



Enorme no tamanho e no potencial

Gigante em extensão territorial, a Região Norte do Brasil ainda sofre com a falta de investimentos públicos para aflorar toda a sua potencialidade logística e não só representar uma alternativa diante das demais regiões, como também para oferecer melhores serviços de transporte ao mercado local

Se a Região Nordeste do Brasil – mais especificamente o estado de Pernambuco, tema da reportagem de capa da edição 220 da *Revista Tecnológica*, publicada no último mês de março – pode ser considerada o novo Eldorado da logística no país, o mesmo não se pode dizer

da Região Norte, infelizmente ainda relegada a uma posição desprivilegiada quando o assunto é o desenvolvimento de sua infraestrutura.

Mas não pela ausência de potencial. Para se ter uma ideia, o Norte do Brasil é a região cuja contribuição para o Produto Interno Bru-

to (PIB) mais cresceu nos últimos anos. De acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), em parceria com órgãos e secretarias estaduais e com a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), a Região Norte obteve, em 2011, um PIB total de R\$ 223,5 bilhões, valor que representa uma fatia de 5,4% dentro do produto interno nacional.

Com uma área total de 3,9 milhões de km² – o equivalente a 45% de toda a extensão territorial do Brasil – os estados do Acre, Amazonas, Roraima, Rondônia, Pará, Amapá e Tocantins ainda compõem o grupo que menos contribui para a riqueza do país, é verdade, mas o número saltou de 5% para os 5,4% supracitados em apenas três anos. Este 0,4 representa o maior crescimento dentre todas as regiões, seguido apenas pelo Sudeste brasileiro, a mais rica da federação, com 0,1% de acréscimo no período. As demais regiões registraram estabilidade ou retração de até 0,3 (veja mais detalhes na tabela da página seguinte).

Se considerarmos os dados desde 1995, o crescimento do PIB da Região Norte é ainda mais expressivo, com um aumento que supera 4,7%, enquanto o Brasil cresceu pouco mais de 3,1 pontos percentu-

ais. O estado do Amazonas, segunda maior economia da região (o Pará é a primeira), é o maior responsável pelos números positivos observados nos últimos anos, graças à Zona Franca de Manaus (ZFM) e seus incentivos fiscais, que tornam o Polo Industrial de Manaus (PIM) um espaço atrativo para empresas dos mais diversos setores, mesmo considerando as dificuldades logísticas inerentes à região. Ainda que não se possa observar ali o boom de potenciais consumidores que tem colocado o Nordeste na mira da logística, até mesmo devido à sua baixa densidade demográfica – quatro habitantes por metro quadrado, enquanto a média brasileira é de 22,4 habitantes por m² –, a Região Norte se mostra importante para a economia brasileira justamente por sua produção e, conseqüentemente, carente de melhores soluções de transporte para o escoamento desses produtos.

Os resultados alcançados nos últimos anos na ZFM, que foi criada em 1967, são prova de que a logística para atender à produção manauara merece mais atenção. Em 1998, o faturamento do PIM foi de R\$ 11,5 bilhões. Cinco anos depois, em 2005, o número chegava a R\$ 32 bilhões. No acumulado de 2013, foram registrados R\$ 83,28 bi de faturamento. Já neste ano, o valor observado somente nos primeiros quatro meses quase superou o resultado total de 2005. De janeiro a abril de 2014 o faturamento do polo chegou a R\$ 28,8 bi, e tudo indica que o resultado anual seja extremamente satisfatório, visto que o crescimento do primeiro quadrimestre foi de 19,5% na comparação com o mesmo período do ano passado.

De acordo com a Suframa, o saldo positivo foi capitaneado pelo segmento de eletroeletrônicos, que

Incentivos fiscais oferecidos às empresas instaladas na Zona Franca de Manaus foram estendidos até 2073 em votação unânime do Senado

elevou seu faturamento em 32,7%, passando de R\$ 11,3 bi no primeiro quadrimestre de 2013 para aproximadamente R\$ 15 bi nos primeiros meses deste ano. Em seguida, elencando os setores pelo faturamento, e não pelo crescimento, está a indústria de duas rodas, que chegou a R\$ 4,7 bi de janeiro a abril de 2014, acréscimo de 7,29%. Outros setores que apresentaram resultados expressivos foram o termoplástico, com crescimento de 12,13%, o metalúrgico (25,97%), o de computadores portáteis (45,48%) e o de games (109,33%).

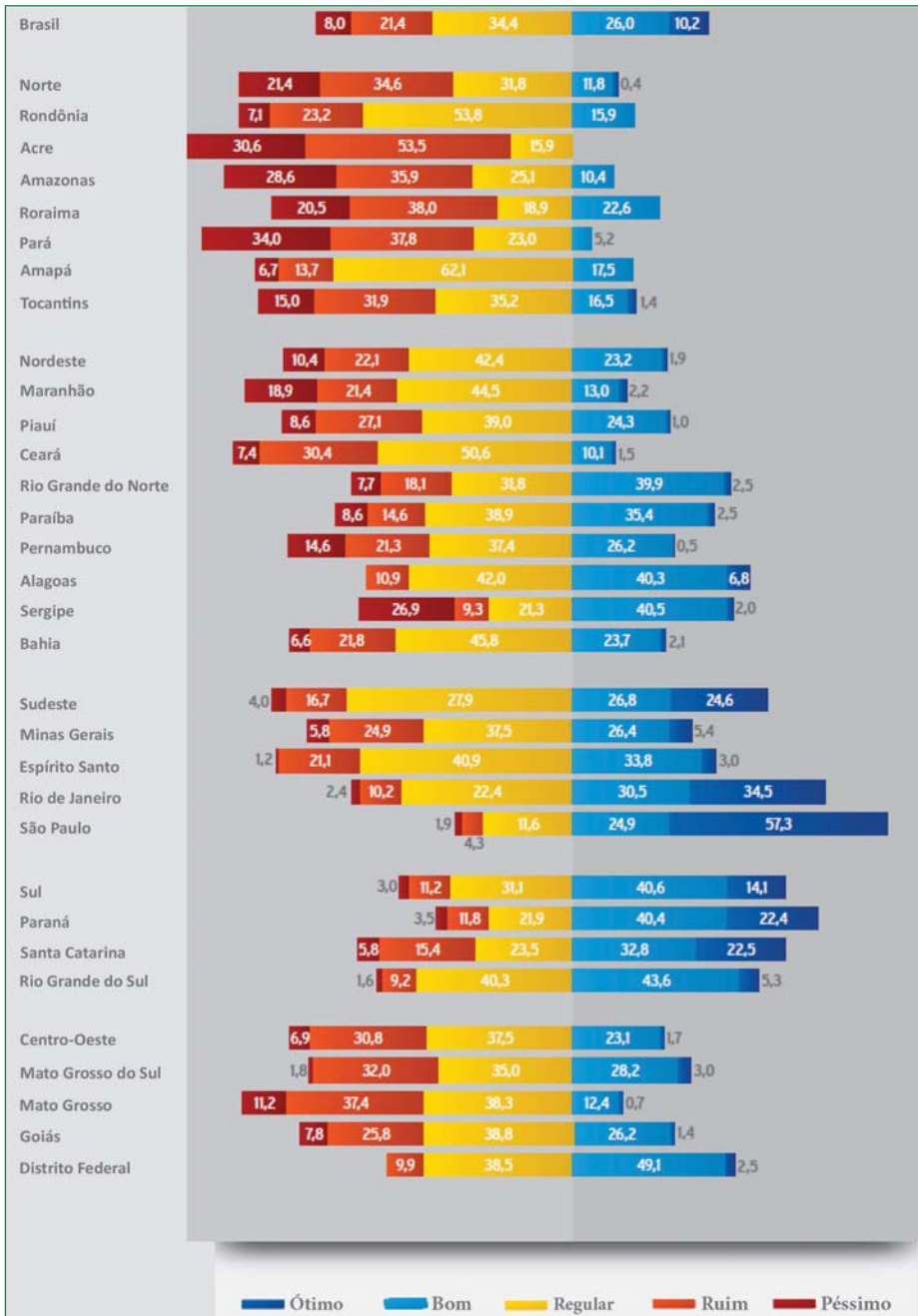
Com tantas boas notícias, é difícil imaginar por que uma indústria não optaria por se instalar no PIM. Os chamados Créditos Estímulo – incentivos fiscais que vão desde o abatimento até a ausência total do recolhimento do ICMS (Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação) e também isenção de impostos sobre

