



Novos caminhos para a Amazônia Legal

Projeto encomendado pela CNI junto à Macrologística aponta os principais gargalos logísticos, desmistifica antigas certezas operacionais e aponta novas alternativas para a movimentação de mercadorias na Amazônia Legal

Há pouco mais de três anos, a *Tecnológica* publicou uma matéria traçando um panorama, na época, de como se encontrava a BR-319, única ligação rodoviária entre as capitais dos estados do Amazonas, Manaus, e de Rondônia, Porto Velho. Já em fevereiro de 2009, abordamos, num trabalho sobre a infraestrutura portuária, a situação operacional e os investimentos previstos para o Porto do Itaqui, instalado na capital maranhense, São Luiz. De lá para cá, pouca coisa – ou quase nada, no caso da BR 319 – mudou. Os dois estados, assim como os demais

que compõem a região denominada Amazônia Legal – Acre, Amapá, Pará, Mato Grosso, Tocantins, Roraima e Rondônia –, esperam por melhorias em suas estruturas logísticas.

Pensando nisso, a Confederação Nacional da Indústria (CNI), por meio da Ação Pró-Amazônia, grupo de trabalho composto pelas federações das indústrias dos nove estados da região, encomendou um estudo junto à consultoria Macrologística para conhecer a fundo a situação atual da logística na região, desmistificar antigas crenças e vislumbrar novas possibilidades de movimentação de produtos.

O resultado do estudo “Projeto Norte Competitivo”, que foi apresentado no último dia 15 de março, em Brasília, para representantes dos governos Federal e dos estados da Amazônia Legal, para as autarquias e para o empresariado, reacende a discussão de como inserir, de fato, os estados da Amazônia Legal no contexto econômico brasileiro.

O projeto

O diretor da Macrologística, Olivier Girard, diz que o trabalho surgiu no início de 2009, da necessida-

de que a Federação das Indústrias do Pará (Fiepa) mostrou em conhecer a situação portuária do estado. O executivo conta que após algumas reuniões, porém, chegou-se à conclusão de que o trabalho não deveria apenas avaliar a ponta da cadeia logística, uma vez que havia problemas em todo o sistema. O passo seguinte foi definir que as análises deveriam ser expandidas para toda a Amazônia Legal, já que as dificuldades logísticas eram similares em todos os estados.

A primeira fase do projeto consistiu no levantamento de dados. Baseado no ano de 2008, que serviu de referência, visto que o estudo teve início em 2009, a Macrologística avaliou a infraestrutura logística – hidrovias, ferrovias, rodovias, dutovias, portos, aeroportos e terminais de armazenagem – e as cadeias produtivas dos nove estados, divididos em 33 mesorregiões (subdivisão dos estados brasileiros que congrega diversos municípios de uma área geográfica com similaridades econômicas e sociais). Vale lembrar que apenas 19 mesorregiões foram levadas em consideração devido à relevante produção.

Girard explica a dinâmica. “Chegamos a 16 cadeias produtivas, num total de 33 produtos, e avaliamos qual era a produção atual, onde eram consumidos aqueles itens dentro e fora da Amazônia Legal, dentro do Brasil, da América do Sul e no restante do mundo”, diz. O objetivo foi traçar matrizes de origem e destino por produto. Com a análise dos fluxos realizada, os dados foram consolidados e foram definidos quais eram os modais e rotas utilizados para o transporte das cargas. “Para cada mesorregião tivemos uma visão clara de quais eram os itens produzidos, como eram transportados e para onde iam”, resume.

Após comparar a oferta de infraestrutura com a demanda, o estudo da

*O estudo mapeou
quais países e
estruturas logísticas
poderiam ser vias
de escoamento
para os produtos
da região*

Macrologística identificou sete principais eixos: Hidrovia do Madeira; o corredor de ligação entre Manaus-Belém-Brasília; a Estrada de Ferro Carajás; a Malha Norte da ALL; as BRs 364 e 158 e o Eixo Rodoviário Maranhense. “Analisamos diferentes trechos em cada um dos corredores para chegar a gargalos como, por exemplo, acessos e capacidade de escoamento das rodovias. Além disso, avaliamos os problemas de movimentação e armazenagem nos terminais”, afirma. Toda essa análise foi concluída em maio de 2010.

