

NOSSA CAPA



ARCO NORTE – CORREDORES DE EXPORTAÇÃO

LUIZ ANTONIO FAYET*
Economista

SUMÁRIO

- Apresentação
- Corredor de Porto Velho - Rios Madeira e Amazonas
Estrutura geral e acessos
Conclusões
- Corredor de Santarém
Estrutura geral e acessos
Conclusões
- Corredor do Sistema Portuário de Belém
Estrutura geral e acessos – malha rodoviária, Hidrovia do Tocantins e Ferrovia Norte/Sul
Conclusões
- Corredor do Sistema Portuário de São Luís
Estrutura geral e acessos – malha rodoviária e Ferrovia Norte/Sul – Carajás
Conclusões
- Conclusões Gerais sobre os Corredores do Arco Norte

N.R.: Mapa-múndi da capa obtido em <http://www.astronomiaamadora.net>

* Membro da Câmara Logística do Ministério da Agricultura; Consultor para Logística e Infraestrutura da Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). Membro do Conselho da Autoridade Portuária de Paranaguá; Exerceu também os seguintes cargos: diretor de Crédito Rural e presidente do Banco do Brasil; presidente do Banco do Estado do Paraná; presidente do Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná; professor titular de Geografia Econômica da Universidade Federal do Paraná; deputado federal pelo Paraná.

APRESENTAÇÃO

Em 13 de dezembro de 2005, apresentei à Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento um relatório avaliando os principais corredores de exportação do agronegócio, evidenciando a mudança da geografia de produção, em que os tradicionais corredores do Sul e do Sudeste tenderiam a exportar produtos mais elaborados e containerizados, e que o atendimento do mercado de grãos (especialmente soja e milho) passaria paulatinamente a ser realizado pelos portos do chamado Arco Norte – portos

desde Porto Velho até o Sistema de São Luís. (ver 4ª capa e figura 1)

Esta tendência vem se confirmando, conforme registra o quadro 1 – Exportações por Portos 2009, mas sua consolidação está sendo tolhida pela quase absoluta falta de investimentos em infraestrutura de transportes, destacando-se como gargalo maior o sistema portuário, determinando o que chamo de “apagão portuário” e trazendo permanentemente incontáveis prejuízos para a economia nacional. No presente documento, procuro apresentar as condições desses corredores tendo como ponto de corte 31 de dezembro de 2009 e considerando dados e/ou informações verbais coletados.



Figura 1: Hidroviáveis



Quadro 1

EXPORTAÇÕES POR PORTOS 2009

Em mil toneladas

PORTO	Soja	Farelo	Milho	Total
Santos	8.395	1.489	978	10.862
Paranaguá	4.498	3.759	1.720	9.977
Rio Grande	5.202	1.895	177	7.274
Vitória	2.690	1.402	749	4.841
São Francisco	2.705	-	542	3.247
Ilhéus	147	1.787	-	1.934
São Luís	1.750	162	-	1.912
Porto Velho				3.329
– Itacoatiara	1.478	443	408	2.329
– Santarém	850	-	150	1.000

* Fonte: DECEM/DC

CORREDOR DE PORTO VELHO – RIOS MADEIRA E AMAZONAS

Estrutura geral e acessos

Possui dois terminais de embarque para barcas – Amaggi e Cargill – que formam comboios de quase 40 mil toneladas, desce a favor da corrente quando carregados para alimentar os portos de Itacoatiara e de Santarém.

Nos dois pontos existem dificuldades físicas para proceder a ampliações, especialmente porque as áreas contíguas estão comprometidas com outras atividades e, localizados dentro da cidade, obrigam os caminhões a cruzá-la, provocando sérios problemas.

A solução efetiva seria a criação de novos acessos contornando a cidade e de nova área portuária, que, segundo informações verbais do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes

(DNIT), estaria prevista em uma grande área a jusante da atual e distante uns 20 km.

Outro ponto de estrangulamento existente em Porto Velho está na rede rodoviária de ligação com as áreas de produção de sua hinterlândia, distante em até 900 km.

