

ISOLAMENTO INDUSTRIAL

Falta de estrutura trava a ZFM

Enquanto a BR-319 segue sem avanço, dragagens emergenciais tentam mitigar os impactos da seca nos rios, mas especialistas e indústrias apontam que a negligência e a ausência de investimentos prejudicam a logística do maior polo industrial da região Norte do Brasil

» VANILSON OLIVEIRA
» ENVIADO ESPECIAL

Manaus — Apesar de abrigar mais de 530 fábricas de diversos segmentos e ter faturado em 2024, o montante recorde de R\$ 204,39 bilhões, o Polo Industrial de Manaus (PIM) opera cercado por gargalos logísticos. A principal queixa de industriais, especialistas e representantes do setor produtivo é a falta de infraestrutura, que compromete a competitividade e limita o desenvolvimento da Zona Franca. Enquanto projetos estruturantes como a pavimentação da BR-319 — que poderia encurtar prazos e reduzir custos no transporte rodoviário - continuam paralisados, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) programa as dragagens anuais para início em setembro.

O retrato da Zona Franca de Manaus para os próximos anos ainda é o de uma potência industrial cercada por obstáculos que vão muito além da geografia amazônica. A distância dos grandes centros consumidores, os altos custos logísticos e, sobretudo, a ausência de infraestrutura adequada, seja rodoviária, ferroviária ou hidroviária, comprometem a sustentabilidade do modelo econômico implementado há mais de cinco décadas.

Para o presidente da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (FIEAM), Antônio Silva, a maior entrave é a logística. “Nosso tempo de trânsito, hoje, é de 25 a 28 dias para que qualquer insumo chegue de São Paulo a Manaus. Isso é um atraso brutal na cadeia produtiva. Não somos iguais ao Sul e ao Sudeste, não podemos ser tratados como iguais. Temos particularidades que exigem diferenciação”, declarou.

Segundo ele, há um tripé essencial que precisa ser implementado com urgência. O primeiro seria a pavimentação da BR-319, seguido de investimentos contínuos na dragagem dos rios e, por último, a estruturação de um modal ferroviário para garantir concorrência e barateamento de fretes. “Esses três modais são complementares. A ausência de qualquer um deles impacta diretamente os custos de produção e o abastecimento das fábricas”, ressalta.

Durante os períodos de estiagem severa, como os registrados em 2023 e 2024, a fragilidade estrutural da região fica ainda mais evidente. Com os rios em níveis críticos, a navegação de grandes embarcações até Manaus se torna impossível. Como paliativo, as empresas deslocam operações para Itacoatiara, a 280 km da capital, onde realizam transbordo em balsas menores. “É uma solução improvisada, cara e arriscada. Tudo isso aumenta o custo logístico e pressiona o planejamento industrial”, alerta Silva.

Para o coordenador da comissão de logística do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam), Augusto Rocha, existe logística sem infraestrutura em Manaus. “A noção de que Manaus enfrenta um problema logístico é equivocada. A logística existe, ela opera, ela resolve. Mas com muito esforço e custo. O problema é a falta de infraestrutura para suportar essa logística. Estamos tratando de uma deficiência histórica, secular, que não é enfrentada por decisões políticas e técnicas em Brasília”, afirma.

Rocha chama atenção para o que define como “tecnocracia da desigualdade”, que seria um conjunto de decisões sustentadas em pareceres técnicos e estudos que, na prática, servem como justificativa para a omissão do Estado. “Essa ausência deliberada de infraestrutura na Amazônia é travestida de proteção ambiental. O discurso de proteção da floresta é usado para não investir. Isso é o que chamamos de ‘greenwashing orçamentário’. Enquanto isso, se concentra

Reprodução/SUFRAMA



Zona Franca de Manaus sofre com infraestrutura precária, que eleva custos logísticos e compromete a competitividade das indústrias



“Nos anos 1970, o trajeto era feito em até três dias. Hoje, sem a estrada, um caminhão leva até 28 dias, passando por Belém, embarcando em balsas, enfrentando risco de encalhe e altos custos de cabotagem”

Antônio Silva, presidente da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (FIEAM)

investimento em infraestrutura no Centro-Sul, agravando a assimetria regional”. Greenwashing é uma estratégia de marketing comum e ilusória na qual empresas promovem seus produtos como ambientalmente responsáveis sem cumprir os critérios reais de sustentabilidade.

Ele propõe que alternativas mais duradouras sejam estudadas, como obras subaquáticas que utilizem a força do próprio rio para escavar seu leito, diminuindo o assoreamento. “É preciso parar de improvisar e começar a planejar a longo prazo. Dragar por dragar, sem saber o que se está fazendo, é jogar dinheiro no fundo do rio”, disse o professor, que acredita que há falta de sensibilidade por parte das autoridades em Brasília. “Em audiências públicas sobre o plano nacional de logística, não há menção à Amazônia. É como se não existíssemos. Se queremos equidade regional, precisamos investir mais aqui do que no restante do país. O investimento necessário para isso é de 2,5% do Produto Interno Bruto (PIB). Recebemos menos de 0,2%”, denunciou.