Segunda fase

A etapa seguinte consistiu em buscar soluções. Antes, contudo, era preciso analisar os países próximos – norte do Chile, Bolívia, Peru, Equador, Venezuela, Guiana e Guiana Francesa. “Olhamos indicadores geoeconômicos, a balança comercial junto ao Brasil, mapeamos a infraestrutura e analisamos o que cada país produz”, conta. A ideia, resalta Girard, era determinar quais países e quais estruturas logísticas poderiam ser potenciais vias de escoamento para a produção da Amazônia Legal. Foi possível visualizar, também, quais seriam os eixos de integração internacionais.

O trabalho deu resultado. O diretor da Macrologística informa que foram

identificados, entre nacionais e internacionais, 42 eixos de integração de transportes – que chegavam a 932 rotas. Sete já existiam no Brasil, 21 novas surgiram e 13 eram internacionais.

O passo seguinte foi mapear todos os projetos existentes – iniciativas federais, estaduais, ou aqueles apenas idealizados – nestes eixos. Ao todo, 171 projetos foram identificados, com 20 descartados por serem apenas de interesse local ou inviáveis, quando comparados com outro mais próximo. Após isso, o trabalho foi definir o status de cada projeto: em andamento, projetado, planejado e idealizado. Ao todo, a consultoria calculou que seria necessário um investimento residual – montante que falta para concluir os 151 projetos restantes – de R\$ 51 bilhões, sendo R\$ 45 bilhões nacionais, R\$ 5 bilhões internacionais e R\$ 1 bilhão binacionais.

Quanto custa

Para focar ainda mais o trabalho, Girard diz que o próximo passo foi, por meio de um sistema de otimização,



Olivier Girard: estudo deu uma visão clara da produção e dos principais corredores de escoamento

zação, verificar quais dos 42 eixos proporcionavam redução anual de custos. “Concluimos que 13 desses eixos não geravam economia para a Amazônia Legal. Entre eles estão praticamente todos os eixos internacionais e a hidrovía Teles Pires”, frisa. Segundo ele, em 2008, o custo logístico na Amazônia Legal era de R\$ 17 bilhões. A Macrológica também projetou o cenário para 2020. De acordo com Girard, se nada for feito, o custo chegará a R\$ 33,5 bilhões. Há alternativas, definidas após análises sócio-ambientais. O executivo avalia que, hoje, é preciso priorizar nove eixos – entre eles, cinco dos sete já existentes: Hidrovía do Madeira, a ligação entre Manaus-Belém-Brasília, a Ferrovia

do Carajás, a Malha Norte da ALL e a BR-364 – e desenvolver quatro novos eixos: as Hidrovias do Paraguai-Paraná e Juruena-Tapajós e as BRs 163 e 242. “Apenas com isso tería-

*Até 2020,
se nada for feito,
o custo logístico
da região
saltará de
R\$ 17 bilhões para
R\$ 33,5 bilhões*

mos uma redução de 11,3% no custo logístico em 2020”, garante.

Girard lembra que a priorização nestes nove eixos reduz o número de projetos de 151 para 71. Será preciso aplicar R\$ 14 bilhões e o prazo de retorno para os investidores é de menos de quatro anos. Para curtíssimo prazo, são R\$ 6,8 bilhões de investimentos em 34 projetos.

Visão dos setores privado e público

Para o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Braga de Andrade, o principal objetivo do projeto é levar desenvolvimento à região Norte e contribuir com o seu crescimento. “Este estudo



Robson Braga: falta de investimentos barra competitividade da região

apresenta um plano estratégico para a malha de transporte multimodal, uma das maiores necessidades do setor produtivo brasileiro”, afirma.

De acordo com o presidente, enquanto o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro cresceu 7,5% em 2010, o setor industrial brasileiro apresentou crescimento de 10%, mesmo com a falta de condições para escoar a produção na região. Andrade divulga números para ilustrar sua preocupação. “O Brasil investiu, entre os anos de 2009 e 2010, R\$ 22 bilhões em infraestrutura, enquanto a China aplicou US\$ 586 bilhões. A falta de condições gera o aumento nos custos, posterga decisões produtivas e dificulta a competitividade da exportação”, conclui.

