

# Riqueza perdida no caminho

ECONOMIA

João Carlos Castro/Folha do Povo - 6/3/09



Buracos na BR 163, que liga o Mato Grosso ao Pará: más condições da rodovia limitam tráfego de caminhões

*Maior escoamento da safra de grãos pelos terminais do Norte do país poderia reduzir custos de transporte em 40%, segundo a CNA. Para isso, porém, obras prometidas pelo governo teriam que sair do papel*

SIMONE KAFRUNI

A competitividade da produção agrícola brasileira, perdida da porteira para fora por conta da precariedade da infraestrutura logística do país, poderia dar um salto significativo se projetos prometidos pelo governo saírem do papel. Estudo da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA) aponta que o frete ficaria 40% mais barato com escoamento em direção aos **portos** do chamado Arco Norte. E os **Terminais de Uso Privado (TUPs)** já regeição estão preparados para receber, pelo menos, o dobro da atual carga de grãos.

Mapa elaborado pela CNA mostra o quanto os **portos** do Arco Norte são subaproveitados para a exportação de grãos, devido aos acessos precários. Se o trecho da BR-163, que liga Mato Grosso ao Pará, fosse completamente pavimentado, em vez das atuais 6 milhões de toneladas que por ali são transportadas em direção ao Porto de Santarém (PA), poderiam passar 10 milhões de toneladas. Quando estiver operando, a Ferrogrão, ferrovia cujo projeto tem traçado paralelo à rodovia e deve ser leiloada este ano, teria capacidade de transportar até 40 milhões de toneladas.

No entanto, a realidade é bem diferente e provoca congestionamentos de caminhões carregados de grãos nos **portos de Santos** (SP), Paranaguá (PR) e Rio Grande (RS). Segundo levantamento realizado pela assessora técnica da Comissão Nacional de Logística e Infraestrutura da CNA, Elisângela Lopes Pereira, 62,3% da safra de 206,4 milhões de toneladas de soja e milho de 2018 foram produzidos acima do paralelo 16 (veja mapa). Porém, apenas 26,2% foram



Continuação: Riqueza perdida no caminho

exportados pelos portos do Arco Norte -- Porto Velho, Itacoatiara, Santarém, Santana, Belém/Barcarena, Itaqui e Salvador/Ilhéus.

"Enquanto em 2009 se exportavam 7 milhões de toneladas pelo Arco Norte, no ano passado foram 32,5 milhões de toneladas. Houve crescimento (de 364%) mesmo sem as condições ideais de acesso. Mas, ainda é pouco. Dá para crescer muito mais", destaca Elisângela. O excedente de 69,6 milhões de toneladas, depois do consumo interno estimado em 26,4 milhões de toneladas, viaja pelas estradas do país para ser embarcado nos portos do Sul e Sudeste, responsáveis por 73,8% das exportações de soja e milho do país. "Dependendo da infraestrutura disponibilizada e do destino, é muito mais barato sair pelo Arco Norte. Por ali se vai para a Europa ou para China, pelo Canal do Panamá, por exemplo", explica.

"Os investimentos previstos nas ferrovias Ferrogrão, Fico (Ferrovia de Integração do Centro-Oeste) e Fiol (Ferrovia de Integração Oeste-Leste) e nas rodovias BR-158 e BR-153 vão abrir caminhos para os portos do Arco Norte", estima. Segundo ela, o Porto do Itaqui, em São Luís do Maranhão, é o que mais exporta, com 9,6 milhões de toneladas (7,8%), seguido de Barcarena/Belém (7,1%). "Em 2009, saíam por Itaqui somente 2 milhões de toneladas", lembra a assessora.

O potencial é grande, mas a dependência de infraestrutura também. Enquanto a BR-163 não é concluída, o governo promete investir R\$ 4 milhões na Operação Safra 2 para garantir o escoamento de 14,7 milhões de toneladas que devem passar pela rodovia este ano. "A operação foi desenhada em parceria com a CNA. Nós sugerimos algumas ações, porque a BR-163 fica sem condições de trafegabilidade por conta das chuvas, justamente durante a safra da soja", explica Elisângela. Apesar de paliativas, as medidas devem mitigar os problemas, diz ela. "São montadas patrulhas de desencalhamento.