Há a necessidade de melhorias substanciais nos grandes eixos BR-364 e BR-070, com a construção de acostamentos e terceiras faixas, para aumentar a capacidade de tráfego e reduzir os tempos de operação.

As indicações de investimentos constantes do Orçamento Geral da União (OGU) não agregam o suficiente para eliminar essas preocupações.

Registre-se que um fator de complicação para as ampliações portuárias é a falta de entendimento entre o Governo do Estado e a Prefeitura Municipal.

Mesmo com todos os percalços, Porto Velho já exportou em 2009 o equivalente a 30% de Santos ou 33% de Paranaguá –

Quadro 2

SOJA	produção (em mil t)		exportação (em mil t)
	SAFRA 2009/2010	SAFRA 2008/2009	EXPORTAÇÃO 2009
TOCANTINS	959	856	
MARANHÃO	1.170	975	
PIAUI	961	768	
MATO GROSSO	18.961	17.962	*** 2.771
PARANÁ	13.517	9.509	* 8.257
SÃO PAULO	1.620	1.306	**9.884

Portos de * Paranaguá, ** Santos *** e Porto Velho – inclui grãos e farelo

FONTES: CONAB e DECEX/MDIC

quadro 2 – consagrando o significado desse corredor, que é importante demais para ficar somente em mãos estatais.

A Amaggi, em Itacoatiara, possui parque de armazenagem e também industrializa soja, estando apta a despachar, a granel, soja, farelo e milho, inclusive em navios graneleiros tipo Panamax. Exportou cerca de 2,3 milhões de toneladas de grãos em 2009, mas sua capacidade operacional está próxima do limite.

A Cargill, em Santarém, possui parque de armazenagem e um terminal para despachar, a granel, soja e milho, em navios graneleiros tipo Panamax. Exportou cerca de 1 milhão de toneladas de grãos em 2009, tendo em vista questões de contratos, mas poderia operar até 3 milhões/ano alterando o *mix* de produtos, de vez que possui capacidade operacional em Porto Velho. Nesta safra não terá como alterar os quantitativos.

Conclusões

Com essas informações, pode-se concluir que, com ajustes, este sistema do corredor de Porto Velho poderia operar até 6 milhões de toneladas a partir da safra 2010/2011; entretanto, daí por diante, somente com ampliações de investimentos em novas instalações.

Consta que as empresas têm projetos de ampliação consideráveis, inclusive interligando outras microlocalizações e es-

tão dispostas a investir, mas problemas com as autoridades ambientais, política portuária, cabotagem, dragagem da Barra Norte do Amazonas, a qual tem a profundidade de 11,50 m na maré mínima, são fatores que já adiaram tais implantações por pelo menos uns três anos.

De outro lado, a demanda para esse corredor hidroviário poderá chegar a 10 milhões de toneladas em cinco anos, mesmo que novas rotas de exportação sejam abertas. Além disso, é forçoso desde já imaginar que alterações tecnológicas continuarão ocorrendo, determinando, tanto na navegação como na estrutura de produção, mudanças que poderão ser significativas.

CORREDOR DE SANTARÉM

Estrutura geral e acessos

A Cargill tem tentado ampliar ou fazer novo projeto em Santarém ainda baseada na recepção hidroviária das cargas; contudo, tem encontrado imensos obstáculos que já retardaram os investimentos por vários anos, especialmente por questões ambientais acompanhadas pela Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA), onde as contestações e as alegações chegam às raias do absurdo. Por isso, o atual limite operacional estaria perto de 3 milhões de toneladas/ano.



