e buscam projetos

Para dar competitividade ao escoamento da produção da região amazônica nos próximos dez anos, serão necessários investimentos de R\$ 6,8 bilhões. Este é o total previsto para a execução de 34 projetos considerados prioritários para melhorar a infraestrutura de transporte e logística de carga dos nove Estados da Amazônia Legal (Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Roraima, Rondônia e Tocantins) e reduzir o custo logístico total, que hoje é de R\$ 17 bilhões.

Os números e as previsões fazem parte de um estudo realizado entre 2009 e 2010 pela consultoria Macrologística, patrocinado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI). O levantamento identificou nove eixos estratégicos que envolvem 71 projetos, a um custo total de R\$ 14 bilhões. A lista foi reduzida pela metade em função da impossibilidade prática de serem executados tantos projetos de uma hora para outra. “Agora, vamos começar um trabalho de buscar recursos, porque há empresas com dinheiro e dispostas a investir em busca de projetos”, enfatiza o consultor Renato Pavan, um dos autores do estudo.

Alguns dos projetos já estão sendo realizados, como a conclusão do asfaltamento da BR-163 (Cuiabá-Santarém) e a ampliação da Ferrovia ALL até Rondonópolis.

lis. “Outros, como a viabilização da Hidrovia Juruena-Tapajós, projeto que apresentou maior potencial de redução de custo logístico, ainda nem saíram do papel”, diz Olivier Girard, coautor do estudo. Os quatro alvos principais apontados no levantamento são: integrar física e economicamente os Estados da região e também com países vizinhos; tornar os sistemas logísticos mais competitivos; identificar e capacitar com infraestrutura o que chamamos de eixos integrados de transporte; e liderar o processo de reconstrução e melhoria da infraestrutura brasileira com a participação da iniciativa privada.

Na primeira etapa da pesquisa, Pavan e Girard fizeram um mapeamento das condições de mais de 50 terminais portuários e hidroviários, dos 21 principais aeroportos da Amazônia Legal, das 14 principais rodovias federais que cruzam o território, das sete ferrovias que passam por ali, além dos 18 rios mais importantes que cortam a região. Em seguida, foram definidos os projetos de infraestrutura logística prioritários. Por uma série de filtros, foram separadas 16 cadeias produtivas, que representam mais de 95% de tudo o que é produzido e/ou exportado na Amazônia Legal, como alumínio, caulim, cobre, mandioca, manganês, milho, soja, ferro e aço, motos, produtos eletrônicos, madeira, refrigerantes, entre outros.

Através dessas cadeias produtivas, a Macrologística identificou os polos de produção e conseguiu projetar para 2020 a produção, exportação e consumo, além de determinar o percentual de carga transportado em cada rota. No caso da soja, por exemplo, 11% da carga de grãos produzidos no norte de Mato Grosso vai para Roterdã via Porto Velho e de lá por hidrovia até Itacoatiara, de onde são exportados. Apenas 7%

vai por rodovia até Santos. “Comparamos a oferta e a demanda de infraestrutura de todos os produtos e conseguimos ver os gargalos atuais e futuros”, diz Girard. Tudo isso foi repetido envolvendo os sete países vizinhos da região para checar o potencial dos corredores internacionais.

Os consultores usaram um software especial para cruzar os dados de 33 produtos diferentes, 32 origens e 38 destinos que utilizam mais de 932 rotas de ligação. Para isso, eliminaram parte dos 50 produtos iniciais, deixando só os mais relevantes. Ao todo, foram identificados 42 eixos integrados de transporte (eixos multimodais), entre os já existentes e os potenciais, nacionais e internacionais. E em cada um dos 42 eixos de integração foram mapeados todos os projetos de transporte necessários para melhorá-los ou viabilizá-los. A Macrologística mapeou 171 projetos, sendo que 20 foram eliminados por ser redundantes ou irrelevantes e, ao final, vislumbrou a necessidade de 151 projetos, 112 deles referentes a eixos de integração nacional (rodoviário, ferroviário, hidroviário, portuário e aeroviário), e os 39 restantes eixos de integração com países limítrofes.

“Todos esses projetos exigiriam investimentos de R\$ 52 bilhões, dos quais 80% dentro do Brasil, e o grosso dessas inversões seria em ferrovias, que têm custo de implantação e movimentação muito mais alto do que o das hidroviárias”, observa Girard. “Analisamos o retorno do investimento em cada um dos 42 eixos para determinar quais seriam mais atrativos do ponto de vista econômico. E passamos por uma matriz que tem entre as coordenadas a atratividade para o investidor cruzada com o impacto socioambiental. Com isso, conseguimos definir quais são os nove eixos de integração prioritários na Amazônia Legal.”

RESEARCH

BY MARGARIDA O. PFEIFER

LOGISTICS MAP IDENTIFIES PRIORITIES

Investing R\$ 6.8 billion for physical and economic integration

Raising the competitiveness of goods produced in the Amazon region over the next 10 years will require R\$ 6.8 billion in investments. This is the amount needed to execute 34 priority projects to improve the transport infrastructure and logistics in the 9 states that make up Amazônia Legal (Acre, Amapá, Amazonas, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Roraima, Rondônia and Tocantins) and to reduce the overall logistics cost, currently at R\$ 17 billion.

The figures and forecasts are taken from a study conducted by consulting firm Macrologística for the National Confederation of Industry. The study identified nine strategic axes involving 71 projects, at a cost of R\$ 14 billion, although the list was cut in half due to the impossibility of executing so many projects in a short space of time.

Some of the projects are already underway, such as asphaltting the BR-163 highway (Cuiabá-Santarém) and the extension of the ALL railroad to Rondonópolis. “Others, such as the Juruena-Tapajós Waterway, the project with the greatest potential for cutting logistics costs, have yet to get off the ground,” said Olivier Girard, one of the authors of the study. The study establishes four key goals: physically and economically integrating the region’s states and neighboring countries; making logistics systems more competitive; identifying and providing infrastructure for integrated transport routes; and leading the process of reconstruction and improvement of Brazilian infrastructure with private initiative.

The consultants used special software to cross-reference data on 32 different products, 32 origins and 38 destinations that utilized more than 932 connecting routes. The study identified 42 existing or potential integrated transport routes (multimodal routes), and for each one it mapped all the transport projects necessary to improve or develop them. Macrologística mapped 151 projects, 112 of which are national integration axes and the remainder are integration axes with neighboring countries.

“All these projects together would cost R\$ 52 billion, 80% to be spent inside Brazil,” said Girard.