

Surge o corredor atlântico para o Mercosul

André Vieira
de São Paulo

O projeto, idealizado por um consórcio privado, otimiza transporte multimodal na região e aproxima o norte do País ao sul do continente

O fluxo comercial entre os países do Mercosul cresceu 25% nos últimos cinco anos, mas as desigualdades econômicas entre as regiões Norte e Nordeste brasileiras e o sul do continente aprofundaram-se. Um projeto, cujo principal objetivo é integrar as diversas modalidades de transporte, propõe-se a mudar essa situação.

Duas dezenas de entidades, organizadas em consórcio sob uma sociedade privada sem fins lucrativos, pretendem unir esforços dos portos de modo a explorar o potencial da navegação marítima e fluvial do Mercosul. Conhecido como o Corredor Atlântico do Mercosul, o projeto, em fase de implantação, permitirá aproximar o Norte e o Nordeste às demais regiões.

“Numa estimativa grosseira, o corredor do Mercosul daria um ganho entre 1,1% e 1,2% do Produto Interno Bruto (PIB) da região”, diz o engenheiro Paulo Augusto Vivacqua, um dos idealizadores do projeto. O PIB do Mercosul é calculado em US\$ 980 bilhões. A expectativa é de que, num prazo de até dois anos, o projeto esteja em pleno vapor. “Provavelmente, é o maior negócio em potencial em transporte no mundo.”

O consórcio do Corredor do Mercosul, em parceria com o Sebrae de Pernambuco, promove, em Recife, o 1º Encontro Empresarial, a partir desta quarta-feira, para expor o projeto à iniciativa privada. O vice-presidente da República, Marco Maciel, é um dos convidados.

O diagnóstico dos idealizadores do projeto é de que as regiões Norte e Nordeste ficaram mais desamparadas do que estavam antes da integração do Mercosul em razão da queda das tarifas que levaram a aumentar o comércio entre as regiões Sul e Sudeste com as da bacia de influência de Buenos Aires.

Norte e o Nordeste não são, contudo, regiões a serem desprezadas. A população das duas regiões soma 60 milhões de habitantes. O PIB é de

custa US\$ 400. “É algo tão escandalosamente alto que inviabiliza o negócio. Por mar, os negócios poderiam movimentar 20 a 30 milhões de toneladas.”

“A importância da logística, numa economia globalizada que exige processos ‘just in time’, faz o transporte de baixo custo se integrar à cadeia produtiva.” No projeto, a idéia é promover o transporte porta-a-porta. Nesse modelo, uma fábrica, por exemplo, venderá seu produto, a ser transportado via terrestre ao porto, que levará, por um custo mais baixo de cabotagem, a outro porto, a ser distribuído, novamente, de forma terrestre.

maiores. Além da integração dos portos, o objetivo será fomentar o desenvolvimento da região sob influência do porto, uma área conhecida como hinterlândia, cuja área de penetração se distribui por um raio de 600 quilômetros no interior do continente.