Foto 1: Porto de Santarém

Fonte: Companhia Docas do Pará (CDP)

Vencidas as considerações dessa primeira parte, em que a alimentação do porto se faz hidroviariamente a partir de Porto Velho, cabe agora a avaliação do fluxo rodoviário, que tenderá a explodir quando da conclusão da pavimentação da BR 163, prevista para 2012. Entretanto, os especialistas acreditam que poderá ir para 2013 ou mais. De qualquer forma, cada dia em que aumentem os trechos asfaltados, melhorando a trafegabilidade e reduzindo custos, irá gerar uma pressão crescente pela recepção terrestre. Aqui surge um novo ponto crítico, porque os acessos rodoviários atuais passam dentro da cidade, gerando grandes complicações de trânsito. Fatalmente, Santarém necessitará de novos acessos no contorno urbano, novos terminais independentes e espacialmente mais bem distribuídos e de estímulos para acelerar as soluções por meio de investimentos da iniciativa privada.

Enquanto isso, a gestora responsável pelo porto – Companhia Docas do Pará (CDP) – corre contra o tempo, mas, apesar dos esforços, até agora somente tem um esboço das possíveis áreas de expan-

são. Ainda não existem os estudos básicos necessários para iniciar o processo de ampliação e muito menos os licenciamentos ambientais. Dessa forma, se continuar a intenção de centralizar tudo nas mãos governamentais, as soluções demorarão muitos anos e os prejuízos serão incalculáveis.

A hinterlândia de Santarém está no eixo da BR-163, tendo como ponto de referência Sinop, que está a 1.250 km de distância.

Outro projeto de alimentação desse porto será a hidrovia do Tapajós, contemplando duas vias alternativas, Rio Juruena e Rio Teles Pires, as quais não são excludentes entre si. Aqui, os posicionamentos de órgãos governamentais são vagos e até dissimulados, não permitindo um juízo final sobre qual a melhor alternativa, considerando custos de implantação, operacionais, tempo, complexidade das transposições nas eclusas, impacto ambiental, combinação com aproveitamentos hidroelétricos etc. Como os estudos conhecidos não são conclusivos, provavelmente qualquer solução dificilmente virá antes de uns oito ou dez anos.

Conclusões

O norte/noroeste de Mato Grosso tem sofrido o “abortamento” de produção rural por falta de soluções logísticas competitivas. Nossos estudos em conjunto com o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa) – base 2007 – revelaram que os produtores de Sorriso gastaram em média mais de 50% do valor recebido pela soja, com os custos logísticos da porteira até um porto de exportação no Brasil, pois tiveram de fazer o escoamento da produção pelos portos do Sul e do Sudeste. Em 2009, a Associação Nacional dos Exportadores de Cereais (Anec) informou publicamente que, enquanto produtores argentinos e estadunidenses gastavam aproximadamente 55 dólares para levar uma tonelada de soja até Rotterdam, os daquela área gastariam 100 dólares.

Nossas avaliações expeditas para os próximos dez anos, mas que guardam compatibilidade com as previsões do Mapa, estimam uma demanda de fluxo BR-163/Hidrovia Tapajós que será superior a 15 milhões de toneladas se puder contar com a efetiva conclusão dessas obras. No entanto, pelas estimativas e considerando somente o fluxo da BR-163, poderá chegar a mais da metade desse volume.

CORREDOR DO SISTEMA PORTUÁRIO DE BELÉM

Estrutura geral e acessos – malha rodoviária, Hidrovia do Tocantins e Ferrovia Norte/Sul

Este sistema portuário está situado na foz do Rio Tocantins, e compreende um grande número de terminais de diversas naturezas, alguns cativos, como os do setor de alumínio, e outros de uso público, geridos pela CDP. Não há nenhuma estrutura operacional para recebimento e expedição de granéis do agronegócio. Contudo, existe um terminal privativo em construção para este fim, o Terfron (foto 2), que está em adiantada fase de construção, mas inconcluso porque, com o atraso da construção das eclusas de Tucuruí, não teria finalidade econômica. Tão logo entrem em funcionamento as eclusas, os empresários pretendem acelerar as obras de maneira a operar entre 2011 e 2012, com um nível de exportações da ordem de 2 milhões de toneladas/ano. É importante registrar que tal empreendimento, de acordo com afirmativas, tem todas as autorizações exigidas pelas autoridades. Assim acontecendo, será o primeiro terminal a operacionalizar exportações a granel neste corredor e poderá aumentar paulatinamente a capacidade operacional.



