

23/03/2015 - 05:00

## Todas as atenções voltadas para o Norte

Por **Fernanda Pires**

*"Temos capacidade de produzir, mas talvez não de escoar com a estrutura atual", diz **Leandro Barreto, da Datamar***

De olho na diferença entre as capacidades de produção de grãos no Centro-Norte e de embarque nos portos do Pará, o governo decidiu investir para diminuir o descompasso nesse que é considerado um dos principais corredores logísticos do chamado "Arco Norte". Enquanto o Tribunal de Contas da União (TCU) não libera os editais para licitação de novos terminais portuários no Estado - que ampliarão a capacidade de embarque -, Brasília corre por outra ponta.

A aprovação da nova poligonal do porto de Vila do Conde (PA), no fim de janeiro, reduziu a área do porto público, o que na visão do mercado deve impulsionar a instalação de terminais privados, os chamados TUPs. Por serem feitos em área particular, os TUPs dispensam licitação, podendo, portanto, sair do papel mais rapidamente que os arrendamentos públicos.

A Secretaria de Portos (SEP) afirma que o objetivo da nova poligonal de Vila do Conde - a primeira aprovada na revisão que o governo está promovendo em quase duas dezenas de portos - não era diminuir a área do porto organizado. Mas, sim, adequar os limites do porto público, "permitindo a instalação de novos terminais e a ampliação dos existentes".

Para analistas, a lacuna entre as capacidades de produção e exportação pelo Norte atrasa a chance de o Brasil aumentar a participação nas vendas de soja para a China - o maior consumidor mundial.

Segundo o Departamento de Agricultura dos EUA (USDA), o Brasil tem potencial de suprir a crescente demanda chinesa - até 2022, Pequim quer tirar da pobreza 440 milhões de cidadãos. A previsão do órgão é de que o país asiático importará 74 milhões de toneladas de soja em 2014/15. No ano passado, o Brasil exportou 32,6 milhões de toneladas à China, segundo o Ministério da Agricultura.

Mas o corredor logístico do "Arco Norte" que teria condições de atender mais rapidamente esse escoamento depende de mais porto. A capacidade de embarque conhecida hoje das estações de transbordo em Miritituba/Santarenzinho é de 27 milhões de toneladas/ano ante uma oferta de movimentação de 18 milhões de toneladas nos portos do Pará, mostra estudo da consultoria Datamar Consulting.

A conta não inclui os novos terminais para movimentação de soja que serão arrendados assim que o TCU destravar os editais. Dos 20 terminais portuários a serem arrendados no Pará, cinco serão destinados à movimentação de granel de origem vegetal e terão oferta de movimentação combinada para 20,1 milhões de toneladas/ano. Será um em Santarém, um em Vila do Conde e três em Outeiro.



"Temos capacidade de produzir, mas talvez não de escoar com a estrutura atual", diz Leandro Barreto, diretor de Análises da Datamar Consulting, que produziu o relatório "Caminhos da Soja 2015-2020". Segundo ele, o Brasil suprirá a demanda chinesa, mas, com suboferta de infraestrutura, a resposta tende a chegar atrasada.

É mercado que se perde, pois o custo logístico de levar a soja do Centro-Norte para ser exportada pelos portos do Sudeste e Sul encarece o produto brasileiro. Conforme o levantamento, o frete de Sorriso (MT) até o porto de Santos (SP) custa US\$ 100 por tonelada, mais que o dobro dos US\$ 45 para o transporte de uma tonelada de soja de Santos até Xangai, na China.

Saindo pelo Norte, tanto o custo do transporte terrestre quanto do marítimo tendem a cair. A região está mais próxima da Ásia via Canal do Panamá, que está sendo expandido e permitirá a navegação de navios de grandes dimensões.

"Além da conclusão das obras na BR-163, da redefinição da poligonal de Vila do Conde e das áreas no Pará aguardando liberação do TCU, a dragagem do canal do Quiriri é outra obra importante a ser realizada para viabilizar a operação de navios pós-Panamax nos portos do Pará", observa Leandro Barreto.

Afora o Pará, o Amapá tende a atrair os olhares de empresas interessadas em investir em terminais privados. Já foi anunciada a construção de um terminal em Santana que receberá os grãos embarcados em Miritituba/Santarezinho. Mas, para abarcar os volumes do nordeste do Mato Grosso, a mais importante das novas fronteiras agrícolas do Estado, falta finalizar as obras da BR-158, o derrocamento do Pedral do Lourenço, no Rio Tocantins e o prolongamento da Ferrovia Norte-Sul de Açailândia (MA) até Vila do Conde.

"O que estrangula são os acessos. Sem ampliar a oferta e capacidade dos portos e melhorar os acessos, não adianta", diz Wilen Manteli, da Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP).

Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), até dezembro de 2014 foram executados 795 Km de pavimentação na BR-163 entre a divisa de Mato Grosso e o Pará, incluindo o trecho da BR-230 de acesso a Miritituba. Restam pavimentar 240 Km na BR-163, com previsão de término em 2017. Sobre a BR-158, o Dnit informou que em Mato Grosso a maior parte (644,4 Km) dos 803,6 Km está pavimentada, havendo outros 30 Km em obras. Sobre os 129 Km não pavimentados, não se manifestou.

Em relação ao trecho Açailândia (MA)-Barcarena (PA) da Norte Sul, o Ministério dos Transportes diz que há estudos em andamento via Procedimento de Manifestação de Interesse, em que as empresas são autorizadas a apresentar estudos complementares. O prazo para entrega é 30 de junho. Após a aprovação pelo Ministério, as análises serão submetidas à audiência pública pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT). Depois, o edital será elaborado para ir a leilão - não há data para essas etapas.

