

NOVA ROTA

# Mais perto do Norte

Avançam projetos para escoar grãos pelos portos da região. Custo do frete pode cair em 30%

DANILO FARIELLO  
danilo.fariello@bsb.oglobo.com.br

**BRASILIA** - Com forte impulso dos interesses da China, começa a sair do papel no Brasil uma série de projetos de transportes que deverão encurtar a rota entre a produção agrícola no interior do país e a Ásia, pelos portos da Região Norte. Nos últimos meses, iniciativas em hidrovias, rodovias e ferrovias registraram algum avanço para a abertura da chamada saída Norte, ou Arco Norte, que poderá, segundo a Confederação Nacional da Agricultura (CNA), reduzir em mais de 30% o custo do frete da produção do Mato Grosso enviada ao exterior, o que poderia dar um adicional de renda de 10% para o produtor de soja e de 20% para o de milho. Da porteira da fazenda até o porto, o custo do transporte da produção brasileira é mais de quatro vezes superior ao dos Estados Unidos, o que torna os nossos grãos mais caros na chegada à China, apesar do menor custo de produção, diz a CNA.

A lógica econômica da abertura do Arco Norte está no fato de os portos da região serem mais próximos de EUA, Europa e Ásia. A distância em navio entre o Porto de Itaqui (MA), por exemplo, e o Japão, via canal do Panamá, é 23% menor do que o percurso entre o Porto de Santos (SP), de onde saem 85% da produção agrícola do país, e Tóquio. Isso significa menos custo de combustível e menos tempo de viagem.

**CHINESES E EUROPEUS INTERESSADOS**

Os projetos atraem, obviamente, investidores chineses, que já estão estudando a ferrovia que liga o Mato Grosso ao Pacífico, por exemplo, e querem assegurar uma oferta de bens agropecuários a preços acessíveis de maneira permanente. Mas a onda de projetos também atrai outros estrangeiros, como os europeus. Mais tímidos nesse movimento estão as empreiteiras brasileiras envolvidas na Operação Lava-Jato, mas há um conjunto de grupos menores negociando com estrangeiros.

No dia 31 haverá um leilão de áreas de portos no Pará pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). No último leilão, uma área no estado não teve interessados. Mas, desta vez, o governo promoveu adequações e prevê uma concorrência acirrada. Entre os terminais que serão leiloados, estão áreas para transporte de grãos sólidos vegetais vindos do interior do país.

— Só o terminal de Outeiro (PA) tem potencial para movimentar quase tudo o que já passa por Paranaguá (PR) hoje — disse o consultor de logística da CNA, Luiz Antonio Fayet.

Essa saída pelo Norte, porém, depende de um arranjo logístico multimodal que o governo e os empresários brasileiros tentam destruir há anos. Os projetos, basicamente, procuram conectar por rodovias, trilhos ou hidrovias a produção

**AS OBRAS NA REGIÃO**

**PROJETOS LOGÍSTICOS NO NORTE**

**FERROVIA NORTE-SUL**

Os trechos entre Açailândia e Barcarena e entre Estrela d'Oeste e Goiânia ainda não foram licitados

**FERROVIA PARAENSE**

Projeto de R\$ 17 bilhões do governo do Pará, e o primeiro trecho deve ir à leilão ainda este ano. São 1.350 quilômetros que cortam o estado, ligando o Mato Grosso até os portos paraenses

**FERROGRÃO**

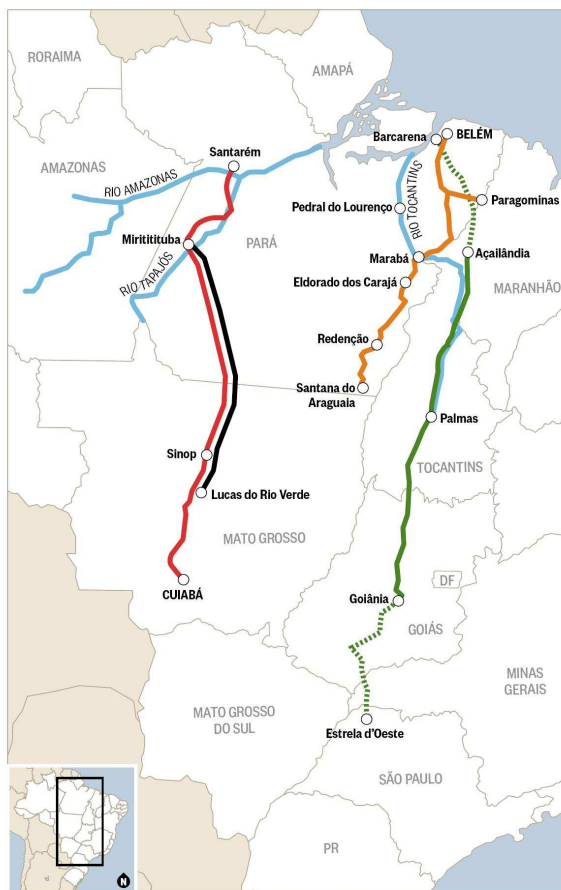
Com previsão de investimentos de R\$ 9,9 bilhões, a ferrovia liga Lucas do Rio Verde (MT) e Miritituba (PA) e vai correr em paralelo à BR-163. O leilão deve ser este ano