Foto 2: Terminal Privativo Terfron

Fonte: Terfron

nem meios para eliminar o “apagão portuário”, que dependeria, portanto, das possibilidades de mobilização de novos grupos privados. O anteprojeto de um novo terminal, o TMU 2, distante mais de 1 km do atual, nos termos vigentes não terá perspectivas operacionais em menos de cinco anos (figura 3).

Chama a atenção positivamente que o porto organizado tem contiguamente 140 hectares de retroárea totalmente disponível e muito bem posicionada para abrigar novas instalações.

Existe ainda o terminal de Outeiro, que, embora possua uma boa estrutura de atracação e retroárea, tem duas deficiências: baixa profundidade e dificuldades de acesso terrestre. Entretanto, não pode ser descartado como um instrumento auxiliar para cargas especializadas especialmente as recebidas por hidrovia.

Em janeiro de 2010, tratamos dessas questões de ampliação da capacidade operacional com diretores da CDP, mas, apesar de todo o empenho e dedicação demonstrados, eles não terão como mudar o curso da história, pois os obstáculos estão fora de seu controle. Isso preocupa muito, porque, por força da organização do Governo Federal, estão sob sua jurisdição, de forma direta ou indireta, os fluxos nos corredores de Belém, Porto Velho e Santarém.

Embora de grande importância, esta avaliação exclui os fluxos hidroviários atuais de minerais vindos pelo Rio Amazonas – bauxita –, cujos volumes transitados, somados aos do agronegócio, deverão representar a quase totalidade do volume de carga.

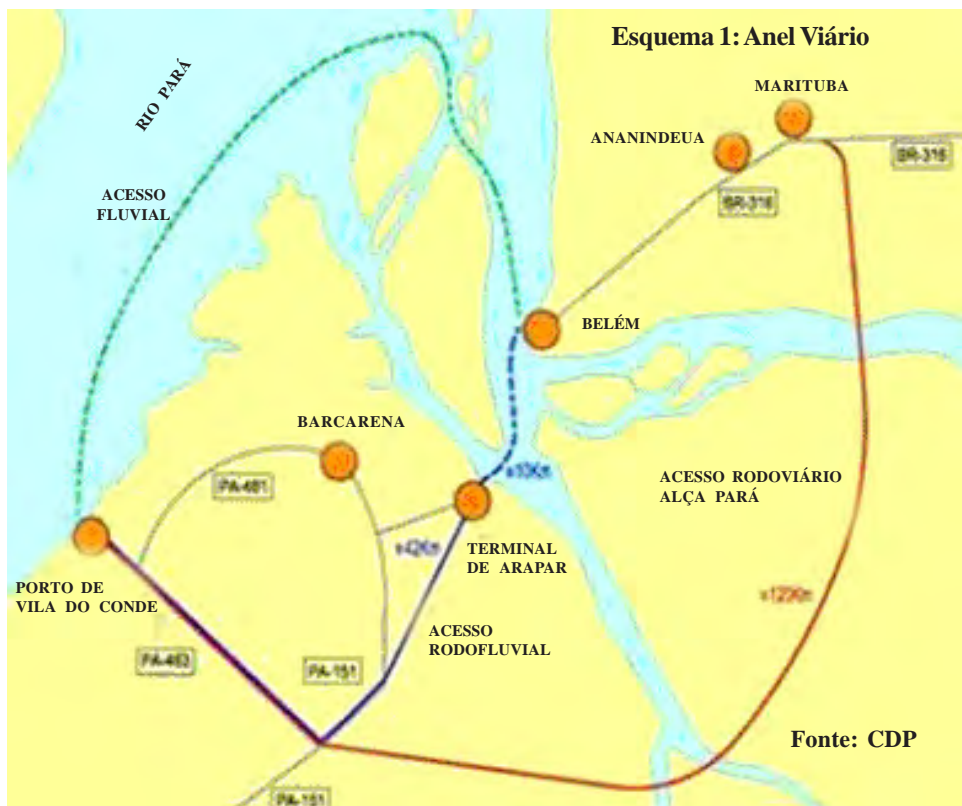
Focando a parte marítima, os obstáculos também não são pequenos, pois, embora os terminais estejam localizados em áreas de boa profundidade, mais de 15 m, o canal da barra tem cerca de 12,20 m na maré