O desafio da BR-319

A rodovia BR-319, que liga Porto Velho a Manaus, é hoje símbolo da estagnação. Com cerca de 400 km ainda sem pavimentação, a estrada poderia reduzir drasticamente o tempo e o custo do transporte rodoviário para o Amazonas. “Nos anos 1970, o trajeto era feito em até três dias. Hoje, sem a estrada, um caminhão leva até 28 dias, passando por Belém, embarcando em balsas, enfrentando risco de encalhe e altos custos de cabotagem”, explica

Esforço econômico

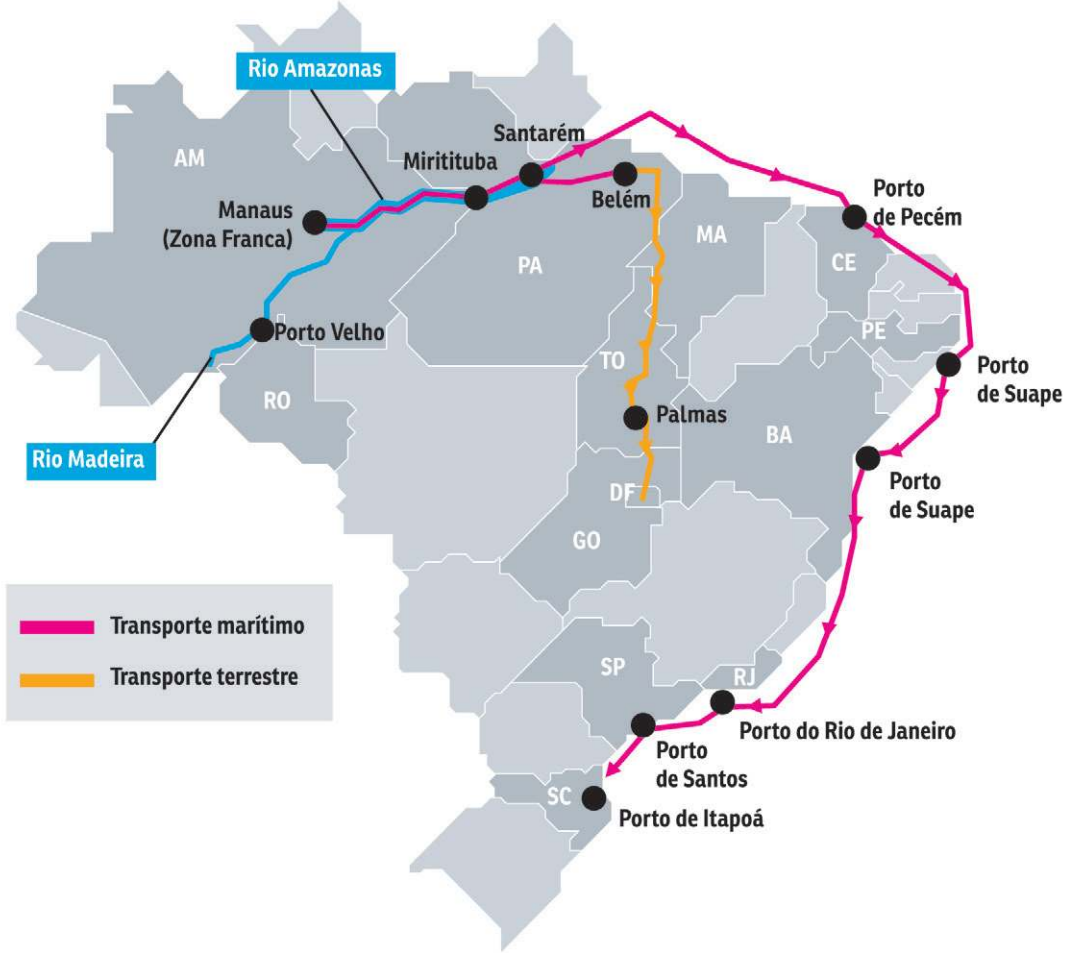
Indústrias da região amazônica enfrentam dificuldades para escoar produção por meio de dois sistemas de transporte. Conheça as modalidades.

CABOTAGEM

É o transporte marítimo na costa de um mesmo país. Navios porta-contêineres levam cargas partindo do Porto de Manaus, pelo Rio Amazonas, até o mar e rumam para o Sul, parando nos portos da costa brasileira.

RÔ-RÔ CABOCLO

Na região amazônica, é como se chama o sistema “roll-on/roll-off”, que combina o transporte hidroviário com o rodoviário. Na rota entre Manaus (AM) e Belém (PA), a carga sai da capital do Amazonas em caminhões, que são transportados em balsas até Belém, onde há conexão por rodovias com o Centro-Sul do país, por exemplo, via a BR-010, conhecida como Belém-Brasília. O trajeto inverso leva cargas para Manaus.



Antônio Silva. A cabotagem é um tipo de transporte marítimo que consiste no deslocamento de cargas entre portos do mesmo país.