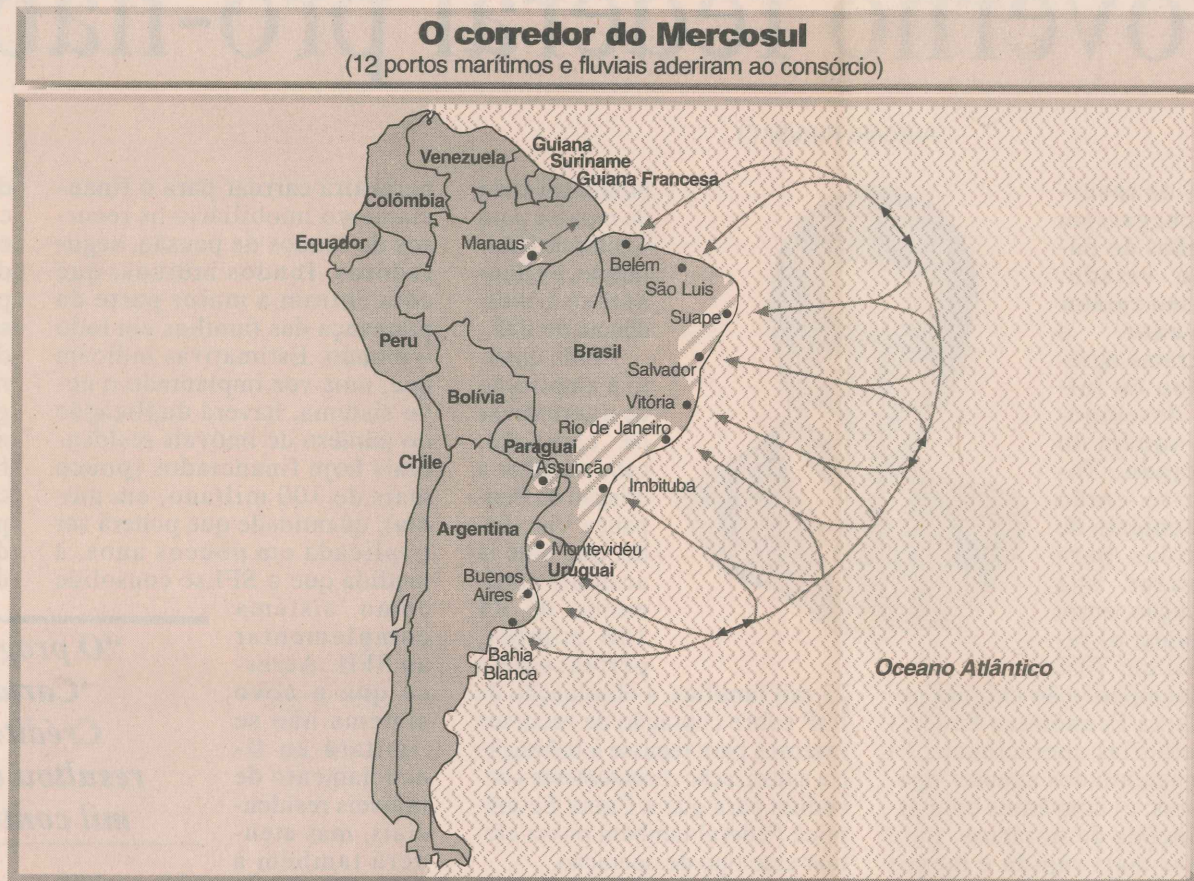
Para isso, o consórcio formou um conselho de prefeitos por meio

Um dos objetivos do projeto será fomentar o desenvolvimento da região sob influência do porto

pectos urbanos, ambientais, de infra-estrutura, entre outros.

Atualmente, o consórcio está em fase de escolha de uma empresa, cuja tarefa será desenvolver um sistema computadorizado que permitirá aos interessados conhecer oportunidades de negócios ao longo da costa atlântica.

Vivacqua reconhece as dificuldades de execução do projeto. Iniciativas de se explorar a navegação da costa brasileira sempre abortaram por custos excessivamente altos. Quatro anos depois da Lei de Modernização dos Portos e da eliminação da proibição de empresas estrangeiras a explorar a navegação de cabo-



Fonte: Consórcio do Corredor Atlântico do Mercosul

Fiat ganha tempo e dinheiro na cabotagem

No final de maio, a Fiat Automóveis começou a fazer, por conta própria, uso do transporte de cabotagem para cinco estados do Nordeste. A utilização do transporte marítimo, em vez do transporte rodoviário, reduziu em 10% o valor do frete estimado em R\$ 1 mil, que é adicionado ao preço final do veículo, informa a assessoria de imprensa da montadora. A longo prazo, a Fiat espera um ganho ainda maior.