importação e exportação e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), Programa de Integração Social (PIS), Contribuição para Financiamento da Seguridade Social (Cofins) e cortes no Imposto de Renda de Pessoa Jurídica (IRPJ) – constituem grandes diferenciais na comparação com qualquer outro estado da federação. Quando foi estabelecida, a ZFM tinha exatamente essa finalidade. Sem os incentivos fiscais seria difícil concorrer com a produção dos demais estados brasileiros justamente devido à infraestrutura da região, bastante afastada dos grandes centros consumidores e carente de opções quando o assunto é transporte.

Se em termos de logística as empresas estabelecidas no PIM não têm muito o que comemorar, especialmente no que diz respeito à atenção dispensada pelos órgãos públicos, ao menos uma boa notícia mereceu destaque recentemente. No dia 16 de julho, o Senado Federal aprovou, por unanimidade, a Proposta de Emenda à Constituição (PEC) de prorrogação dos incentivos fiscais da ZFM por mais 50 anos. A Constituição Federal já previa a isenção de tributos até 2023, portanto, com a prorrogação, as empresas instaladas na região contarão com as vantagens oferecidas pela Zona Franca até 2073. Em 4 de junho, a Câmara dos Deputados já havia aprovado a PEC com a esmagadora

Regiões	Participação no PIB (%)		
	2009	2010	2011
Brasil	100,0	100,0	100,0
Norte	5,0	5,3	5,4
Nordeste	13,5	13,5	13,4
Sudeste	55,3	55,4	55,4
Sul	16,5	16,5	16,2
Centro-Oeste	9,6	9,3	9,6

Fonte: IBGE



Fonte: CNT

Classificação do estado das rodovias por região e U.F. (%)

dora vantagem de 366 votos a favor, apenas dois contrários e três abstenções. O texto segue agora para promulgação pelo Congresso.

A expectativa é de que a prorrogação dos incentivos fiscais leve

cada vez mais indústrias a se instalar no PIM, fator que, além de contribuir com a produção local, eleva o potencial consumidor da região. Um dos principais desafios do Norte brasileiro é fazer com que o po-

der aquisitivo de seus habitantes cresça, ao menos de forma satisfatória para que os nortistas possam se apropriar mais de sua produção. Em 2013, o número de pessoas empregadas nas empresas do PIM foi o mais alto de todos os tempos, chegando a 129 mil, um aumento de 8% na comparação com 2012, com 118,7 mil postos de trabalho. Já existem projetos para a instalação, atualização, diversificação ou ampliação de 41 empresas no local, entre novas e que já atuam no polo. Elas devem gerar, em curto prazo, cerca de 470 empregos diretos.

Sem alternativas

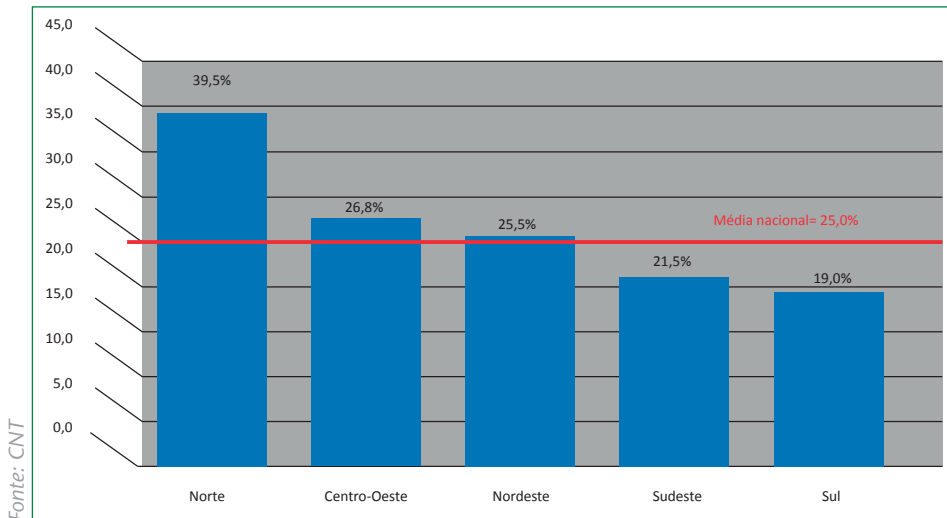
É sabido que as condições físicas do Norte do Brasil são um obstáculo histórico para a implantação de rodovias e ferrovias, priorizando o transporte hidroviário propiciado por seus intermináveis rios. Mas pesa para a região o fato de a utilização do modal aquaviário nacional – que inclui as movimentações marítima e lacustre, além da fluvial – ainda ser bastante tímida de uma forma geral. De acordo com dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT), o modal aquaviário é responsável por somente 13,6% de toda a movimentação de carga brasileira. O número coloca o modal bem longe do líder da matriz de transporte de cargas nacional, o transporte rodoviário, responsável por mais de 61%. A navegação está à frente somente das dutovias, cuja malha serve essencialmente a interesses privados no transporte de óleo e gás, e do modal aéreo, que não chega a representar 1% das movimentações de carga no Brasil e é considerado caro para suprir as necessidades locais do Norte, apesar de a região apresentar, segundo o Instituto de Pesquisa Econômi-

Soluções na operação de terminais ferroviários

Solutions for railroad terminals operation

A Locofer realiza operações em terminais ferroviários, bem como disponibiliza equipamentos, locomotivas e vagões, para locação.