A paralisação da obra está no centro de uma disputa entre a necessidade de desenvolvimento e a exigência de proteção ambiental. Para os representantes do setor industrial, há um impasse alimentado por “caprichos ideológicos”. “Os danos ambientais da abertura da estrada já ocorreram há décadas. O que falta agora é pavimentar com responsabilidade, respeitando os condicionantes ambientais”, afirma Silva.

Solução

A realidade enfrentada pelas empresas que operam na Zona Franca de Manaus se traduz, diretamente, em estratégias de sobrevivência frente à precariedade da infraestrutura regional. Dois exemplos emblemáticos dessa resiliência são a BIC Amazônia e

o Grupo NC, representantes dos setores de bens de consumo e farmacêutico, respectivamente. Suas operações, embora distintas, expõem o mesmo dilema de manter a produtividade e a competitividade diante de custos logísticos elevados, incertezas nas rotas e ausência de conectividade rodoviária adequada.

Jean Marc Hamon, diretor da unidade da BIC na capital amazonense, afirma que o modelo atual obriga a empresa a manter um planejamento logístico robusto para lidar com as variações de transporte, sobretudo durante os períodos de estiagem. “A cabotagem é nosso modal prioritário, mas quando o nível dos rios baixa demais, somos obrigados a antecipar estoques, recorrer a transbordos complexos e manter prazos longos entre produção e entrega”, explicou.

Segundo Hamon, as carretas saem de Manaus em balsas rumo a Belém e, de lá, seguem por

mais de 2.700 quilômetros até centros de distribuição localizados em Minas Gerais, São Paulo e outros estados do Sudeste. Esse trajeto, feito em duas etapas (hidroviária e terrestre), impõe à empresa a necessidade de manter estoques reguladores de até 40 dias, o que representa capital imobilizado, custo adicional de armazenagem e perda de agilidade na resposta à demanda do mercado. “Se a BR-319 estivesse asfaltada, conseguiríamos dividir melhor essa logística, 80% da produção seguiria por cabotagem, e a variação de demanda seria atendida por estrada, de forma mais rápida e flexível. O que hoje é um processo de altíssimo custo se tornaria muito mais eficiente”, revelou.

Ainda que a BIC disponha de uma cadeia logística estruturada, ela se vê forçada a operar num sistema desequilibrado, cujo custo maior é absorvido para manter a previsibilidade mínima exigida



“Em audiências públicas sobre o plano nacional de logística, não há menção à Amazônia. É como se não existíssemos. Se queremos equidade regional, precisamos investir mais aqui do que no restante do país. O investimento necessário para isso é de 2,5% do Produto Interno Bruto (PIB). Recebemos menos de 0,2%”.

Augusto Rocha, coordenador da comissão de logística do Centro da Indústria do Estado do Amazonas (Cieam)

por grandes varejistas e distribuidores em todo o Brasil. “Cada dia a mais de mercadoria parada representa um custo direto. A estrada permitiria, por exemplo, reduzir em até 15 dias esse prazo. Isso representa um impacto direto na saúde financeira da operação”, explicou Hamon.

Gustavo Bizinelli, CFO do Grupo NC, responsável pela única fábrica farmacêutica atualmente instalada na Zona Franca, reforça esse diagnóstico. A operação da empresa em Manaus é marcada por um grau ainda maior de complexidade, especialmente devido às exigências de controle de qualidade e integridade das matérias-primas farmacêuticas. “Cerca de 80% das matérias-primas utilizadas na nossa produção vêm do exterior e chegam por frete aéreo, diretamente ao aeroporto de Manaus. Isso nos isenta, em parte, dos impactos mais severos da sazonalidade dos rios”, detalha Bizinelli.

No entanto, os outros 20%, que são os insumos de origem nacional, enfrentam os mesmos desafios logísticos descritos por outros setores do polo. “Esses insumos vêm do Sul e Sudeste e sofrem com os altos custos e a imprevisibilidade das rotas fluviais, sobretudo durante as secas severas”. Além das dificuldades para entrada de matéria-prima, a saída dos produtos também é afetada. Embora a empresa opte pelo frete aéreo para garantir agilidade e segurança no transporte de medicamentos, esse modal é mais caro e não é viável para toda a produção. A alternativa rodoviária, que permitiria operar de forma mais flexível e competitiva, continua restrita.

Para o executivo, a presença da indústria farmacêutica em Manaus ainda é uma vantagem estratégica, mas seu futuro depende de melhorias estruturais. “Estamos aqui há 10 anos. Esse tempo nos deu expertise, rede de fornecedores, mão de obra qualificada. Mas, se quisermos consolidar um polo farmacêutico na região — o que atrairia novos investimentos, fornecedores, centros de pesquisa — é indispensável resolver a questão logística”, argumenta.

Por nota, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), afirmou ao **Correio** que, a partir de setembro deste ano, será retomada a dragagem dos rios Amazonas e Solimões como parte do Plano Anual de Dragagem (PADMA), que vigorará por cinco anos. O objetivo é garantir a navegabilidade e evitar a interrupção de rotas fluviais durante o período de estiagem.