Na opinião do industrial, é preciso ter uma agenda com relação à infraestrutura para atrair investimento privado. “Temos obstáculos devido à burocracia e demora na execução das obras”, afirma.

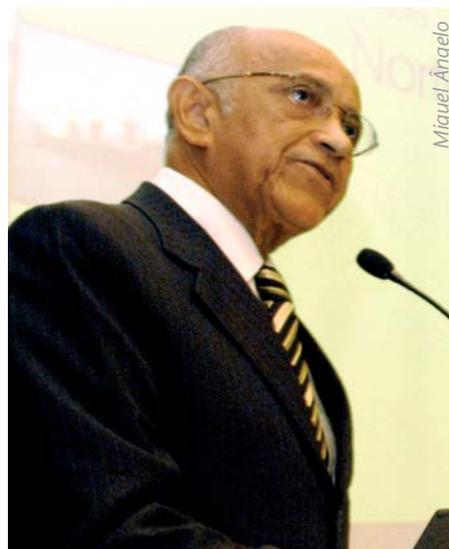
Presente à apresentação do Norte Competitivo, o governador do Pará, Simão Jatene, foi enfático. “Precisamos levar isso adiante para mudar

o olhar do Brasil sobre a Amazônia. É necessário definir uma estratégia para tocar esse projeto”, diz. Para ele, a região deve ser observada de outro jeito, não apenas como fornecedor de recursos naturais.

Principais iniciativas

O presidente da Federação das Indústrias do Maranhão (Fiema) e coordenador da Ação Pró-Amazônia, Edilson Baldez, destaca três pontos do projeto. O primeiro é a necessidade de investir nas hidrovias. Andrade, da CNI, reforça a tese de Baldez apresentando números. “Dos 44 mil km de vias interiores disponíveis, apenas um quarto é explorado, e mesmo assim com restrições operacionais”, denuncia.

Também participante do ato da apresentação do projeto, o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Fernando Fialho, diz que a autarquia vem trabalhando para estruturar a utilização das hidrovias. “O grande passo é conseguir que todas as hidrelétricas tenham obrigatoriamente a



Edilson Baldez: retorno do investimento rápido é chamariz para a iniciativa privada



Divulgação Antaq

Fernando Fialho: é preciso estruturar a utilização das hidrovias

eclusa em conjunto. Não podemos ficar barrando cursos de água sem dar alternativa para a navegabilidade”, reforça.

Fialho afirma, também, que a agência tem feito eventos promovendo discussões específicas, a fim de superar equívocos ambientais que acabaram permeando a discussão sobre a implementação de hidrovias. “Todas as avaliações mostram que as questões ambientais são muito mais bem contempladas com o uso da hidrovia”, salienta.

O segundo aspecto relevante abordado no estudo, na opinião de Baldez, está relacionado ao aumento da capacidade de armazenagem dos portos – marítimos e fluviais – instalados na região. Fialho, da Antaq, informa que para amenizar essa questão a agência publicou as normas 1.555, de 3 de dezembro de 2009, e a 1.590, de 9 de fevereiro de 2010, a fim de incentivar a instalação de estruturas portuárias de pequeno e médio portes (IP4) e estações de transbordo de carga na região (ETC).

O terceiro e último ponto destacado por Baldez fica por conta do curto espaço de tempo necessário para os investimentos terem retorno. “Isso é um chamariz para que a iniciativa privada venha investir junto com o poder público para viabilizar a Amazônia. O que já foi mostrado é que o governo não tem capacidade para, sozinho, investir nessas obras”, afirma.

Segundo Baldez, há uma inquietação do segmento industrial. “As empresas têm o desejo de se instalar na região, mas, no momento de elaborar os projetos e equacionar a produção e sua destinação, esbarram na falta de logística. Temos um setor produtivo desestabilizado por causa da falta de infraestrutura”, lamenta. Para o executivo, o primeiro passo foi dado após o setor privado conceber o projeto. “Estamos oferecendo uma ferramenta para as melhorias”, diz.