Locofer operates railroad terminals, besides of providing equipment, locomotives and wagons for renting.



Acréscimo no custo com transporte provocado pela má condição das rodovias

ca Aplicada (IPEA), uma média de 12,68 kg de cargas transportadas por habitante, número muito acima da média nacional, de 6,77 kg.

Segundo o Ministério dos Transportes, a rede fluvial nacional apresenta cerca de 42 mil km de extensão, mas somente 28 mil km são navegáveis, ou seja, passaram por intervenções que os tornaram viáveis para o transporte, como sinalização, balizamento, limpeza, destocamento, dragagem de manutenção e aprofundamento e eliminação de pontos críticos. Deste total, 60% estão localizados na Bacia Amazônica, maior bacia hidrográfica do mundo, formada pelo Rio Amazonas e seus milhares de afluentes. Para se ter uma ideia da importância dos corredores fluviais nordestinos, 90% de toda a carga movimentada pelas hidrovias brasileiras está concentrada nos rios da região. Mas

o número não pode exatamente ser visto como algo animador. É mais uma questão de necessidade e falta de alternativas do que de uso correto ou ideal do modal, fatos que são facilmente percebidos quando analisadas as malhas rodoviária e ferroviária do Norte do Brasil.

A mesma CNT, em sua Pesquisa 2013 de Rodovias, levantamento em que analisa as condições das rodovias pavimentadas federais e das principais estaduais nos quesitos pavimento, sinalização e geometria, constatou que a Região Norte é aquela que apresenta maior acréscimo no custo operacional do transporte devido às más condições. São rodovias que elevam fatores custosos relativos à manutenção do veículo, consumo de combustíveis e lubrificantes e desgaste de pneus e freios. Enquanto a média nacional é de 25% de acrés-



Sérgio Fonseca

Fidelis: rodovias do Norte foram abandonadas pelos órgãos públicos



 **LOCOFER**

Filial Tubarão/SC | Rua Silvio Cargnin
locofer@locofer.com.br | www.locofer.com.br

+55 (48) 3301-7000

Espaços para fabricar e armazenar

Segundo pesquisa da Colliers International do Brasil Consultoria, o inventário brasileiro de condomínios logísticos é de 8,59 milhões de m², sendo que apenas 193 mil m² estão situados na Região Norte do país. Diferente do que acontece no Nordeste, o mercado nortista de espaços de alto padrão para armazenagem ainda engatinha. “Na Região Nordeste, pudemos observar nos últimos quatro anos o surgimento de condomínios modernos. Serão certamente os principais parques do país em médio prazo”, analisa Antônio Americano, gerente regional da Colliers para o Nordeste.

De acordo com o executivo, o Norte brasileiro, por sua vez, apresenta um aspecto mais industrial do que logístico. “Os únicos estados com empreendimentos desse tipo são Amazonas e Pará, nas regiões metropolitanas de Belém e Manaus. No restante, o perfil é composto por galpões de padrão inferior”, explica. Mas isso não significa que o segmento de condomínios não possa encontrar na Região Norte um mercado atrativo no futuro. Americano acredita que o setor ainda necessita de certa maturação para se desenvolver, pois não existem centros consumidores estruturados o suficiente para justificar os empreendimentos.

A solução parece ser, então, a implantação de parques logísticos e industriais

estruturados em regime de condomínio, como é o caso dos empreendimentos Distribution Park I e II, da Hines, situados em Manaus. “Isto foi um marco, porque muitas empresas que operavam em galpões já desatualizados, com cerca de 20 ou 30 anos, acabaram migrando para estes condomínios”, comenta Americano. Ele explica que as mudanças de tecnologia na fabricação de eletroeletrônicos, por exemplo, impulsionaram essa migração para prédios mais modernos.

Juntos, os empreendimentos da Hines somam 176 mil m². O diretor de Projetos da companhia, Jeremy Smith, conta que os condomínios estão com sua ocupação praticamente completa e, devido ao sucesso das estruturas, a Hines já prepara, para dezembro de 2015, a entrega do Distribution Park Manaus III, que contará com 133 mil m² de área locável. “Hoje somos a maior incorporadora de galpões Classe A em Manaus. Observamos a cada dia a demanda por estes espaços crescer por conta dos novos investimentos e incentivos fiscais da região, enquanto a oferta de



Smith: sucesso dos Distribution Park I e II levou à implantação do terceiro empreendimento

galpões com esta qualidade ainda é muito baixa”, declara Smith.

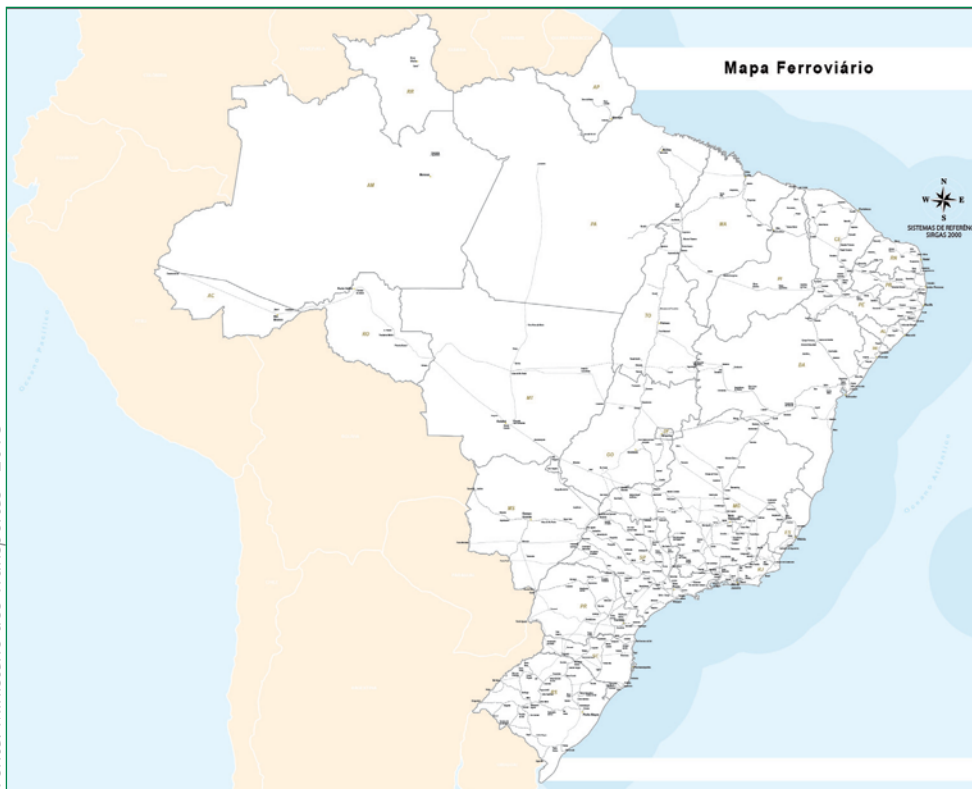
Apesar de a demanda por soluções de armazenagem estar concentrada nos principais polos da região, o executivo não descarta a implantação de condomínios nos outros estados do Norte brasileiro. “Com exceção de São Paulo, Rio de Janeiro e Pernambuco, podemos dizer que os demais estados carecem de soluções de armazenagem com alta eficiência e padrão

