

26 gargalos da logística brasileira precisam ser solucionados para atender à futura produção do setor de celulose e papel

Por Caroline Martin

As deficiências da infraestrutura brasileira se destacam como um dos principais entraves para a expansão do setor de florestas plantadas e de toda a cadeia industrial associada. Para aprofundar o debate desse assunto com representantes do governo, as empresas do setor avaliaram que era preciso reunir informações mais específicas sobre suas necessidades, a fim de estabelecer prioridades para os próximos anos.

O debate sobre esses gargalos – principalmente em relação ao transporte nos modais ferroviário, aquaviário e rodoviário – e suas possíveis consequências resultou no estudo *Necessidades de Infraestrutura Logística para o Setor de Celulose e Papel*, coordenado pelo Comitê de Base Florestal da Associação Brasileira de Celulose e Papel (Bracelpa), concluído em agosto. “Como o déficit em infraestrutura é grande no Brasil, temos de focar investimentos nos principais polos produtivos em expansão de capacidade”, diz João Borges, diretor florestal da Stora Enso e integrante do Comitê de Base Florestal da Bracelpa. “A questão não está em simplesmente apontar os gargalos relacionados aos portos, mas sim definir quais são prioritários. O levantamento detalha as situações emergenciais de maneira bem específica”, completa.

Para chegar ao diagnóstico da atual situação logística do País e mapear tais demandas, sete empresas do setor – Cenibra, Fibria, International Paper, Klabin, Stora Enso, Suzano e Veracel – se envolveram no estudo. “Direcionamos o trabalho a partir de uma visão de longo prazo, verificando os potenciais de crescimento do Brasil dentro do que já foi anunciado oficialmente pelas empresas e do que está sendo planejado”, explica José Totti, diretor florestal da Klabin e coordenador do Comitê de Base Florestal da Bracelpa.

As empresas participantes responderam a uma série de formulários. O material serviu de base para compor o relatório, que foi dividido entre os seis polos produtivos usuários de corredores de exportação e levou cerca de três meses para ser concluído. “O estudo, com um conteúdo muito abrangente, mostra quais obras serão fundamentais para viabilizar os investimentos do setor no aumento da capacidade instalada, nos próximos anos”, afirma Elizabeth de Carvalhaes, presidente executiva da Bracelpa.

No total, 26 gargalos foram identificados no levantamento. “Com a finalização do relatório, temos meios para mostrar a real dimensão das movimentações realizadas pelo setor de celulose e papel, bem como para

destacar modos de solucionar esses impasses”, pontua Borges sobre a conclusão dessa etapa.

O documento já foi apresentado na Câmara Setorial de Silvicultura do Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento. O próximo passo da Bracelpa é levar o documento a representantes do governo federal. “Vamos definir em conjunto, agora, os caminhos a serem trilhados com esse material”, atualiza Totti.

ENTRAVES SOB A MIRA DO SETOR

Entre os gargalos apontados pelo estudo estão os custos elevados de transporte, tanto para a movimentação de matéria-prima quanto de produtos acabados. A questão, quando pensada mais adiante, vai além da atual perda de competitividade pelo alto custo do escoamento da produção.

Os portos brasileiros, por exemplo, não têm estrutura suficiente para operar com qualquer quantidade extra de celulose. “No Mato Grosso do Sul, pelo menos duas novas fábricas estão previstas para os próximos cinco anos, o que significa mais 3,4 milhões de toneladas de celulose produzidas no Brasil até 2030. Hoje, não há possibilidade de escoar esse volume de celulose no Porto de Santos”, aponta o diretor florestal da Stora Enso. “Por isso chamamos as medidas de

‘intervenção-chaves’”, completa Totti sobre a necessidade de melhorias.

Ainda na opinião do diretor florestal da Klabin, os corredores de exportação despontam como o ponto mais delicado do setor. “Hoje, a situação desses corredores já pode ser chamada de ‘pré-gargalo’. Imagine como ficará com 17 milhões de toneladas adicionais de celulose”, levanta a questão. Totti lembra, no entanto, que os entraves começam antes mesmo da saída da celulose dos portos rumo aos mercados externos. “Os problemas podem ser notados desde os corredores que transportam a produção das empresas aos portos, seja esse transporte feito pelo modal ferroviário, seja pelo rodoviário”, contextualiza.

Na lista das 26 intervenções chaves para o avanço do setor, cinco são consideradas urgentes: adequação da capacidade do Porto de Santos

(SP), alternativa ao Porto de Itaqui (MA), restauração do acesso ferroviário do Porto de Paranaguá (PR), duplicação ou triplicação das pistas e reforço de pontes de madeira na BR-101 (BA) e duplicação ou triplicação da BR-381 (MG).

