

INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA: Oportunidades e desafios*

LUIZ ANTÔNIO FAYET**
Economista

SUMÁRIO

Introdução
Importação/exportação
Infraestrutura
 Rodovias
 Ferrovias
 Transporte marítimo
Agronegócio
Adendo

INTRODUÇÃO

Temos dedicado muito tempo e esforço à área de logística e Infraestrutura do agronegócio. Quando Roberto Rodrigues era ministro da Agricultura, Pecuária e Abastecimento, eu disse a ele: “Da porteira para dentro, o agronegócio brasileiro é

espetacular, mas, saindo dali, perdemos a guerra. O Ministério da Agricultura e Pecuária e Abastecimento (Mapa) precisa ter uma Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio (CTLOG)”. Ele disse: “Vou criar”.

Desde então, em 2005, começamos a avaliar a questão da logística nas cadeias

* N.R.: Texto da palestra do autor no 4º Congresso Brasileiro de Fertilizantes, realizado em 26 de agosto de 2014, no Renaissance São Paulo Hotel.

** Consultor em Planejamento Estratégico e Logística. Membro do Conselho da Autoridade Portuária de Paranaguá. Exerceu também os seguintes cargos: diretor de Crédito Rural e presidente do Banco do Brasil; presidente do Banco do Estado do Paraná; presidente do Banco de Desenvolvimento do Estado do Paraná; professor titular de Geografia Econômica da Universidade Federal do Paraná; deputado federal pelo Paraná.

produtivas do agronegócio, especialmente por corredores de exportação. Montamos uma rede de relações com muitas entidades e uma interface com a Frente Parlamentar da Agropecuária (FPA). Atualmente, com 70 entidades, a CTLOG foi amadurecendo e se instrumentando tecnicamente, para ter uma doutrina sobre o tema. Assim, se consolidou, e hoje seus fundamentos são utilizados por toda a comunidade do agronegócio e, inclusive, pelo próprio Governo.

IMPORTAÇÃO/ EXPORTAÇÃO

Em meio século, fizemos uma revolução. Saímos da posição de importadores de comida até atingir posição de destaque entre os maiores exportadores mundiais de alimentos, fibras e biomassa. Com produtores qualificados, o agronegócio brasileiro aparece no primeiro

Brasil: Ranking mundial (2013)

Produtos	Produção	Exportação
Açúcar	1ª	1ª
Café	1ª	1ª
Suco de laranja	1ª	1ª
Carne bovina	2ª	1ª
Soja em grão	1ª	1ª
Carne de frango	3ª	1ª
Farelo de soja	3ª	2ª
Milho	3ª	2ª
Óleo de soja	3ª	2ª
Carne suína	4ª	3ª
Algodão	5ª	3ª

Fonte: MAPA

time do mercado internacional. Mas, mais importante, até o fim da década poderemos nos tornar o maior exportador mundial do agronegócio.

Isso determinou internamente uma nova geografia de produção. O setor nasceu na Região Sul e expandiu-se para as regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. Atualmente,

o Brasil está ocupado por esse novo agronegócio brasileiro. É uma história recente e inusitada em termos de um país e do mundo.

Quando avaliamos sob o ponto de vista estratégico, vemos o agronegócio como a maior fonte de desenvolvimento e de renda para o Brasil. Outros países adorariam ter este setor tão forte e desenvolvido como temos aqui.

Na CTLOG, iniciamos o planejamento recuperando um conceito

empregado pelo extinto Grupo de Estudos de Integração da Política de Transportes (Geipot), o planejamento por corredores de exportação, porque, para o abastecimento interno, os problemas logísticos são muito menores, tanto nas suas características como nos volumes a operar por trechos.

Tomemos como exemplo a soja e o milho, que são dois produtos importantes no complexo de proteína animal. Na soja, os Estados Unidos, o Brasil e a Argentina, juntos, concentram 81% da produção e 86% da exportação mundial. No milho, estes três países respondem por 67% das exportações, com aumento na participação brasileira. Cada um destes países possui muita responsabilidade com a oferta de grãos, com a chave da dispensa da alimentação do

Em meio século, de importadores de comida atingimos posição de destaque entre os maiores exportadores mundiais de alimentos, fibras e biomassa. Até o fim da década poderemos nos tornar o maior exportador mundial do agronegócio

SAFRA 2013/14: PRODUÇÃO, CONSUMO E EXPORTAÇÃO DE SOJA

Soja	Produção		Consumo		Exportação	
	Milhões de toneladas	Part. %	Milhões de toneladas	Part. %	Milhões de toneladas	Part. %
EUA	89,5	31	49,0	18	41,1	38
Brasil	90,0	31	40,4	15	45,0	41
Argentina	54,0	19	38,6	14	8,0	7
Subtotal	233,5	81	127,8	47	94,1	86
Mundo	287,7	100	269,3	100	109,3	100

SAFRA 2013/14: PRODUÇÃO, CONSUMO E EXPORTAÇÃO DE MILHO

Milho	Produção		Consumo		Exportação	
	Milhões de toneladas	Part. %	Milhões de toneladas	Part. %	Milhões de toneladas	Part. %
EUA	353,7	37	297,2	32	40,6	36
Brasil	70,0	7	55,0	6	20,0	17
Argentina	24,0	2	8,0	1	16,0	14
Subtotal	447,7	46	360,2	39	76,6	67
Mundo	966,6	100	938,8	100	114,4	100

Fonte: USDA

mundo em suas mãos. Mas o mais significativo é que, dentre eles, somente o Brasil possui áreas disponíveis para incrementar significativamente estas culturas.