Saindo da sede da montadora em Betim, região metropolitana de Belo Horizonte, os caminhões trafegam 500 quilômetros até o Rio de Janeiro, onde embarcam em navios rumo ao porto de Suape, em Pernambuco. De lá, são distribuídos, por via terrestre, para os estados do Ceará, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e interior de Pernambuco, em distâncias de no máximo 1 mil quilômetros.

Em dois meses — com exceção de 12 dias em julho quando os “cegonheiros”, motoristas transportadores de veículos, entraram em greve em protesto à decisão da montadora —, foram distribuídos 5 mil veículos. O objetivo da Fiat é transportar 30 mil veículos por ano ao Nordeste. Na viagem inaugural, o navio usado pela Fiat possuía sistema “roll-on-roll-off”, em que o desembarque facilitado por rampa deixa de exigir o uso de guindastes e manobras no porto.

Além da diminuição do custo do frete, o tempo de entrega do veículo à concessionária foi reduzido de sete, pelo transporte

rodoviário, para cinco dias. A Fiat garante ainda os riscos de avarias aos veículos são menores, uma vez que estão menos sujeitos a acidentes ou assaltos.

As indústrias eletroeletrônicas de Manaus não tiveram tanta sorte. Recentemente, o navio Mitsui, de bandeira japonesa, deixou de fazer a rota entre Belém e São Paulo em razão do alto custo de transporte, uma vez que parte da distribuição de carga era feita por via terrestre. Apenas uma empresa de navegação, a Frota Oceânica, mantém linha regular por mês.

A Philips chegou a usar os serviços da Mitsui. O gerente geral da DDF Logística e Armazéns Gerais, uma empresa do grupo Philips, Francisco Tabajara, calcula que o gasto do transporte marítimo reduz em 20% a 30% os custos comparados com o transporte rodoviário dada a quantidade de carga transportada por um navio estimada em cerca de 500 contêineres. Pelo litoral, o tempo de viagem dura 12 dias.

Pelo método tradicional, a fabricante de produtos eletroeletrônicos transporta as carretas, em balsa, de Manaus até Belém, de onde são transportadas por rodovia até São Paulo. A Philips transporta 2 mil carretas por mês, que chegam, em média, ao seu destino em São Paulo de 8 a 15 dias depois. “Mas a baixa frequência de linhas de navegação não viabiliza o negócio, porque teríamos de trabalhar com altos estoques”, afirma.

(A.V.)

projeto de desenvolvimento regional. Professor emérito da Universidade

Vitória via ferroviária, o corredor passou a transportar 1,2 milhão de

Surge o corredor atlântico para o Mercosul

André Vieira
de São Paulo

O projeto, idealizado por um consórcio privado, otimiza transporte multimodal na região e aproxima o norte do País ao sul do continente

O fluxo comercial entre os países do Mercosul cresceu 25% nos últimos cinco anos, mas as desigualdades econômicas entre as regiões Norte e Nordeste brasileiras e o sul do continente aprofundaram-se. Um projeto, cujo principal objetivo é integrar as diversas modalidades de transporte, propõe-se a mudar essa situação.

Duas dezenas de entidades, organizadas em consórcio sob uma sociedade privada sem fins lucrativos, pretendem unir esforços dos portos de modo a explorar o potencial da navegação marítima e fluvial do Mercosul. Conhecido como o Corredor Atlântico do Mercosul, o projeto, em fase de implantação, permitirá aproximar o Norte e o Nordeste às demais regiões.