**RODOVIAS**

BR-163: o trecho entre Sinop (MT) e Miritituba (PA): com valor estimado de R\$ 6,6 bilhões, a concessão desse trecho da rodovia já teve audiências públicas. Produtores de soja reclamam do teto previsto para as tarifas de pedágio. De Miritituba e Santarém, a conexão para o litoral pode ser feita por hidrovias

**HIDROVIAS**

Enquanto a ferrovia Norte-Sul não chega a Barcarena, a hidrovía do Tocantins pode ser uma alternativa para ter acesso aos portos da Região Norte. O edital de derrocamento (retirada de rochas do fundo do leito) do Pedral do Lourenço foi lançado em fevereiro



do Centro-Oeste aos portos do Norte.

O lançamento, em fevereiro, do edital para derrocamento (retirada de rochas do fundo do leito) do Pedral do Lourenço no Rio Tocantins, para que ele seja navegável durante todo o ano, era esperado há mais de uma década pelo porto do Pará, explicou o ministro dos Portos, Hélder Barbalho. A hidrovía, quando perene, tende a ser mais barata e menos poluente do que outros modais.

— Enquanto a (ferrovia) Norte-Sul não chega a Barcarena (PA), essa pode ser a alternativa de ligação entre o ponto atual da ferrovia e Marabá, onde estão os portos — disse Barbalho.

**RODOVIA, HIDROVIA E FERROVIAS**

Segundo Valter Casimiro Silveira, diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura Terrestre (Dnit), a abertura

“Só o terminal de Outeiro (PA) tem potencial para movimentar quase tudo o que passa por Paranaguá (PR)”

**Luiz Antonio Fayet**  
Consultor de logística da CNA

da hidrovía do Tocantins, que é licitada pelo órgão, representará uma redução significativa dos fretes do agronegócio daqui a cinco anos, quando a obra deve ficar pronta. O custo é estimado em R\$ 560 milhões. A licitação já apontou um vencedor para elaboração de projetos, a DTA Engenharia, e a fase atual é de análise dos documentos da empresa.

— Você diminui o custo do frete e aumenta a competitividade dos nossos fornecedores no mercado internacional — disse Casimiro.

Além da obra que deve perenizar a hidrovía, que hoje só funciona poucos meses do ano, o governo levou a audiências públicas, em fevereiro, a concessão do trecho da BR-163 entre Sinop (MT) e Miritituba (PA), de onde os grãos podem partir em hidrovía até o exterior. O valor estimado da concessão

é de R\$ 6,6 bilhões. Também foi anunciado para 2016 o leilão da ferrovia entre Lucas do Rio Verde (MT) e Miritituba, com previsão de investimentos de R\$ 9,9 bilhões, a chamada Ferrogrão, que deve correr paralelamente à rodovia.

Os produtores brasileiros veem com animação a saída Norte, mas apontam cuidados a serem tomados na construção e concessão. Edeon Vaz Ferreira, consultor de logística da Associação dos Produtores de Soja e Milho do Mato Grosso (Aprosoja) criticou na audiência pública do leilão da BR-163 o teto das tarifas de pedágio, que fariam o trecho de Sinop a Miritituba custar até R\$ 880 por caminhão. A associação criticou também a redução do ritmo das obras de pavimentação da BR-163, enquanto o leilão não ocorre.

Os movimentos pelos modais de transporte no interior do país também vêm estimulando a instalação e a contratação de terminais nos portos nos estados do Amazonas (Itacoatiara), da Bahia (Salvador e Ilhéus), do Maranhão (Itaqui) e do Pará (Santarém e Vila do Conde). A CNA prevê que o fluxo por esses portos quase triplique até 2025.

Segundo Barbalho, essas iniciativas na abertura do Arco Norte representam um avanço logístico no país no sentido da intermodalidade, o uso conjunto e concorrência dos diversos tipos de modais, aumentando a atratividade dos terminais portuários da região Norte. Ferreira, da Aprosoja, destaca, porém, que leva pelo menos cinco anos para os terminais saírem do papel:

— O projeto (de porto) que foi licitado agora só começará a operar em 2021.

**MAIS DE METADE DA PRODUÇÃO AGRÍCOLA**

A redução do valor do frete na abertura da saída Norte do país está ligada também ao local onde tem se concentrado — e deve avançar — a maior parte da produção agropecuária do país. Segundo estudo de Fayet, é acima do paralelo geográfico 16° Sul de onde sai mais da metade da produção nacional, mas o consumo interno naquela região é de um quinto do verificado na área brasileira mais ao sul. Além disso, um estudo técnico que circulou no governo no ano passado apontou que essa área do Centro-Oeste tem uma produção agrícola menos vulnerável a variações climáticas mais severas.

A articulação dos empreendimentos para abertura do Arco Norte foi acompanhado diretamente pela presidente Dilma Rousseff, que vê nessas ações um potencial legado logístico. Com os soluções do Programa de Investimentos em Logística (PIL), que ainda não conseguiu leiloar uma ferrovia, por exemplo, o governo vem, cada vez mais, concentrando esforços nos principais eixos de transportes, dos quais o Arco Norte é o de investimentos mais vultuosos. ●