

Agronegócios

Logística Tradings e operadores logísticos devem aportar mais de R\$ 3 bilhões para escoar grãos pelo Norte Megainvestimento abre nova rota para soja

Gerson Freitas Jr.
De São Paulo

Com a aproximação das obras de pavimentação da BR-163 de Itaituba (PA), empresas privadas começam a tirar do papel os planos para a criação de um novo sistema logístico, capaz de escoar até 20 milhões de toneladas de grãos de Mato Grosso pelos portos da Bacia Amazônica. Ao todo, os investimentos na construção de estações de transbordo, armazéns, terminais portuários, empurradores e embarcações devem consumir mais de R\$ 3 bilhões até o fim da década.

O corredor abre uma nova rota para a exportação da soja e do milho colhidos no entorno dos municípios de Sinop, Sorriso, Nova Mutum e Lucas do Rio do Verde, cortados pela BR-163. Hoje, mais de 70% da safra mato-grossense é escoada pelos portos de Santos (SP) e Paranaguá (PR), a mais de 2 mil quilômetros da origem. Alguns caminhões vão ainda mais longe, até São Francisco do Sul (SC) e Rio Grande (RS).

Boa parte dos recursos privados deve ser investida no município paraense de Itaituba, especificamente no distrito de Miritituba, localizado à margem direita do Rio Tapajós e próximo ao entroncamento entre as rodovias BR-163 e BR-230, a cerca de 900 quilômetros desse cinturão agrícola. O objetivo é transformar o município em uma espécie de “hub”, capaz de receber a produção do Médio-Norte de Mato Grosso e distribuí-la em comboios de barcaças para os portos exportadores de Santarém (PA), Vila Rica (PA) e Santana (AP). A expectativa é que os primeiros carregamentos de Mato Grosso passem por esse corredor a partir da safra 2014/15.

Pelo menos oito empresas já adquiram terrenos em Miritituba para a construção de estações de transbordo à margem do Tapajós, um rio naturalmente navegável para barcaças. Destas, ao menos quatro — as tradings americanas Bunge e Cargill e as operadoras logísticas Hidrovias do Brasil e Cianport — possuem projetos em estágio final de licenciamento ambiental e com obras a iniciar ainda em 2013.

Segundo o vice-presidente da Associação dos Terminais Privados do Rio Tapajós (ATAP), Geraldo Afonso, as quatro companhias devem investir, ao todo, R\$ 600 milhões apenas em Miritituba e outros R\$ 1,4 bilhão na construção dos comboios de barcaças e em aumento de capacidade em seus terminais nos portos exportadores. “Os investimentos já conhecidos somam R\$ 2 bilhões, mas o valor será muito maior”, afirma.

Composta por oito empresas, a ATAP foi criada em novembro do ano passado com o objetivo de representar os interesses das empresas com planos de investimento no novo sistema. Além das quatro

empresas citadas, fazem parte da associação Brick Logística, Chibatto Navegações, Reicon e Unirios.

A Cargill, que há 10 anos opera um terminal graneleiro no Porto de Santarém (PA), é uma das maiores interessadas no projeto. Segundo o gerente de portos da companhia, Clythio Buggenhout, a múlti pretende investir cerca de R\$ 200 milhões para receber a produção em Miritituba e transportá-la, pelo Tapajós, até o porto. Com isso, a empresa quer triplicar o volume de soja exportado por Santarém, das atuais 1,9 milhão de toneladas para 4 milhões por ano.

“Miritituba é um entreposto óbvio de interligação rodo-hidroviária, é um curinga. De lá podemos ir a qualquer porto grande da Região Norte. O projeto abre uma matriz de alternativas logísticas”, afirma Buggenhout. “Estamos falando de investimentos totais de R\$ 3 bilhões a R\$ 4 bilhões nesse eixo”.