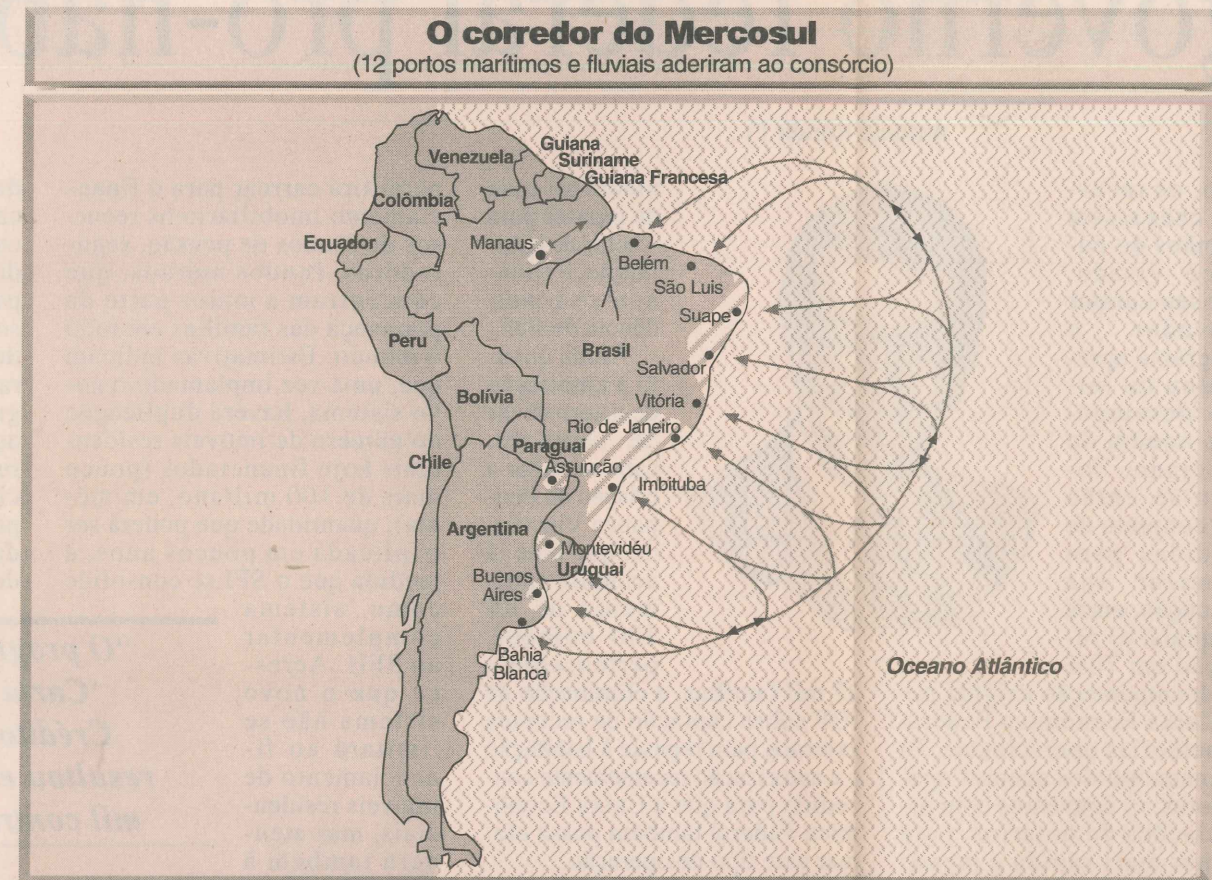
“Numa estimativa grosseira, o corredor do Mercosul daria um ganho entre 1,1% e 1,2% do Produto Interno Bruto (PIB) da região”, diz o engenheiro Paulo Augusto Vivacqua, um dos idealizadores do projeto. O PIB do Mercosul é calculado em US\$ 980 bilhões. A expectativa é de que, num prazo de até dois anos, o projeto esteja em pleno vapor. “Provavelmente, é o maior negócio em potencial em transporte no mundo.”

O consórcio do Corredor do Mercosul, em parceria com o Sebrae de Pernambuco, promove, em Recife, o 1º Encontro Empresarial, a partir desta quarta-feira, para expor o projeto à iniciativa privada. O vice-presidente da República, Marco Maciel, é um dos convidados.