de construção”. Smith explica que a empresa monitora tais mercados, buscando entrar quando boas oportunidades são identificadas, assim como aconteceu em Manaus. “A Hines analisa terrenos em todo o Brasil. Estamos sempre à procura de novas cidades para investir”.

Antônio Americano acredita que as demais regiões metropolitanas do Norte do Brasil também devem passar a abrigar parques logísticos e industriais estruturados a médio prazo. “Já existem novos projetos em andamento e galpões e condomínios menores ficando prontos. A tendência é que este segmento continue ganhando espaço. Os parques têm conseguido atrair a indústria e a logística”, explica. “A Região Norte vai empreender este tipo de produto na mesma proporção e velocidade em que o consumo e a economia das regiões metropolitanas ou polos agrícolas e de mineração avançam”, conclui. ●



Americano: Região Norte é mais propícia à instalação de parques que unem as atividades logística e industrial



Fonte: Ministério dos Transportes - 2013

Discrepância na extensão das malhas ferroviária e rodoviária entre o Norte do país e as demais regiões é gritante; potencial hidroviário deve receber mais atenção para suprir as necessidades da logística local

cimo, as rodovias do Norte brasileiro apresentam a elevada porcentagem de 39,5, o que leva à conclusão de que as condições das vias da região não são propícias para o transporte de cargas sem que este seja onerado pela falta de cuidados que o modal rodoviário tem recebido.

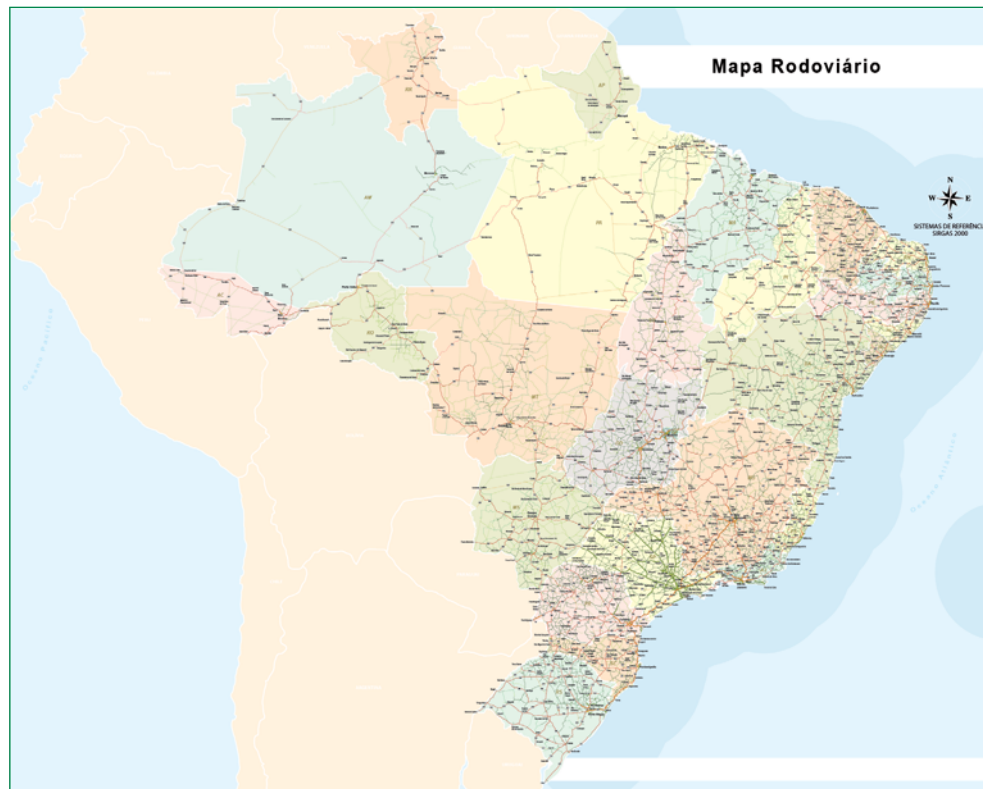
Na classificação por condição geral das rodovias, Pará, Acre, Amazonas e Roraima lideram o ranking dos estados com as piores vias do país, todos com mais de 20% consideradas péssimas. Da mesma maneira, a Região Norte é a que apresenta menos rodovias classificadas como boas ou ótimas (veja mais detalhes no gráfico da página 48).

Johny Fidelis, gestor do Porto Chibatão, maior complexo portuário privado da América Latina, com

aproximadamente 2 milhões de m² localizados no coração do PIM, destaca que realmente não há o que comemorar quando o assunto são as rodovias da região. “Os acessos aos portos – e até mesmo ao polo – foram abandonados pelos órgãos públicos”.

O executivo conta que, há cerca de dois anos, o próprio Grupo Chibatão – companhia à qual o porto pertence e que detém ainda a J.F. Navegação, que atua no transporte rodofluvial – decidiu colocar a mão na massa e promover melhorias no acesso rodoviário. “Para oferecer cada vez mais excelência nos serviços prestados, nós mesmos nos tornamos responsáveis por todo o asfaltamento, sinalização e iluminação da via, que é pública”, ressalta. Fidelis lembra que esse pro-

blema não é exclusividade do Porto Chibatão, constituindo-se em uma dificuldade recorrente em praticamente todos os portos do Brasil. Em Manaus, porém, a precariedade das rodovias vai além. “Nossa parte nós conseguimos fazer, mas e as vias de acesso ao PIM? Elas também estão abandonadas”. Ele conta que a condição das estradas é tão ruim que muitos transportadores acabam aumentando o tempo das viagens entre porto e fábrica para desviar de pontos críticos. “Se o motorista seguir pelo caminho normal, ele passa por trechos tão esburacados que, para evitar problemas como a queda da carga, por exemplo, é melhor optar por uma rota alternativa em que a distância é bem maior”, explica. A infraestrutura falha da região



faz com que o transportador precise empreender verdadeiras epopeias para entregar suas mercadorias.