Totti frisa que as ações não podem tardar. “Para evitar os transtornos no escoamento da produção, as melhorias precisam se antecipar à produção da celulose prevista para os próximos anos”, justifica. “As obras reduzirão o custo de produção e, consequentemente, darão mais competitividade aos produtos do setor em um mercado no qual a concorrência está cada vez mais acirrada”, reforça Elizabeth de Carvalhaes.

O documento subsidiará, além de negociações com o governo federal, o debate de algumas das obras de responsabilidade dos governos esta-

duais. “A ideia é que investimentos públicos ou público-privados sejam efetivados”, destaca Totti.

Sobre a contribuição do setor privado nas melhorias da infraestrutura brasileira, João Borges acredita tratar-se de uma tendência natural. “É pouco provável calcular que os governos federal e estaduais tenham condições de fazer todos os investimentos sozinhos. Contar com a iniciativa privada é uma alternativa que já vem sendo colocada em prática.”

Borges e Totti também ressaltam que as intervenções-chaves não beneficiarão apenas o setor de celulose e papel, mas todos aqueles que utilizam os corredores de exportação e as estruturas regionais de transporte. “É uma maneira de aumentar a competitividade brasileira como um todo, gerando mais empregos e riquezas ao País”, enfatiza Totti.



Carbinox.

Por dentro das operações de grande parte das empresas.

Divisão Inoxidáveis:

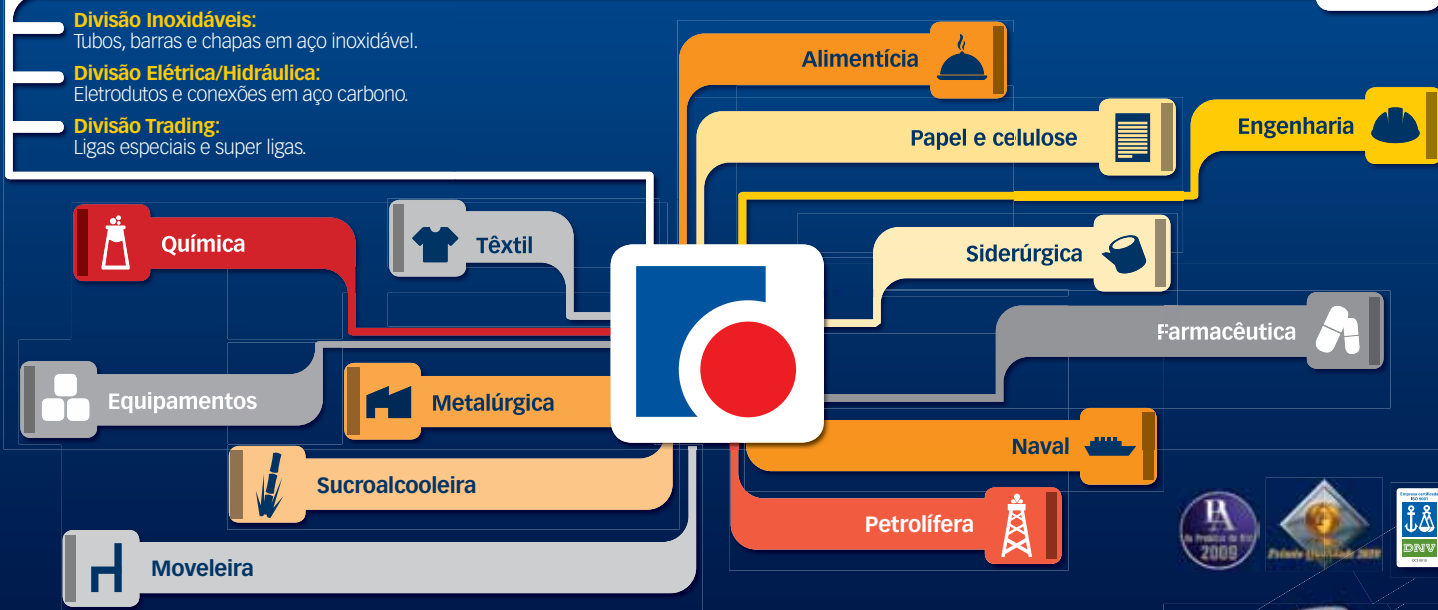
Tubos, barras e chapas em aço inoxidável.

Divisão Elétrica/Hidráulica:

Eletrodutos e conexões em aço carbono.

Divisão Trading:

Ligas especiais e super ligas.



As linhas de produtos Carbinox são fundamentais para grande parte das indústrias brasileiras há mais de 25 anos. A alta qualidade das soluções, as equipes de vendas especializadas e o moderno sistema de logística garantem os melhores resultados para o seu negócio.

Carbinox
www.carbinox.com.br
Matriz: 11 4795-9000
Filial: 62 3281-6191