O diagnóstico dos idealizadores do projeto é de que as regiões Norte e Nordeste ficaram mais desamparadas do que estavam antes da integração do Mercosul em razão da queda das tarifas que levaram a aumentar o comércio entre as regiões Sul e Sudeste com as da bacia do Prata, principalmente a zona sob influência de Buenos Aires.

Norte e o Nordeste não são, contudo, regiões a serem desprezadas. A população das duas regiões soma 60 milhões de habitantes e o PIB é da ordem de US\$ 100 bilhões. Calcula-se que 60% do fluxo de comércio das regiões é feito com o Sul e o Sudeste brasileiros.

De um extremo ao outro, as distâncias chegam a 8 mil quilômetros, que são percorridas, basicamente, pela via terrestre, com altos custos. Vivacqua dá um exemplo: uma tonelada de fruta transportada, por caminhão, de Mendonza, na Argentina, com destino final em Recife,



Fonte: Consórcio do Corredor Atlântico do Mercosul

custa US\$ 400. “É algo tão escandalosamente alto que inviabiliza o negócio. Por mar, os negócios poderiam movimentar 20 a 30 milhões de toneladas.”

“A importância da logística, numa economia globalizada que exige processos ‘just in time’, faz o transporte de baixo custo se integrar à cadeia produtiva.” No projeto, a ideia é promover o transporte porta-a-porta. Nesse modelo, uma fábrica, por exemplo, venderá seu produto, a ser transportado via terrestre ao porto, que levará, por um custo mais baixo de cabotagem, a outro porto, a ser distribuído, novamente, de forma terrestre.

Até agora, o consórcio conta com o apoio de doze portos ao projeto – Manaus, Belém, Itaqui, Suape, Salvador, Vitória, Rio de Janeiro, Imbituba, Montevidéu, Buenos Aires, Assunção e Bahia Blanca. Os portos de Santos, Paranaguá e São Francisco do Sul manifestaram-se simpáticos à ideia, diz Vivacqua. Além dos portos, algumas empresas de navegação também se posicionaram a favor do projeto.

O Corredor Atlântico terá metas

maiores. Além da integração dos portos, o objetivo será fomentar o desenvolvimento da região sob influência do porto, uma área conhecida como hinterlândia, cuja área de penetração se distribui por um raio de 600 quilômetros no interior do continente.

Para isso, o consórcio formou um conselho de prefeitos por meio

Um dos objetivos do projeto será fomentar o desenvolvimento da região sob influência do porto

do qual os municípios devem “apadrinhar seus portos, quebrando uma tradição histórica de indiferença”, avalia Vivacqua. Prevê-se, também, a criação do Centro Sul-Americano para o Desenvolvimento Portuário, cujo objetivo é formar e treinar quadros para atividades de transporte multimodal. O centro terá, também, a tarefa de transformar a região dos portos, de maneira a melhorar os as-

pectos urbanos, ambientais, de infra-estrutura, entre outros.

Atualmente, o consórcio está em fase de escolha de uma empresa, cuja tarefa será desenvolver um sistema computadorizado que permitirá aos interessados conhecer oportunidades de negócios ao longo da costa atlântica.

Vivacqua reconhece as dificuldades de execução do projeto. Iniciativas de se explorar a navegação da costa brasileira sempre abortaram por custos excessivamente altos. Quatro anos depois da Lei de Modernização dos Portos e da eliminação da proibição de empresas estrangeiras a explorar a navegação de cabotagem, os portos brasileiros mantêm custos elevados.

Mas ele lembra que o grosso dos investimentos para a criação dos portos já foi feito. “O sistema físico já está no Nordeste, e agora é preciso investir em equipamento e em métodos operacionais, capazes de melhorar as condições portuárias”, afirma.