O diretor-presidente e fundador da Transportes da Amazônia (TRA), Gilvan Huosell Ramos, faz coro com Fidelis quando o assunto são as perdas que os prestadores de serviços logísticos sofrem devido à malha rodoviária regional, e ainda elenca alguns dos principais problemas decorrentes dessa situação. “As empresas têm apresentado enormes prejuízos devido aos elevados custos com manutenção da frota, despesas com indenizações e avarias na carga provocadas pelos buracos nas estradas”. Ramos aponta ainda a ação de bandidos que roubam cargas em trechos em que os caminhões precisam trafegar mais devagar para desviar

dos buracos como mais um problema com o qual as transportadoras precisam lidar. Fundada em 2006, a TRA atua na logística rodofluvial em toda a Região Norte e também nos estados do Maranhão, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Sediada em Manaus, a companhia possui ainda filiais em Belém, Boa Vista, Rio Branco e Porto Velho.

O crescimento da TRA em seus oito anos de existência é um claro demonstrativo da demanda por serviços logísticos na Região Norte. “Observamos um acréscimo de 15 a 24% em nossa receita no período”, revela Ramos. De acordo com ele, somente no primeiro semestre de 2014 o crescimento na movimentação foi de quase 46% na comparação com os seis primeiros meses

do ano passado, com grande participação dos produtos do PIM, especialmente de segmentos como embalagens, alimentos e aparelhos de ar-condicionado, som e TV.

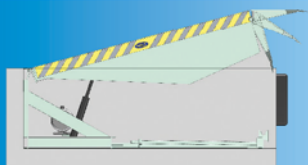
Porém, como se não bastassem as condições insatisfatórias de suas vias terrestres, a Região Norte ainda é aquela que conta com a menor malha rodoviária. Dos 96.714 km analisados pela CNT, somente 10.895 km pertencem ao Norte do Brasil, número evidentemente muito baixo quando levada em conta a extensão territorial da região. O Centro-Oeste brasileiro, por exemplo, que conta com a segunda menor malha analisada, com 14.677 km de extensão, apresenta um território 2,3 milhões de km² menor que a Região Norte. A diferença

HBZ

Suspensões e Plataformas

Ideal para operação de carga e descarga, servindo de ponte entre a doca de concreto do galpão e a carroceria do veículo.

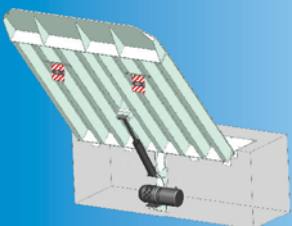
Possibilita o tráfego sobre a mesa, seja com paleteira ou empilhadeira.



EMBUTIRETRO-HIDRÁULICA



FRONTAL ELETRO-HIDRÁULICA



FRONTAL MECÂNICA

PLATAFORMAS niveladoras de doca

Plataformas Veiculares



Disponível para todos os modelos de caminhões e carretas

HBZ

Av. Dr. Humberto Giannella, 660 - Jd. Belval
06422-130 - Barueri - SP

Tel.: 11 4208-7170 Fax: 11 4208-7178
hbz@hbz.com.br • www.hbz.com.br

corresponde a um espaço quase três vezes maior que o Sudeste do país, que, por sua vez, conta com a maior malha rodoviária presente na pesquisa dentre todas as regiões, com 27.165 km de vias.

Os números deixam claras as deficiências rodoviárias do Norte brasileiro e também não animam quando o assunto é ferrovia. Praticamente inexistente na região, o transporte ferroviário está de fato ausente em cinco estados e é ínfimo no Pará e no Amapá, merecendo algum destaque somente no Tocantins, especialmente com a inauguração, em maio deste ano, do trecho de 855 km da Ferrovia Norte-Sul (FNS) entre Palmas e a cidade goiana de Anápolis. A ferrovia é interligada ao segmento entre a capital tocantinense e Açailândia (MA), com 719 km, que está em operação desde 2007. A obra recebeu investimentos de R\$ 4,2 bi do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e serve essencialmente ao transporte de minério de ferro, tendo como destino o Porto do Itaqui, no Maranhão.

Já a Ferrovia Transcontinental passaria por dois dos estados nortistas que não possuem linhas férreas. Em território brasileiro, seus 4.400 km de extensão ligariam o Porto do Açú, no litoral do Rio de Janeiro, e a cidade de Boqueirão da Esperança, no Acre, cortando Rondônia em seu trajeto, como parte da ligação entre os oceanos Atlântico, no Brasil, e Pacífico, no Peru. A linha está prevista no Plano Nacional de Logística e Transportes (PNLT), desenvolvido e



Divulgação

Ramos: más condições das vias geram muitos prejuízos às transportadoras

lançado em 2007 pelo Ministério dos Transportes, em cooperação com o Ministério da Defesa, para dar suporte ao planejamento de intervenções públicas e privadas na infraestrutura logística do país, em horizontes de médio e longo prazo. Apesar do lançamento do plano ter acontecido há sete anos, a implantação de uma ferrovia ligando os dois oceanos já é um sonho antigo que, infelizmente, só existe no papel.

Navegando pela costa

A reduzida malha ferroviária nacional não é, notadamente, capaz de suprir as necessidades de escoamento da produção do PIM rumo aos grandes centros consumidores nacionais, a exportação por alguns dos principais portos do Brasil e também o abastecimento do Norte com produtos das demais regiões. É óbvio também que, em um país de dimensões continentais, o modal rodoviário, ideal para curtas distâncias, não deveria dominar a matriz de transporte de carga, como acontece no Brasil há pelo menos seis décadas. Como alternativa, as empresas têm optado cada vez mais pela navegação no momento de embarcar seus produtos, descobrindo as vantagens oferecidas pela cabotagem. Ainda que tímida em representação, transportando menos de 10% de toda a carga nacional, a modalidade tem apresentado forte crescimento nos últimos anos, impulsionada, em grande parte, pela Região Norte. De acordo com dados da Agência Nacional de Transportes

Aquaviários (Antaq), a cabotagem cresceu 22,9% no Brasil de 2006 a 2012. Fidelis conta que, no Porto Chibatão, esse tipo de carga já é responsável por 60% de todas as movimentações realizadas. “A cabotagem vem apresentando forte crescimento no porto, de cerca de 10% ao ano”, diz.