O executivo afirma ainda que o investimento vai mitigar o “impacto socioambiental” que a chegada de milhares de caminhões carregados com soja teria sobre Santarém após a conclusão da BR-163 — cada comboio de barcaças pode transportar até 30 mil toneladas de grãos, substituindo mais de 800 caminhões. Hoje, a soja exportada do terminal da Cargill em Santarém é transportada de caminhão até Porto Velho (RO), de onde segue por barcaça até Santarém.

A Bunge não comenta seus investimentos na região, mas o **Valor** apurou que a companhia deve aportar cerca de R\$ 500 milhões na construção de uma estação de transbordo em Miritituba e de um terminal portuário no porto de Vila do Conde, no município paraense de Barcarena. Segundo as fontes ouvidas pelo jornal, a empresa pretende construir uma capacidade para movimentar até 5 milhões de toneladas pelo novo corredor. Só o investimento em barcaças para operar o trecho deve demandar outros R\$ 300 milhões.

A Hidrovias do Brasil, empresa controlada pelo fundo P2 Brasil — criado pelos grupos Pátria Investimentos e Promon — teria planos de investir um montante semelhante ao da Bunge em seu eixo, também ligando Miritituba a Vila do Conde.

O presidente da Hidrovias do Brasil, Bruno Serapião, não confirma os valores, mas afirma que o sistema operado pela companhia terá capacidade para movimentar 4,4 milhões de toneladas de grãos. “Pretendemos iniciar a construção dos dois terminais [Miritituba e Vila do Conde] ainda no primeiro semestre e entrar em operação na safra 2015/16”, afirma.

Segundo ele, a companhia deve escoar até 1,5 milhão de toneladas no primeiro ano de operação e atingir a capacidade total na temporada 2020/21. O executivo revela ainda que a companhia deve con-



Obras na BR-163 avançam rumo à cidade paraense de Itaituba. Novo corredor de exportação será capaz de escoar até 20 milhões de toneladas de grãos

tratar a construção de pelo menos sete comboios de barcaças, com capacidade individual para transportar até 700 mil toneladas anuais.

Serapião afirma que a Hidrovias do Brasil vai construir e operar o sistema, mas não descarta a entrada de um sócio. “Há interesse de empresas no mercado em desenvolver parcerias e estamos estudando essa possibilidade”.

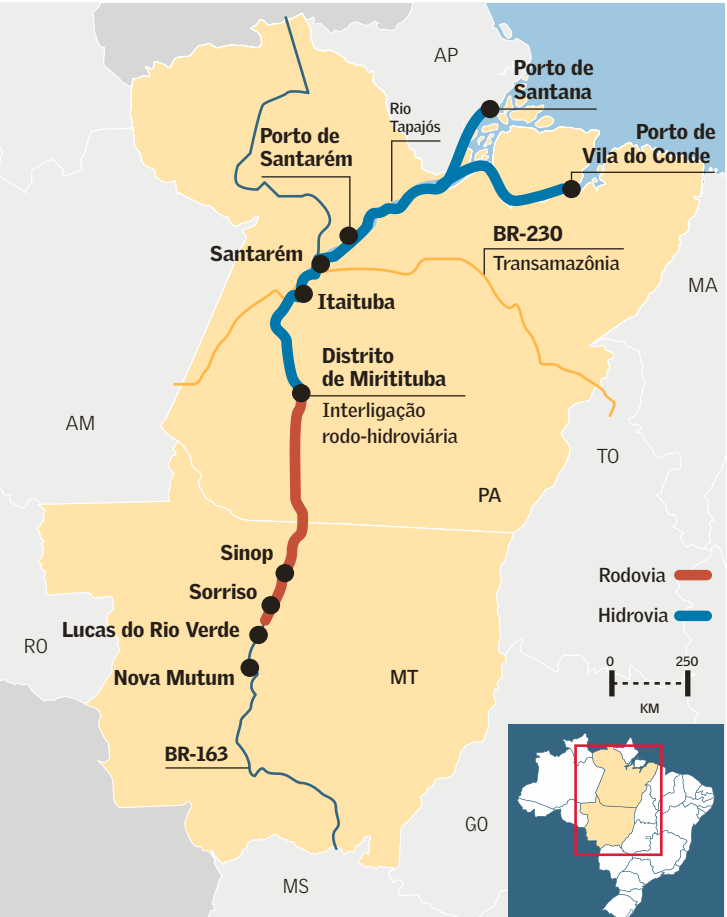
Para ele, a entrada em operação do novo eixo logístico deverá resultar em uma “queda significativa” nos custos de frete, mas ainda é cedo para fazer projeções. “Trata-se de um sistema novo e ainda precisamos saber qual será a base tributária desses investimentos, o que é determinante para o cálculo do preço final”.