mínima, sendo que, para operar navios de maior calado, demanda conjugações com a variação das marés, em média de três metros. Além de dragagem, será necessária boa sinalização e balizamento.

No que tange aos acessos rodoviários, o único modal atualmente operacional se encontra em condições precárias e sem capacidade para suportar um tráfego mais intenso de produtos do agronegócio e do minério industrial, especialmente o ferro, produtos que fatalmente virão buscar caminhos de exportação.

O eixo rodoviário básico é a chamada Belém-Brasília, que, na sua parte norte, recebe um leque de vias complementares: BRs 010, 153, 316 e 158 e PA-150, além de outras. Conforme os relatos de usuários e também os dados da Pesquisa CNT-2009, o tráfego enfrenta condições sofríveis, sendo que, para dar condições adequadas de operação numa primeira etapa, seriam necessárias pesadas obras de manutenção, acostamentos e terceiras faixas. Destaca-se negativamente a “alça viária” de Belém a Vila do Conde, absolutamente incapaz de receber aumentos significativos de tráfego pesado (esquema 1). Também neste segmento não há solução previsível para menos de dois anos, se tudo correr muito bem.

Sem dúvida alguma, o modal mais importante para este corredor deverá ser o hidroviário, sendo que nas duas próximas décadas será em conjunto com o sistema de São Luís o principal corredor de exportação dos granéis do agronegócio, atendendo a algumas regiões de Pará, Maranhão, Piauí, Tocantins e Mato Grosso. A consolidação do transporte hidroviário no Tocantins demandará várias providências, como a necessidade de ampliação da capacidade de recepção em barcaças de todos os tipos de terminais do sistema Belém, hoje totalmente inadequa-



da, inclusive para receber o tráfego potencial imediato gerado somente pelo primeiro trecho da hidrovia do Tocantins, com a entrada em operação das eclusas de Tucuruí.

As obras dessas eclusas caminham a bom compasso, sendo previsível que tenham capacidade operacional na virada 2010/2011, entretanto há um ponto de extrema importância ainda não definido: a quem caberá a gestão desta e de outras eclusas importantes? Isso demanda uma resposta urgente.

Vale registrar que à montante de Tucuruí existe o conhecido Pedral do Lourenço, um obstáculo considerável para a navegação permanente. Entretanto, o DNIT afirma que a licitação para derrocagem já está em curso, abrindo esperanças de breve solução.

Além disso, está previsto o prolongamento da Ferrovia Norte/Sul, com o cronograma programando sua operação por volta de 2012/2013.

Conclusões

O potencial deste sistema portuário tão bem situado é fantástico. Mesmo considerando que a hidrovia do Rio Tocantins está mutilada com a construção da hidroelétrica de Estreito sem eclusas, ao operacionalizar o sistema de transposição de Tucuruí ela já será operacional em 900 km de extensão. Para referenciar, após a construção de eclusas em Estreito teremos mais 400 km de hidrovia e, com Lajeado, mais 300 km, totalizando cerca de 1.600 km até o pé da

Barragem de Peixe. Seguramente os operadores privados encontrarão soluções para usá-la mesmo que por partes, barateando significativamente os fretes, evitando as rotas terrestres e chamando a atenção do País para o que representa este modal. No entanto, para a exportação dos granéis sólidos do agronegócio, este sistema só apresentará uma alternativa concreta a partir de 2012, mesmo assim numa escala muito aquém das necessidades.