Por ano, a população do mundo cresce uns 80 milhões de habitantes, enquanto, com a melhoria do nível de renda, isso equivale a 100 milhões de habitantes. Então, o mercado internacional cresce anualmente perto do tamanho de uma população brasileira. Esses dados são referenciais, mas sinalizadores da demanda.

Do lado da produção, faltam áreas adequadas para produzir. A Sibéria, por exemplo, com muitas terras férteis para plantar, precisa antes tirar o gelo da sua superfície. Aqui, mesmo sem irrigação, somos privilegiados com duas ou três

safras anuais. Contamos com um fator de vantagem diferencial: de cada cinco hectares passíveis de serem incorporados no processo produtivo no mundo, um está no Brasil, em condições climáticas favoráveis.

De cada cinco hectares passíveis de serem incorporados no processo produtivo no mundo, um está no Brasil, em condições climáticas favoráveis

Outra variável não desprezível é que se produz na entressafra do hemisfério norte, onde estão concentrados os grandes produtores e consumidores. Como entramos com a nossa produção justamente neste período, temos vantagens comerciais.

INFRAESTRUTURA

Com a mudança da geografia de produção e o avanço das fronteiras agrícolas para as áreas sem infraestrutura de transportes, formulamos uma hipótese referencial para



Fayet mostrando as fronteiras agrícolas

estudarmos onde estaria a linha de indiferença de custos nos fluxos de exportação da soja e do milho – para o Norte ou para o Sul. Definimos o paralelo 16° Sul, que passa próximo das cidades de Cuiabá, Brasília e Ilhéus. De 2009 a 2013, a quantidade de soja e milho deslocada acima deste paralelo para os portos das regiões Sul e Sudeste passou de 38 milhões de toneladas para aproximadamente 60 milhões – um aumento anual em torno de 4,5 milhões. Para comparar, o porto de Santos, o maior do País, em 2013, entre as importações e as exportações, movimentou 114 milhões de toneladas, enquanto o porto de Paranaguá, o segundo maior, registrou 46 milhões. Isso dá uma ideia do que representa o volume deslocado de 60 milhões, mas somente de soja e milho.

A falta de infraestrutura no chamado Arco Norte – que abrange desde Itacoatiara, no Amazonas, até o porto do Pecém, no Ceará – resulta em congestionamento nos transportes terrestres das regiões Sul e Sudeste brasileiras. Quando corrigirmos

essa situação, os fluxos mudarão de sentido, seja na importação de fertilizantes, seja nas exportações de grãos, que serão complementados por muitos outros produtos, principalmente os florestais.

Nesse quadro de deficiências de infraestrutura, a evolução dos nossos custos médios para retirar a produção da porteira e levá-la a um porto para embarque passou de duas vezes, em 2003, para quatro vezes, em 2013, quando em comparação aos custos dos americanos e dos argentinos.

CUSTO COMPARATIVO DO FRETE – MÉDIA NACIONAL (US\$ POR TONELADA)

País	2003	2005	2007	2009	2011	2013
Argentina	14	15	16	20	20	20
Estados Unidos	15	16	17	18	23	23
Brasil	28	43	59	78	81	92

Fonte: estimativas da ANEC

Para escoar o produto de Sinop, no Estado do Mato Grosso, ao porto, o frete corresponde a cerca de 25% do preço da soja e 60% do preço do milho. Essas deficiências logísticas ge-

ram vários efeitos adicionais que desestimulam a produção. Nesta safra, deixamos de produzir em torno de 4 milhões de toneladas de soja e milho. Esse abortamento de produção é uma riqueza que deixamos de criar e incorporar na nossa economia.

A capacidade operacional nominal de exportação do Arco Norte é de 10,8 milhões de toneladas de grãos, com um déficit gigantesco em torno de 50 milhões quando comparado às estimativas de demanda. Haverá um aumento na capacidade entre 2014 e 2015, mas o desafio é enorme para atender a demanda projetada para até 2025. Aliás, deveríamos ter, hoje, a capacidade operacional prevista para 2025.