Apesar de o termo cabotagem designar a navegação entre portos marítimos de um mesmo país, as viagens pela costa brasileira com origem ou destino no estado do Amazonas – que não é banhado por nenhum mar por estar localizado na região central do continente sul-americano – compõem a modalidade justamente devido a todo o potencial para a navegação apresentado pelo

Rio Amazonas, que deságua no Oceano Atlântico, e seus afluentes, aptos a receber os mesmos navios de grande porte que navegam por toda a costa brasileira. O próprio Porto Chibatão, situado no Rio Negro, está localizado a 1.500 km do mar.

Naturalmente, o rio apresenta algumas características específicas que demandam uma estrutura especial. Chibatão, que iniciou suas operações em 2002, foi o primeiro porto



Divulgação

Porto Chibatão: megacomplexo às margens do Rio Negro

manuara a montar uma estrutura móvel em função das cheias e das vazantes do rio. “A variação é de

Consmetal®

Desde 1972 participando do desenvolvimento do Brasil



Só quem tem know-how e experiência pode oferecer produtos de alta qualidade e profissionais qualificados para o desenvolvimento de sistemas para movimentação e armazenagem; tudo isso com um atendimento diferenciado.

Somos fornecedores das indústrias automobilísticas e conhecemos todos os seus padrões de embalagens.

Consulte-nos e teremos prazer em analisar e desenvolver seu projeto, mostrando porque a marca Consmetal leva a eficiência e satisfação para todos os seus clientes.

- Caixas metálicas
- Racks
- Paletes metálicos
- Block palete
- Caçamba ondulada
- Separadores de peças
- Carrinhos
- Carretas para transporte interno
- Embalagem para indústrias automobilísticas e para os mais variados seguimentos do mercado
- Bancadas

Matriz São Paulo:
Rua São Felipe, 614 – Tatuapé
Fone/Fax: 55(11) 2942-9717

Filial Itaquaquetuba – SP:
Rua do Cobalto, 430 – Bairro Corredor
Fone/Fax: 55(11) 4648-7470

Filial Dias D’Avila – BA:
Rua Monte Alto, 328 – V. Imbassay
Fone/Fax: 55(71) 3555-3000

cerca de 17 metros. Por isso, contamos com um píer móvel de 493 m, com quatro berços”, destaca Fidelis. Sem revelar os valores investidos, o gestor ressalta que o píer está passando por obras de ampliação que farão com que ele totalize 702 m, podendo receber até seis embarcações simultaneamente. “Adquirimos também quatro novos guindastes específicos para operações com navios Post-Panamax. Somos o único porto de Manaus a apresentar essa configuração”, afirma. O executivo menciona ainda que os equipamentos adquiridos não dependem somente de energia elétrica, podendo operar também utilizando combustível. Segundo ele, essa característica é muito importante devido a outro problema relacionado à infraestrutura da região. “Existe uma grande deficiência de energia elétrica em Manaus. Com os novos guindastes, poderemos operar mesmo quando faltar luz”.

A cabotagem é tão importante para o complexo portuário amazense que o Grupo Chibatão conta com duas empresas diferentes totalmente dedicadas a essa modalidade dentro do porto. “A HTR cuida de toda a cabotagem da Log-In e a ATR trata das operações da

O Brasil apresenta 42 mil km de rios, mas somente 28 mil km são vias navegáveis; deste total, 60% estão localizados na Região Norte

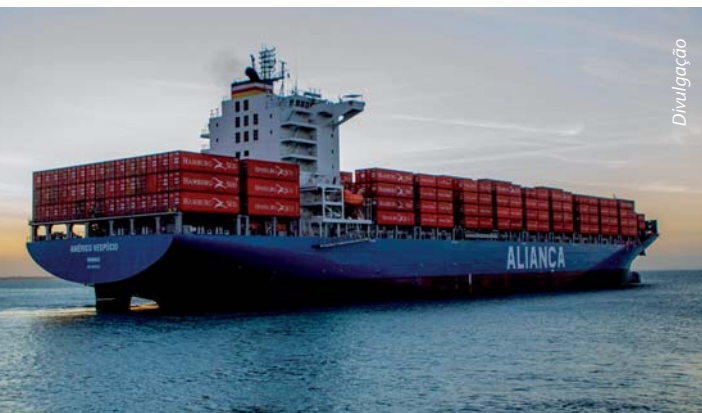
Aliança”, explica Fidelis. Uma das maiores reclamações dos armadores de cabotagem – o fato de sua carga receber o mesmo tratamento daquelas de longo curso, que passam por processos muito mais burocráticos – não acontece, ao menos em Chibatão. “Somos o único porto do Brasil a segregar a carga, com equipe, pátio e equipamentos totalmente dedicados. Isso aumenta muito nossos custos, mas representa também um nível de serviço diferenciado, que acaba se convertendo em custo-benefício”, analisa Fidelis.

Um demonstrativo da relevância de Manaus para a cabotagem é o serviço quinzenal Costa Norte Express, lançado em maio deste ano pela Log-In e realizado por dois navios com capacidade para 1.700 TEUs. Com a novidade, a empresa passou a realizar o trajeto entre os portos de Manaus e Santos sem escalas e em apenas dez dias, quatro a menos que o serviço disponibilizado até então, chamado Amazonas, que faz uma parada em Suape (PE). O objetivo é oferecer baixo transit time para

tornar a cabotagem cada vez mais competitiva diante do modal rodoviário, especialmente no envio de produtos eletroeletrônicos para as regiões Sul e Sudeste. Na viagem de volta, a embarcação deixa Santos e segue para os portos de São Francisco do Sul (SC), Salvador, Suape, Fortaleza e Vila do Conde (PA) para então chegar novamente a Manaus. Ao todo, o ciclo tem duração de 28 dias. Somados ambos os serviços que atendem a Manaus, a Log-In realiza seis escalas mensais na capital amazense e, por meio da rota Atlântico Sul, liga a cidade também a Buenos Aires, na Argentina.

A Aliança conta com uma frequência semanal no Porto Chibatão, operada por cinco navios com capacidades que chegam aos 4.800 TEUs, ligando Manaus aos principais portos do Brasil e a Buenos Aires. Segundo o gerente da Aliança Navegação e Logística em Manaus, Otávio Cabral, a cabotagem em Chibatão apresentou um crescimento de 30% para a companhia no último ano. “A modalidade vem se consolidando cada vez mais, por ser uma alternativa mais segura, competitiva em termos de custos e sustentável na comparação com outros modais”, diz. Atualmente, a Região Norte é responsável por 40% dos resultados obtidos pela Aliança nos negócios de cabotagem.