Convém observar que aqui os acessos rodoferroviários serão importantes, mas, pelo menos nos próximos dez anos, tanto os produtos do setor mineral como os do agronegócio, que somarão mais de 90% do volume da expansão, tenderão a vir por hidrovias, tanto do Vale do Tocantins como de outras regiões acessadas pelo Rio Amazonas, como é o caso da bauxita do Trombetas, do minério de ferro do Amapá e de outros minérios importantes, incluindo potássicos e fosfatados.

A ação da CDC é bem intencionada, mas está numa fase muito preliminar e, por vezes, sujeita ao viés político de tal maneira que talvez não consiga formular os projetos para a ação pública na velocidade necessária, no que se refere a expansão de terminais, dragagens, sinalização, autorizações etc. Se isto não for mudado, fica parado como está.

Mas o mais preocupante é a crescente dependência que as iniciativas privadas terão da ação de autoridades governamentais para autorizações e licenciamentos de toda natureza. Destaque-se o Decreto 6.620/2008, contestado pela CNA junto ao Supremo Tribunal Federal (STF), que se constitui hoje no principal fator de emperramento da expansão do setor portuário brasileiro.

Para este sistema portuário, as avaliações expeditas, compatibilizadas com as do Mapa, também estimam uma demanda de fluxo para o agronegócio superior a 15 mi-

lhões de toneladas, num horizonte entre dez e 15 anos, se puder contar com a efetiva conclusão da maioria dos trechos da hidrovia e dos investimentos portuários; caso contrário, grande parte dos benefícios ocorrerão em São Luís, se é que lá as coisas se aprumem.

CORREDOR DO SISTEMA PORTUÁRIO DE SÃO LUÍS

Estrutura geral e acessos – malha rodoviária e Ferrovia Norte/Sul – Carajás

Este sistema portuário está situado na saída da Baía de São Marcos, região de ótimas profundidades para navegação, além de poder contar com marés médias de uns 5 m para as operações. Compreende um conjunto de terminais de diversas naturezas, alguns cativos, como os do setor de alumínio e ferro, e o porto público de Itaqui, gerido pela Empresa Maranhense de Administração Portuária (Emap). Sua área de influência é muito semelhante à de Belém, com uma derivação mais para leste, mas que, de qualquer forma, sofre e sofrerá uma permanente pressão competitiva daquele porto. No entanto, desde o sul do Maranhão e o sudoeste do Piauí – centros de referência Balsas e Uruçuí, ambas a 850 km – estão bem mais próximos de um porto, já estão num estágio de integração de atividades mais avançado e seus produtores têm uma experiência de origem, com padrões tecnológicos elevados e em atividades múltiplas. É previsível que essas áreas tomem o mesmo caminho do oeste do Paraná, diversificando e sofisticando a produção, mas nada a curto prazo.

O acesso ferroviário faz hoje a diferença, pois brevemente os trilhos atingirão Palmas (TO), podendo representar uma vantagem de custos de transporte significativos. Con-



Foto 4: Localização do Projeto Tegram

tudo, historicamente, os interesses empresariais da Vale nem sempre estiveram voltados para o despacho de grãos, inclusive porque atualmente eles usam a mesma estrutura em que ela despacha cobre.

Porém a única estrutura operacional para recebimento e expedição de granéis do agronegócio é a da Vale, que usa o Berço 105 de Itaqui, com profundidade de 25 m e interligado sobre palafitas às suas instalações em Ponta da Madeira, onde há uns 20 anos começou a montar um complexo armazenador em acordo com *traders* e com a Emap. Tem estrutura de recepção rododiferroviária, armazenagem para 110.000 toneladas e uma capacidade nominal de despacho da ordem de 2 milhões de toneladas/ano.

A ampliação da capacidade de despacho em curso é o projeto Tegram (foto 4), pretendendo atingir em sua primeira fase uma capacidade de 5 milhões de toneladas/ano a partir de 2012, mas seu cronograma de implantação já coleciona um atraso de cinco anos.