O trabalho, porém, não para. Baldez afirma que, agora, a Ação Pró-Amazônia irá levar o estudo para as comissões de Infraestrutura e Integração Nacional do Congresso e o mostrará a parlamentares de outras regiões.

O presidente da Federação das Indústrias do Estado de Mato Grosso (Fiemt), Jandir José Milan, conta que o objetivo é trabalhar em bloco com a bancada que representa a região – 27 senadores e 92 deputados, além dos nove governadores – para defender a definição dos projetos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e no orçamento da União.

Além disso, informa, a CNI e a Ação Pró-Amazônia irão contratar uma empresa para fazer a cobrança e o acompanhamento do projeto por estado. “A cada dois meses vamos nos reunir para saber o que está sendo feito e realizar uma avaliação”, promete.



Marcelo Wagner

Desenvolvimento da região por decisões multissetoriais

Números

Milan diz que o Mato Grosso é um dos mais interessados no projeto. Isso porque, diz, de tudo aquilo que os estados da Amazônia Legal geram para o Governo Federal, muito pouco é reinvestido lá. “O Brasil apresentou, em 2010, um superávit de US\$ 21 bilhões. Apenas o Mato Grosso contribuiu com um terço deste valor. Somos um grande contribuinte, mas o investimento é pouco nessa região”, reclama.

Há outro aspecto que contribuiu para o forte interesse no projeto. A localidade é a maior produtora de soja, algodão, girassol e carne bovina do Brasil. Além disso, caracteriza-se por ser uma região exportadora. De acordo com Milan, 35% de tudo o que foi produzido no estado foi destinado à exportação. Desse total, que representa US\$ 8,5 bilhões, metade foi escoada pelos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR). Apenas 15% do embarques são realizados por meio da Hidrovia do Madeira.

O cenário onera o empresariado local. “Para levar uma tonelada de soja do norte de Mato Grosso até Paranaguá e depois enviar para a China, o frete custa R\$ 260 por tonelada. Se invertermos este deslocamento para o Norte, por uma hidrovia contemplada no projeto, como a Jurueña-Tapajós, esse custo seria reduzido para R\$ 140 a tonelada”, revela.

O que diz o Governo Federal

Na opinião do titular da Secretaria de Política Nacional de Transportes, órgão do Ministério dos Transportes, Marcelo Perrupato, o projeto Norte Competitivo, da Macrologística, e o Programa Nacional de Logística e Transportes (PNLT), do governo, são fundamentais e estratégicos para o país. “Não há repetições e nem conflito, é um detalhamento natural do processo de planejamento. Tudo o que o PNLT quer é que iniciativas dessa natureza sejam expandidas para todo o território nacional”, garante.



Accesos rodoviários completam os corredores logísticos



Marcelo Perrupato: plano pode contribuir com o PNL

O secretário reconhece que o trabalho realizado pela Macrologística está com um foco de detalhamento e uma linha de trabalho socioeconômico mais apurado que o PNL. “Eles estão num segundo estágio do planejamento. Nós fizemos o estratégico eles já estão no executivo”, diz.

Perrupato garante que a Amazônia Legal está contemplada no programa federal. Ao todo, até 2023, R\$ 21,2 bilhões serão aplicados para melhorias logísticas na região. Ele faz uma ressalva. “Temos um pouco mais de projetos que não estão na linha dos nove corredores estratégicos deles, como as vicinais”, destaca. De acordo com o secretário, o objetivo dessa iniciativa é criar uma

rede de cerca de 30 mil km de estradas vicinais que dariam acesso às populações e às mercadorias amazônicas até os portos fluviais. Orçado em R\$ 400 milhões, o projeto está na pauta. ●

Fábio Penteado

Antaq: (61) 2029-6500

CNI: (61) 3317-9989

Fiema: (98) 3212-1800

Fiemt: (65) 3611-1500

Macrologística: (11) 3082-3200

Ministério dos Transportes: (61) 2029-7000

*Secretaria de Administração do Estado do Pará:
(91) 3289-6229*