Cabral menciona que um grande diferencial da companhia é a oferta de serviços de cabotagem porta a porta de e para Manaus, por intermédio da Transportadora Aliança. “Temos uma frota própria de 15 cavalos-mecânicos e 120 carretas porta-contêineres. Estamos aptos a entregar ou coletar cargas nos municípios do Amazonas em que temos acesso por estrada, além do estado de Roraima”. De acordo com ele, os principais itens transporta-



Divulgação

Cabotagem desponta cada vez mais como alternativa para o transporte em longas distâncias

dos pela Aliança são alimentos, bebidas, produtos de higiene e limpeza e materiais de construção para a população da região amazônica.

O executivo destaca que não existem problemas quanto à estrutura portuária da região e afirma que Chibatão faz todos os investimentos necessários para atender aos navios da Aliança, mas, como a companhia atua também no modal rodoviário, faz suas ressalvas quanto às condições das vias, lembrando de um fator bastante conhecido nas cidades portuárias brasileiras: o trânsito. “Os problemas de infraestrutura estão relacionados à logística terrestre, devido aos acessos portuários não estarem dimensionados no âmbito da movimentação atual”, diz. “Faz-se necessária uma revisão desta acessibilidade para que o aumento da movimentação não tenha impacto nas condições de trânsito e, conseqüentemente, no bem-estar da população”, completa.

Planos e projetos

Fica claro, portanto, que as questões locais ainda são um entrave à logística da Região Norte. Ainda que a implantação de projetos como a Ferrovia Transcontinental possa propiciar uma boa alternativa para o transporte de carga do Norte para as demais regiões do país por meio da integração multimodal, não é exatamente uma obra estruturante para a logística regional, sobretudo considerando a localização dos principais polos e mercados consumidores nortis-

Órgãos públicos devem dar condições para que a iniciativa privada invista nos grandes projetos estruturantes para a logística da região

tas. É fato que o modal ferroviário não constitui em uma alternativa para o transporte no Norte do Brasil, em especial na capital amazonense, devido às particularidades de sua geografia. “As ferrovias são inviáveis na região. As condições físicas dificultam muito a implantação de uma malha férrea de qualidade por aqui”, comenta Johnny Fidelis. “E as rodovias apresentam muitos problemas. A verdade é que nossas vias são os rios. A navegação é, sem sombra de dúvidas, o meio de transporte que deve receber mais atenção”, resume.

É isto que se espera para que a logística da Região Norte se desenvolva cada vez mais: atenção especial ao modal hidroviário. “A infraestrutura ainda é muito precária”, analisa Gilvan Ramos. “O governo tem projetos de ampliações e melhorias, com intervenções em hidrovias tanto para cargas quanto para passageiros. Mas, como eu disse, são só projetos”, lamenta o executivo.

Realmente, projetos não faltam. Em fe-

vereiro de 2013, a Antaq apresentou o Plano Nacional de Integração Hidroviária (PNIH). Fruto de uma cooperação entre a agência e a Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC), o trabalho utiliza dados disponíveis no PNLNT e também uma ferramenta tecnológica denominada Sistema de Informações Geográficas do Transporte Aquaviário (Sigtaq), do Laboratório de Transportes e Logística (LabTrans) da UFSC, para estabelecer uma análise detalhada a respeito da situação atual e das projeções para o transporte hidroviário no Brasil.

O plano estabelece cenários futuros baseados nos investimentos de R\$ 15 bilhões previstos no PNLNT, que prevê obras como a implantação de novos corredores hidroviários, a execução de dragagens e a construção de eclusas e terminais de apoio e transbordo nas principais bacias hidrográficas brasileiras, incluindo a Amazônica, com o objetivo de absorverem cada vez mais cargas em suas respectivas regiões. Assim, o transporte aquaviário passaria dos 13,6% de representação dentro da matriz de transporte de carga nacional para 29% até 2025.

No mês de outubro do mesmo ano de 2013, outro plano hidroviário veio à tona. Desta vez foi o Ministério dos Transportes que apresentou seu Plano Hidroviário Estratégico (PHE), estudo financiado pelo Banco Mundial e parte integrante do Programa de Investimentos em Logística (PIL), outro plano lançado pelo governo federal, em 2012, como se não bastassem as promessas do PNLNT. O PHE prevê o crescimento da carga movimentada pelo modal dos então 25 milhões de toneladas para 120 milhões até 2031. Para tanto, o PHE projeta investimentos de cerca de R\$ 17 bilhões no transporte hidroviário até 2024, buscando melhorar a qualida-



Pavan: somente com a participação do empresariado a infraestrutura nacional vai melhorar

Movimentando o Nordeste

Locação de:

- Empilhadeira à combustão de 1.8t até 45t;**
- Empilhadeiras elétricas retráteis e contrabalançadas;**
- Transpaleteiras elétricas;**
- Transpaleteiras elétricas patoladas;**
- Rebocadores elétricos;**
- Plataformas aéreas articuladas e tesoura;**
- Telemanipuladores.**

de das atuais hidrovias e expandir a malha em mais de 3 mil km.

Vale ressaltar que o PIL prevê também investimentos de R\$ 7,3 bilhões para a adequação de 270 aeroportos brasileiros, a maior parte situada no Norte do Brasil. A região receberia R\$ 1,7 bi do montante para obras em 67 terminais aéreos, sendo 25 no Amazonas, 24 no Pará, 6 em Rondônia, 4 no Acre, 3 em Roraima, 3 no Tocantins e 2 no Amapá.

Em todos os casos, as expectativas são, muito mais do que ambiciosas, uma esperança de que o transporte de cargas nortista receba a atenção que merece. Porém, a apenas alguns meses do início de 2015 e às vésperas das eleições presidenciais, tais iniciativas continuam sendo somente planos, sem que nenhuma intervenção prática tenha sido realizada. A impressão que fica é a de que, no país das eternas promessas políticas, gasta-se muito mais dinheiro com papel do que com obras estruturantes de fato. Dentre todas as iniciativas previstas pelo governo federal, somente algumas concessões de rodovias e aeroportos foram realizadas, e nenhuma delas abrangendo o Norte do país.

Por outro lado, é óbvio que mudanças significativas na infraestrutura de toda uma região jamais aconteceriam sem tais estudos. E o Norte Competitivo é um dos que vale mencionar. Realizado pela consultoria Macrologística a pedido da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e das federações da indústria dos estados envolvidos, o trabalho teve como objetivo elaborar um plano estratégico para o transporte de cargas na região da Amazônia Legal, que inclui, além dos estados do Norte brasileiro, o Maranhão e o Mato Grosso.