É feito o agendamento de caminhões. Isso melhora a

fluidez. Mas o que nos deixa mais otimistas é o anúncio de que a pavimentação da rodovia será concluída", destaca.

A BR-163 terá 51 quilômetros pavimentados ainda em 2019, de acordo com o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. As obras nos 58 quilômetros restantes também devem ser iniciadas e a estrada, concedida à iniciativa privada enquanto a Ferrogrão não ficar pronta. "A principal alternativa para a 163 será a ferrovia. A integração desses modais vai permitir uma redução de até 40% no frete", calcula. A economia deve impulsionar o redirecionamento dos embarques do excedente agrícola para o Arco Norte.

## Capacidade

A **Associação de Terminais Portuários Privados (ATP)** garante que os portos do Arco Norte não só têm capacidade para um aumento considerável de carga, como estão investindo para dobrá-la. Segundo o diretor presidente da **ATP**, almirante **Murillo Barbosa**, embora a região seja responsável por exportações de 32 milhões de toneladas, os terminais já têm capacidade instalada para 46,5 milhões de toneladas. "Não há com que se preocupar. Não alcançaremos esse volume em 2019. Além disso, existem vários projetos de ampliação", afirma. Logo, os terminais chegarão a uma capacidade de 60 milhões de toneladas.

Os portos com maior potencial de expansão, diz o presidente da ATP, são Itaqui e Barcarena, mas Santarém também vai crescer. "Da capacidade total de 15 milhões de toneladas de Itaqui, 10 milhões são para grãos. Há quatro licitações em estudo por empresas e consórcios para ampliar para 16 milhões de toneladas", antecipa.

Mesmo com o maior aproveitamento do Arco Norte, não há temor de esvaziamento dos terminais do Sudeste e Sul, assegura Barbosa. "A produção vai aumentar, porque a demanda mundial por alimentos é

Continuação: Riqueza perdida no caminho

crescente e o Brasil ainda tem uma disponibilidade de área enorme. Por isso, a necessidade de ampliarmos as condições logísticas. Mato Grosso não produz mais porque não tem como escoar", assinala. Estudo do Núcleo de Infraestrutura e Logística da Fundação Dom Cabral mostra que, no período de 2015 a 2035, o volume de cargas crescerá 36,8% e o de transporte em toneladas, 43,7%.

A região que mais produz tem um consumo interno menor, porque é menos povoada, enquanto na metade Sul e Sudeste ocorre justamente o contrário, com grande demanda doméstica. O resultado são rodovias lotadas de carretas, com alto custo de transporte e maior desgaste da infraestrutura. "Será que vale a pena exportar grãos por Santos, um terminal tão rico, com alta movimentação?", indaga Barbosa. "Não vai faltar carga para ninguém. É inimaginável ter portos ociosos."

O almirante ressalta, no entanto, que o governo precisa fazer sua parte. E lembra que as promessas são reincidentes. "Para deslanchar Miritituba (porto no

Rio Tapajós), quando houve interesse dos primeiros terminais privados, em 2012, o único compromisso do governo foi concluir a BR-163. Além de nunca ter ficado pronta, a parte já pavimentada está comprometida. O asfalto já está todo esburacado."

Para Barbosa, a solução definitiva para que os portos do Arco Norte possam ser totalmente aproveitados será a Ferrogrão. "A BR-163 é um paliativo, porque o asfalto, naquela região, some. A estrutura de uma ferrovia é perene", destaca. O presidente da ATP sustenta, ainda, que investimentos em hidrovias também seriam viáveis. "O custo de manutenção é muito mais baixo do que os de rodovias e ferrovias", compara.

***"Dependendo da infraestrutura disponibilizada e do destino, é muito mais barato sair pelo Arco Norte. Por ali se vai para a Europa, ou para China, pelo Canal do Panamá, por exemplo"*** **Elisângela Lopes Pereira**, assessora técnica da CNA