A CNA e o Mapa participaram ativamente das mobilizações para acelerar a obra, incluindo idas com o próprio ministro da Agricultura ao Tribunal de Contas da União (TCU) e à Secretaria Especial de Portos (SEP), tanto para aclarar as exigências como para ajustar projetos e como cumprir os compromissos. Contudo, as constantes mudanças na administração da Emap dificultaram a continuidade das ações. O projeto Tegram, que utilizará os berços 101 e 103 com profundidades de 14 e 15 m, compreenderá quatro lotes para instalações de recepção e armazenagem para 100.000 t cada e para quatro distintos exportadores, os quais estarão interligados ao cais de Itaqui por um sistema de despacho operado por um quinto agente diferente dos outros quatro e fisicamente semelhante ao operado pela Vale. Esta modelagem deverá evitar a cartelização do terminal, com os prejuízos que lhe são inerentes.

As obras de recuperação do berço que se destinará ao terminal já estão avançadas, mas a licitação do Tegram deverá ocorrer em

abril de 2010. Os projetos estão adiantados, os seus responsáveis têm demonstrado capacidade técnica e preocupação em acertar, para o que têm sido incansáveis em consultar a comunidade interessada no porto.

Aparentemente o projeto deslanchou e, inclusive, operadores acreditam que a referida capacidade de despacho poderá ser otimizada, enquanto alguns poucos querem reduzir a dois lotes o escopo da licitação, inclusive propondo explicitamente, na audiência de janeiro, manter a demanda reprimida para maximizar resultados financeiros. Tal posição é refutada pela SEP, pela Emap e pelos usuários.

Entrando em operação, sua capacidade operacional tenderá a ser esgotada rapidamente, até porque Belém ainda não terá deslanchado. Dessa maneira, reduzirá o “abortamento” da produção na sua hinterlândia, mas exigirá que o chamado Tegram 2 seja acelerado. As previsões dão conta de que há potencial para todos os terminais despacharem mais de 10 milhões de toneladas/ano num horizonte de três anos, mas somente se a política portuária federal abrir mais espaço para a iniciativa privada e/ou a Emap acelerar os programas de ampliação.

Conclusões

Os acessos rodoviários aos terminais de São Luís são vários e estão em condições de suportar sem maiores problemas esse incremento da demanda. Isso não significa que possam ser negligenciadas as iniciativas em ma-

nutenção, melhorias e implantação de terceiras faixas. Além disso, lá existe um importante suporte ferroviário com capacidade nominal muito superior às necessidades exigidas nesses projetos. Contudo, as concessionárias ferroviárias têm uma tradicional relação conflituosa com seus usuários, ora por questões de preço, ora por tempos operacionais, volumes contratados e até a exigência de que usuários dependentes se obriguem a investir em material rodante e de tração, o que é um absurdo, mas acontece impunemente, embora os pro-

testos formais de entidades de usuários junto à Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e a outros órgãos federais. Registre-se que esta observação é genérica e não se refere especificamente a fatos concretos levantados contra a concessionária dos trechos mencionados.

Embora com grande atraso e insuficiente, o Tegram, único projeto em andamento avançado neste corredor, poderá minorar o problema, mas ainda não será a solução, especial-

mente porque irá polarizar a demanda reprimida em outras áreas e estimulará aumentos de produção nas áreas mais próximas de sua hinterlândia.

O Arco Norte está a quatro dias a menos de navegação para nossos principais mercados (oito diárias em ida e volta), Atlântico Norte, Mediterrâneo e Oriente Médio, em relação aos portos do Sul e também do Canal do Panamá, que passa por uma ampliação formidável e capaz de revolucionar as relações logísticas Atlântico/Pacífico

CONCLUSÕES GERAIS SOBRE OS CORREDORES DO ARCO NORTE

No ano de 2007, o Mapa e a CNA fizeram avaliações sobre a potencialidade do crescimento das exportações brasileiras de grãos, tanto em função da disponibilidade

de mercado como pela disponibilidade de fatores para realizar tais metas. O resultado dessas avaliações considerou as possibilidades de se ampliarem as exportações num volume de 70 milhões de toneladas/ano de grãos num espaço de dez anos, hoje ajustado para o ano de 2020 em função da crise.

