

Tokarski fala sobre corredores logísticos em seminário Brasil-Holanda

O diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ, Adalberto Tokarski, participou hoje (28), do Seminário Internacional Brasil-Holanda – Modelos Inovadores em Logística, realizado na Câmara dos Deputados, em Brasília. Tokarski discorreu sobre a visão do agente regulador brasileiro, no painel A visão do transporte multi e sincromodal como modelo de gestão para corredores logísticos.

Participaram ainda do painel o superintendente de Serviços de Transporte Rodoviário, Multimodal e de Cargas da Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, Lívio Silva, que também falou sobre a visão do agente regulador, e o representante do Porto de Roterdã, Peter Lughart, que abordou o tema A multimodalidade aplicada nas cargas da Holanda para Europa.

Há dois anos, Brasil e Holanda assinaram um acordo de cooperação técnica na área de transportes do qual fazem parte os estudos que estão sendo realizados por um grupo de trabalho formado por representantes dos dois países visando a implantação de corredores logísticos no Brasil.

Um dos pioneiros no contato com as autoridades hidroviárias e portuárias holandesas, o diretor da ANTAQ salientou que a Agência está colocando a sua base de dados estatísticos a serviço do grupo de trabalho.

“São dados sobre movimentação e transportes de todo o setor aquaviário, inclusive ambientais, que podem subsidiar os projetos de corredores multi e sincromodais no Brasil”, observou. “A adoção desses corredores vai melhorar significativamente nossa logística – prosseguiu -, acabando com os gargalos, reduzindo os custos e diminuindo o impacto ambiental”.

Como exemplo desse novo modelo logístico, Tokarski citou o corredor de exportação de grãos no Norte do país, ligando a região de produção aos terminais de Itaituba e Miritituba, pela BR-163, e daí, por hidrovia, até os portos de Santarém e Vila do Conde, ou ao terminal de Outeiro, no Pará, e ao Porto de Santana, em Macapá.

Tokarski falou ainda sobre a questão dos acessos (terrestre e aquaviário), como uma prioridade das agendas das duas agências de transportes, referindo-se especialmente

ao Porto de Santos. “Essa é uma questão de primeira ordem para ANTAQ e ANTT. Não podemos pensar em caminhões circulando pela cidade e fazendo longas filas no maior porto do país”, defendeu o diretor da ANTAQ.

Nos dias 15 e 16 deste mês, Tokarski realizou visita técnica ao Porto de Santos, acompanhado do diretor da ANTT, Marcelo Vinaud. A ANTAQ coordena o grupo de trabalho da ferrovia no Porto de Santos, que é integrado pela ANTT, superintendências e gerências da Codesp, Portofer (ALL/RUMO, VLI e MRS) e Guarda Portuária. O GT tem como principal finalidade a melhoria do Sistema Ferroviário do Porto de Santos, que contempla mais de 100km de malha e 42 acessos dentro da área portuária.

Fonte: Agência Nacional de Transportes Aquaviários - ANTAQ.

Comentário – ME

A Confederação Nacional da Agricultura – CNA e o movimento empresarial dentro do agronegócio são uníssonos em sua bandeira atual. Eles desejam mais logística para que o agronegócio possa alavancar ainda mais a economia nacional.

O Agronegócio é um “mega setor” e vem mantendo uma bela curva de crescimento, mesmo em tempos de crise econômica. Em 2015, segundo dados do IBGE, foi o único setor da economia a apresentar índice positivo: 1,8%, mesmo diante da queda do PIB de quase 4%. Somente considerando o agronegócio, o saldo na balança comercial é superior a US\$ 80 bilhões/ano (pelo menos nos últimos 5 anos), de modo que acaba compensando e mitigando o déficit de outros setores da economia.

Não há como dar voz aos radicais que apontam que o Brasil não tem logística, pois, por óbvio, sem logística, os números acima seriam impossíveis. Contudo, diante da mesma lógica, é de se concluir que, diante do crescimento regular em progresso do agronegócio, se a logística não crescer de mãos dadas, acabaríamos por limitar tal crescimento, que é o que o setor do agronegócio assevera, como visto no início do comentário. Portanto, o desafio é desenvolver a logística nacional, de modo a sustentar o desenvolvimento do agronegócio, valendo-se para tanto, da diminuição do tempo, no aumento da qualidade e da constante diminuição do custo da logística.

Para tentar quantificar o problema, a CNA divulgou números que trazem quase US\$ 4 bilhões perdidos anualmente, em face de 60-70 milhões de toneladas, majoritariamente produzidos no Centro-Norte, terem que sair do país pelo canal logístico dos portos do Sudeste, sobretudo Paranaguá e Santos, o que nos traz a conta de que é necessário cerca de 1.000km a mais de deslocamento das cargas, aumentando o custo US\$ 47 e US\$ 60/tonelada.

Desse modo, a notícia acima e a busca pela solução logística do que vem sendo chamado “Arco Norte” ganha força, no sentido de trocar a logística de tais mercadorias para serem escoadas nesses corredores que caminham do centro-sul até os terminais portuários na Região Amazônica. Frise-se que a mesma solução pode ser encontrada também pelo escoamento via Porto do Itaquí (inclusive há projetos de terminais privados que apontam para essa solução), claro, após a conclusão e funcionamento da ferrovia Norte-Sul, que possibilitaria a plena funcionalidade desse outro corredor.

Assim, teríamos a diminuição da distância que os grãos teriam que percorrer, culminando em melhor tempo e menor custo, inclusive de frete marítimo, pois os principais centros consumidores da exportação do agronegócio Brasileiro, quais sejam Europa, EUA e Ásia ficariam privilegiados pela proximidade muito maior dos portos do Norte-Nordeste com os Portos de EUA e Europa, bem como da Ásia (via Canal do Panamá – 1 em expansão).

O cálculo matemático e logístico aponta para o sucesso da solução do “Arco Norte”, contudo, remanescem algumas dúvidas. Quais dificuldades jurídico-regulatórias? Como atrair investidores com os recentes fracassos das licitações portuárias?

Dessa maneira, há alternativas viáveis e rentáveis, como TUP e até a tecnologia de armazéns/terminais flutuantes (matéria pendente de regulação pela ANTAQ), contudo, para viabilizar tais processos de forma eficaz, há que se vencer o obstáculo de compatibilizar os marcos concessionários da Constituição Federal, legislação e normas do setor portuário nacional, e, principalmente, os processos de outorga praticados, e a visão patrimonialista dos tribunais de contas e ministérios públicos.

Fonte: Mattos Engelberg Advogados

Autor: Bruno Guerra N. da C. Frota