Já a Cianport, uma joint venture entre as mato-grossenses Fiagril Participações e Agrosoja (ver matéria ao lado), prevê investir entre R\$ 350 milhões e R\$ 380 milhões na construção de estruturas de recebimento e embarque em Miritituba e no Porto de Santana, no Amapá. O objetivo é transportar até 3 milhões de toneladas pelo corredor. Na primeira fase, com implantação entre 2014 e 2018, a empresa deve movimentar 1,8 milhão de toneladas. A empresa capotou um empréstimo de R\$ 73 milhões do fundo da marinha mercante, operado pelo BNDES.

O secretário de Desenvolvimento do Pará, Sydney Rosa, diz que mais de 15 empresas podem se instalar em Miritituba nos próximos anos. “Precisamos garantir um processo ordenado, pois crescerão as demandas sociais na região”, afirma.

Nova saída

Corredor logístico BR-163 — Rio Tapajós



Investimentos privados R\$ 3 bilhões*	Empresas envolvidas: Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil e Cianport
Capacidade de escoamento 20 milhões de toneladas/ano	Início das obras 2013

Fonte: *valor estimado pelo mercado



Comboios de barcaças que vão operar nos rios da bacia amazônica para os portos de Vila do Conde e Santana podem transportar até 30 mil toneladas de grãos, substituindo mais de 800 caminhões

Cianport é aposta de tradings regionais

De São Paulo

A Cianport foi criada há apenas um ano com o único objetivo de explorar as oportunidades do corredor logístico BR-163—Rio Tapajós. A companhia é uma joint-venture entre Fiagril e a Agrosoja, duas comercializadoras de grãos de Mato Grosso.

As duas empresas possuíam terrenos vizinhos em Miritituba desde o ano 2000 e, no ano passado, resolveram integrar seus projetos. “Desde o início da soja em Mato Grosso já vislumbrávamos uma saída pelo Norte, mas o projeto só ganhou viabilidade com o avanço das obras de pavimentação da BR-163”, afirma Jaime Binsfeld, presidente da Fiagril.

Há dez anos, lembra o executivo, a Cargill enfrentava pressões de ambientalistas para se instalar em Santarém (PA). “Percebemos que a ida para o Norte seria complicada, então olhamos para Itaituba, uma área com vários terrenos já abertos às margens do Tapajós, e resolvemos apostar”, afirma.

Juntas, Agrosoja e Fiagril movimentam cerca de 2 milhões de toneladas de soja e milho por meio das chamadas operações de barter — troca de insumos por produção agrícola.

Além de uma estação de transbordo, em Miritituba, a Cianport prevê construir um terminal privativo na ilha de Santana (AP) para receber e exportar essa produção. Por enquanto, a companhia possui um contrato de uso temporário no Porto de Santana, que é público.

Para Binsfeld, o novo corredor deve proporcionar uma economia de pelo menos 10% a 15% nos custos de frete dos produtores mato-grossenses. “Independentemente da economia, é uma alternativa que se abre. As opções atuais estão esgotadas”, afirma. Segundo ele, um carregamento de soja chega a demorar quatro dias no percurso entre Lucas do Rio Verde e o porto de Paranaguá.

Além disso, prevê, o eixo deve viabilizar a expansão da fronteira agrícola para os municípios localizados entre o norte de Mato Grosso e o sul do Pará. *(Gfj)*