É evidente que esses volumes deverão passar pelo Arco Norte, dado que sua hinterlândia tem áreas para suportar tal expansão e, além disso, revertendo uma irracionalidade em que parte da soja de áreas do Mato Grosso tem percorrido rotas antieconômicas para buscar portos do Sul e do Sudeste, muitas vezes exigindo a administração de subsídios de fretes pelos programas geridos pelo Mapa, em valores substanciais da ordem de R\$ 500 milhões ao ano desde 2006, para os diversos produtos. Note-se que o Sul e o Sudeste são deficitários no balanço: produção versus consumo de soja e milho, e somente são exportadores pela falta de alternativas racionais.

O Arco Norte leva ainda outras vantagens geográficas, como estar a quatro dias a menos de navegação para nossos principais mercados (oito diárias em ida e volta), Atlântico Norte, Mediterrâneo e Oriente Médio, em relação aos portos do Sul e também do Canal do Panamá, que passa por uma ampliação formidável e capaz de revolucionar as relações logísticas Atlântico/Pacífico.

Os altos custos logísticos enfrentados pelo nosso agronegócio têm contribuído para um paradoxo: temos condições naturais favoráveis, produtores capazes, padrão tecnológico do grupo de vanguarda mundi-

al e, do outro lado, endividamento endêmico, “abortamento” de produção, perdas de mercado e falta de competitividade da porteira para fora.

Um alentado estudo do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) apresentado em outubro de 2008 confirmou de forma contundente as avaliações da CNA e do Mapa, e mais: mostrou que os sobre-custos de transportes enfrentados nas exportações pela nossa produção em geral representam valores muito mais significativos do que poderia representar uma vitória integral na rodada Doha (disponível no *site* do BID – Desobstruindo Artérias).

A revogação do Decreto 6.620 de 2008 será medida fundamental para que o setor portuário saia da estagnação e atinja o investimento da ordem de US\$ 35 bilhões de dólares nos próximos dez anos, mobilizando a iniciativa privada para assegurar a

adequação de necessidades versus capacidade operacional.

Não se pode esquecer que normativos estabelecidos por autoridade de outras áreas também deverão ser ajustados de forma a compatibilizar a velocidade dos investimentos com a referida demanda.

A CNA alertou para os riscos, tentou negociar a garantia dos investimentos privados e ajudar na montagem de uma política portuária dinâmica e atualizada, mas, diante da edição do decreto, reagiu nos seus limites e contestou junto ao STF a legalidade de pontos chave do decreto, mas enquanto não se define o recurso à Justiça, a falta de vontade política compromete o desenvolvimento, o emprego e a renda de nossa população.

Sem a liberdade de iniciativa e sem a livre competição, estaremos condenados a não poder crescer, como denunciou a CNA em posição formal de sua direção

Sem a liberdade de iniciativa e sem a livre competição, estaremos condenados a não poder crescer, como denunciou a CNA em posição formal de sua direção.

Para a safra 2010/2011, talvez o Arco Norte consiga ampliar os despachos em mais 1 milhão de toneladas e, na seguinte, talvez mais uns 3 milhões, o que é nada diante das nossas necessidades, e de-

terminará a continuidade dos fluxos de exportação para os portos do Sul e do Sudeste e da administração dos substanciais subsídios de fretes gastos a fundo perdido.

O apagão portuário no Arco Norte é irreversível e vai gerar problemas para os produtores e para o governo, mas também gerará um clima capaz de fazer

O apagão portuário no Arco Norte é irreversível e vai gerar problemas para os produtores e para o governo, mas também gerará um clima capaz de fazer muita gente acordar para o problema

muita gente acordar para o problema.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA>; Exportação; Poder econômico; Via de transporte fluvial; Agricultura; Hidrovia; Política nacional;