O presidente da Macrologística, Renato Pavan, conta que a em-

presa foi contratada em 2007 e que a elaboração do estudo durou cerca de um ano e meio. “Primeiro identificamos as cadeias produtivas, depois levantamos toda a infraestrutura de transporte existente, incluindo ferrovias, hidrovias, rodovias e portos, e então determinamos a quantidade de carga que passa por cada uma delas, apontando os gargalos”. Ele conta que, já na época das pesquisas, algumas das vias analisadas recebiam até quatro vezes mais carga do que a quantidade para a qual haviam sido dimensionadas.

De todas as intervenções apontadas pelo Norte Competitivo, nove eixos de integração foram considerados prioritários. “Verificamos quais eram aqueles que, além de apresentarem um custo interessante, demandariam investimentos compatíveis. Muitas vezes uma alternativa de transporte apresenta um ganho enorme, mas tem um custo muito alto. Portanto é preciso priorizar certos projetos”, comenta Pavan. Dentre os nove eixos propostos, o executivo destaca o Jurueña-Tapajós como um projeto que vem saindo do papel.

Com ele, a produção de grãos mato-grossense poderia ser escoada pelos rios Arinos e Jurueña e depois pelo Tapajós até o Porto de Vila do Conde, com uma economia no custo do frete por tonelada de até 40% na comparação com a exportação por Paranaguá, no Paraná. Em abril deste ano, a Bunge, companhia norte-americana do setor de agronegócio, inaugurou o complexo portuário Miritituba-Barcarena, no Pará, formado por dois terminais e pela empresa de navegação Unita-pajós, parceria com o Grupo Maggi. De um lado do eixo de transporte fica a Estação de Transbordo de Miritituba, às margens do Rio Tapajós, e do outro o Terminal Portuário



www.lamorim.com

(71) 3394-1477

Lote 04, Quadra 06 - CIA/SUL

Simões Filho/BA



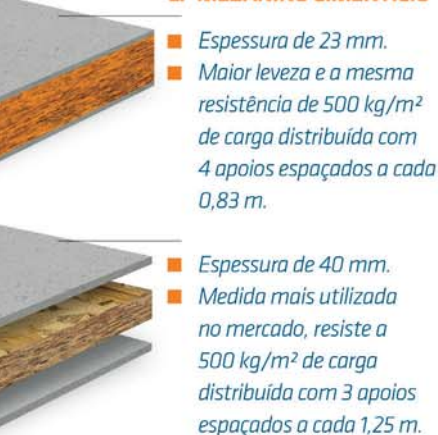
Opção ideal para seu projeto.



DIFERENCIAIS

- Miolo constituído por LP OSB* com garantia de 20 anos contra cupins.
* Oriented Strand Board (OSB) placas de tira de madeira altamente resistentes, 100% tratadas e orientadas.
- Dimensões e acabamentos uniformes garantidos por produção em linha contínua (facilitando a instalação e aplicação de revestimentos).
- Placa cimentícia sem amianto.
- A superfície cimentícia é incombustível e não propaga chamas.
- Versatilidade que permite qualquer tipo de acabamento.

LP MEZANINO CIMENTÍCIO



- Espessura de 23 mm.
- Maior leveza e a mesma resistência de 500 kg/m² de carga distribuída com 4 apoios espaçados a cada 0,83 m.
- Espessura de 40 mm.
- Medida mais utilizada no mercado, resiste a 500 kg/m² de carga distribuída com 3 apoios espaçados a cada 1,25 m.

LP MEZANINO FENÓLICO



- Espessura de 40 mm
- Tem uma das faces com textura anti-derrapante e a mesma resistência de 500 kg/m² para 3 apoios espaçados a cada 1,25 m.

Fronteira Norte (Terfron), em Vila do Conde. Ao todo, foram investidos R\$ 700 milhões no complexo. “É um projeto privado, colocado em prática pela iniciativa privada”, destaca Pavan, ressaltando que o exemplo citado deixa claro que está nas mãos do empresariado estruturar o transporte brasileiro. Para ele, o país ainda precisa se conscientizar de que somente assim sua infraestrutura vai mudar.

O consultor explica, porém, que quando o assunto são as hidrovias, a participação da iniciativa privada ainda é bastante tímida e as vias mostram-se muito dependentes de investimentos governamentais para receber intervenções como dragagens, instalação de eclusas, balizamento e sinalização, por exemplo. “No caso das rodovias é tudo mais fácil. O modelo de concessão já existe há muitos anos, está consolidado e é relativamente simples. Mas quando partimos para os outros modais, fica tudo mais complicado”, diz. “As obras devem ser feitas por manifestação de interesses. Quem é beneficiado por ela, naturalmente vai querer investir. Se não for criado um modelo que facilite a participação da iniciativa privada desde o planejamento até a execução das obras, as coisas não vão andar”, completa.

“Não dá para ficar esperando a boa vontade do governo”, concorda Fidelis. “A Região Norte vem crescendo muito, mas não temos a contrapartida dos órgãos públicos com os devidos investimentos. Tenho certeza de que, se dependesse somente do governo, o PIM não teria tantas empresas como tem hoje”. E, infelizmente, o executivo não vê nenhuma mudança em relação a isso em um horizonte próximo. “Se nem com a Copa do Mundo tivemos melhorias na infraestrutura

da região, não podemos esperar que algo ocorra logo”, diz. Ramos concorda: “Acredito que melhorias só acontecerão em longo prazo, face à falta de vontade política. Antes, é preciso haver uma mudança de atitude por parte dos governantes, em todas as esferas”.

Para Pavan, independentemente de quem está no poder, a solução para que a infraestrutura da Região Norte possa crescer é a mesma. “Existe a máquina do governo por trás, e não tem como mudar isso sem uma grande reforma política e administrativa. Por isso, a parte do governo tem de ser fazer a licitação, chamar quem tem interesse, analisar a viabilidade, dar a concessão e não atrapalhar o andamento do projeto”, reflete, ao lembrar que, muitas vezes, o poder público ainda atravanca as obras, como em casos que necessitam de licenças ambientais, por exemplo. “Nas mãos do governo só vemos projetos inviáveis que fazem com que o processo de melhora fique desacreditado. O que deve ser feito é aquilo que a iniciativa privada, que é quem utiliza o sistema, quer, e não o que o governo acha que deve fazer”, finaliza. ●

Fernando Fischer

- IBGE: (11) 2105-8212
- Suframa: (92) 3237-6549
- CNT: 0800 728-2891
- Antaq: (61) 2029-6500
- Ministério dos Transportes: (61) 2029-7000
- Porto Chibatão: (92) 2129-1900
- TRA: (92) 3249-1699
- Aliança: (92) 3623-2300
- Hines: (11) 5504-7600
- Colliers: (11) 3323-0000
- Macrologística: (11) 3082-3200