

Limitações de portos do Norte custam US\$ 4 bi por ano

Situação também gera congestionamento nas estradas e nos portos de Santos e Paranaguá

DA ESTADÃO CONTEÚDO

04/03/2016 - 14:14 - Atualizado em 04/03/2016 - 14:22

As limitações portuárias no Norte do Brasil geram perdas ao redor de US\$ 4 bilhões por ano para o agronegócio apenas com transporte. Um estudo da Câmara de Infraestrutura e Logística do Ministério da Agricultura estima que entre 60 milhões e 70 milhões de toneladas de soja e milho terão de rodar mil quilômetros a mais, saindo do Centro-Norte em direção aos portos do Sul e Sudeste, para serem exportados. Na prática, isso significa mais do que perdas com frete: traz impactos de congestionamento nas estradas e nos portos, sobrecarregando Santos e Paranaguá (PR) - as principais portas de saída do País.

Com a expansão da capacidade operacional da região conhecida como Arco Norte, uma área em formato de semicírculo que vai de Porto Velho (RO) à Salvador/Ilhéus (BA), haveria uma economia entre US\$ 47 e US\$ 60 por tonelada de grão, a depender da região produtora. Só em Mato Grosso, o impacto estimado é de US\$ 1,2 bilhão por ano.

Luiz Antônio Fayet, consultor em infraestrutura e logística da Confederação Nacional da Pecuária e Agricultura do Brasil (CNA), calcula que, para sanar esse déficit portuário no Arco Norte, seriam necessários entre 18 e 20 anos.

“No momento em que tivermos condições logísticas adequadas para as novas fronteiras, o deslocamento da porteira até um porto de embarque será reduzido entre 500 e 1 mil quilômetros de percursos terrestres”, explicou o consultor. Segundo ele, se “o Governo não atrapalhar”, o Brasil será o maior exportador do mundo em 2020. Para isso, no entanto, é preciso melhorar não apenas os portos, mas a malha ferroviária, as hidrovias e as rodovias.

Avanços

Para o presidente da Câmara de Infraestrutura e Logística, Edeon Vaz Ferreira, muita coisa saiu do papel e avançou fortemente, sobretudo nas estações de transbordo de cargas, locais onde os caminhões são recebidos. “Mas as coisas precisam andar mais rápido”, afirmou.

Ferreira lembrou que uma das travas é a burocracia, com demora na liberação de licenças e zoneamento de áreas.

“Nossa preocupação é de que os portos que forem licitados agora só começem a funcionar daqui a cinco anos. É muito tempo”. Além dos portos, segundo ele, é preciso uma malha de transporte que permita chegar a essas portas de saída para as exportações.

O ministro dos Portos, Hélder Barbalho, avalia que, nos leilões de seis áreas no Pará, que ocorrerão no próximo dia 31, os portos do estado devem se consolidar como rota de escoamento de grãos. Das seis áreas que estão sendo licitadas pela Secretaria, cinco são para movimentação e armazenamento de grãos e uma para transportar fertilizantes.

“Queremos garantir o investimento e ampliar a movimentação de carga para baratear a operação e gerar competitividade para o setor e para o produto brasileiro”, argumentou o ministro. O Arco Norte que, há cinco anos, escoava 8% do total de soja e milho destinado ao mercado externo, hoje escoa 20%.