Idealizados pelos engenheiros Vivacqua e Sandra Maria Ferraz Stehling, o Corredor Atlântico do Mercosul faz parte de um dos ambiciosos

Fiat ganha tempo e dinheiro na cabotagem

No final de maio, a Fiat Automóveis começou a fazer, por conta própria, uso do transporte de cabotagem para cinco estados do Nordeste. A utilização do transporte marítimo, em vez do transporte rodoviário, reduziu em 10% o valor do frete estimado em R\$ 1 mil, que é adicionado ao preço final do veículo, informa a assessoria de imprensa da montadora. A longo prazo, a Fiat espera um ganho ainda maior.

Saindo da sede da montadora em Betim, região metropolitana de Belo Horizonte, os caminhões trafegam 500 quilômetros até o Rio de Janeiro, onde embarcam em navios rumo ao porto de Suape, em Pernambuco. De lá, são distribuídos, por via terrestre, para os estados do Ceará, Alagoas, Paraíba, Rio Grande do Norte e interior de Pernambuco, em distâncias de no máximo 1 mil quilômetros.

Em dois meses – com exceção de 12 dias em julho quando os “cegonheiros”, motoristas transportadores de veículos, entraram em greve em protesto à decisão da montadora –, foram distribuídos 5 mil veículos. O objetivo da Fiat é transportar 30 mil veículos por ano ao Nordeste. Na viagem inaugural, o navio usado pela Fiat possuía sistema “roll-on-roll-off”, em que o desembarque facilitado por rampa deixa de exigir o uso de guindastes e manobras no porto.

Além da diminuição do custo do frete, o tempo de entrega do veículo à concessionária foi reduzido de sete, pelo transporte

rodoviário, para cinco dias. A Fiat garante ainda os riscos de avarias aos veículos são menores, uma vez que estão menos sujeitos a acidentes ou assaltos.

As indústrias eletroeletrônicas de Manaus não tiveram tanta sorte. Recentemente, o navio Mitsui, de bandeira japonesa, deixou de fazer a rota entre Belém e São Paulo em razão do alto custo de transporte, uma vez que parte da distribuição de carga era feita por via terrestre. Apenas uma empresa de navegação, a Frota Oceânica, mantém linha regular por mês.

A Philips chegou a usar os serviços da Mitsui. O gerente geral da DDF Logística e Armazéns Gerais, uma empresa do grupo Philips, Francisco Tabajara, calcula que o gasto do transporte marítimo reduz em 20% a 30% os custos comparados com o transporte rodoviário dada a quantidade de carga transportada por um navio estimada em cerca de 500 contêineres. Pelo litoral, o tempo de viagem dura 12 dias.

Pelo método tradicional, a fabricante de produtos eletroeletrônicos transporta as carretas, em balsa, de Manaus até Belém, de onde são transportadas por rodovia até São Paulo. A Philips transporta 2 mil carretas por mês, que chegam, em média, ao seu destino em São Paulo de 8 a 15 dias depois. “Mas a baixa frequência de linhas de navegação não viabiliza o negócio, porque teríamos de trabalhar com altos estoques”, afirma.

(A.V.)

projeto de desenvolvimento regional. Professor emérito da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES), Vivacqua presidiu por dez anos o consórcio, formado pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a U.S. Steel, responsável pelo projeto Carajás, no Pará. Na iniciativa privada, criou outros projetos como a Ferrovia Norte-Sul, a Ferronorte e o corredor Centro-Leste.

Foi, aliás, da experiência com o corredor Centro-Leste que nasceu a ideia do Corredor do Mercosul. Ligando a região de Goiás ao porto de

Vitória via ferroviária, o corredor passou a transportar 1,2 milhão de toneladas de soja em apenas dois anos, podendo chegar a 5 a 6 milhões de toneladas caso seja ampliada a capacidade do porto capixaba, conta Vivacqua.

Apesar disso, Vivacqua diz que o Corredor do Mercosul é um jogo de soma positiva, em que todos ganham desde os empresários que obtêm maiores lucros até os trabalhadores em que os salários e empregos crescem com o movimento do porto. “A tarefa é iniciar o jogo.”