CAPACIDADE OPERACIONAL NO ARCO NORTE – ESTIMATIVAS (MILHÕES DE TONELADAS)

Portos	2013	2015	2025
São Luís – Itaquí	3,8	8,8	15,0
Calha			
Santana-Macapá		1,0	5,0
Itacoatiara	4,0	4,0	4,0
Santarém	3,0	4,0	4,0
Belém		6,0	36,0
Total	10,8	23,8	64,0

Fonte: CTLOG

No momento em que tivermos condições logísticas adequadas para as novas fronteiras, o deslocamento da porteira até um porto de embarque será reduzido entre 500 e mil quilômetros de percursos terrestres. Isso poderá significar uma redução média nacional de custos logísticos na ordem de US\$ 50 por tonelada. Essa avaliação, como um primeiro passo, permite imaginar a revolução que acontecerá na competitividade sistêmica das cadeias de produção do agronegócio e na renda da atividade produtiva, inclusive pelo aprimoramento das soluções logísticas.

Nas rodovias a incorporação de investidores privados é essencial

Mais de 85% da produção e do consumo de bens no mundo dão-se no hemisfério norte, acima da linha do equador. Isso significa que a oportunidade é boa para o Brasil. A China e a Índia possuem, juntas, 40% da população global. A renda por habitante do brasileiro é o dobro da do chinês e seis vezes superior à do indiano. Se levarmos em conta os outros pequenos e médios mercados, chegaremos a um número avassalador do potencial de mercado para alimentos.

O Canal do Panamá, que liga os oceanos Atlântico e Pacífico, localizado logo acima da linha do equador, opera no seu limite anual de 300 milhões de toneladas. Hoje, o maior navio que transita por lá é o chamado Panamax, com capacidade de transportar até 60 mil toneladas, o correspondente a aproximadamente 1.600 carretas. Agora, está sendo construído um segundo canal paralelo, para mais do que dobrar o volume de tráfego e que prevê a movimentação de navios com até 150 mil toneladas de carga, cerca de 4 mil carretas. A mudança do porte dos navios permitirá uma redução dos custos de fretes na ordem de 25%, fator importantíssimo para atingir mercados do outro lado do mundo. Com a ampliação do canal, assistiremos a uma verdadeira revolução nas rotas dos oceanos Atlântico e Pacífico.

Rodovias

Nas rodovias, precisamos garantir os recursos para a sua construção e manutenção. A incorporação de investidores privados é essencial. Os editais de licitação de

concessão de rodovias com cobrança de pedágio previam outorga da concessão para quem oferecesse o maior ágio ao Go-



verno. A CTLOG propôs a mudança desse critério para a menor tarifa. Em 2007/2008, o Governo passou a adotar este critério.

No caso da Lei nº 12.619, de 30 de abril de 2012, a chamada Lei dos Motoristas, procuramos mostrar ao Governo a inviabilidade de sua aplicação. Em janeiro de 2013, o Governo constituiu um Grupo de Trabalho, e iniciamos as discussões. Paralelamente, a Câmara criou uma Comissão Especial. Em conjunto, até a metade desse ano, conseguimos 95% de convergência. Após uma longa tramitação, conseguimos correr as vias congressuais: só falta submeter ao Plenário da Câmara dois artigos do Projeto de Lei (PL), e as mudanças estarão concluídas para a sanção presidencial.

Ferrovias

Já no setor ferroviário é onde está o maior nó. O modelo atual gera condições monopolistas inconvenientes. A questão-chave é a criação do Operador

Ferroviário Independente (OFI), novo marco regulatório do setor. De forma simplificada, o sistema compreende um gestor da linha e os operadores que pagam pedágio para transitar, como se fosse uma rodovia com trilhos. Surge, então, a oportunidade para o transporte ferroviário tornar-se mais competitivo e para os usuários

não serem tão reféns das concessionárias. É um modelo bastante usado na Europa.

Transporte marítimo

Cabotagem é a navegação entre portos de um mesmo país, independentemente da distância. Se for entre dois países, a navegação é chamada de longo curso. A tarifa por milha cobrada pela navegação de cabotagem brasileira ultrapassa de sete a dez vezes a de longo curso, um absurdo que compromete a competitividade nacional.

A legislação da cabotagem é da época do Plano de Metas do Presidente Juscelino, quando houve uma vinculação de estímulos conjugados com recursos do

No setor ferroviário é onde está o maior nó. O modelo atual gera condições monopolistas inconvenientes

sistema de navegação para a construção naval. Hoje, esta vinculação não faz mais sentido. Temos empresas competentes para fazer a transformação, mas, para isso, há a necessidade de uma radical mudança na legislação; aliás, não só na de cabotagem, mas de toda a navegação brasileira, porque este segmento é estratégico para um país com as dimensões e características brasileiras. O Brasil necessita ter um grande poder marítimo. Somente o agronegócio do Sul tem, hoje, mais de 5 milhões de toneladas entre milho, trigo e arroz que poderiam ser utilizadores desse transporte. Por aí, podemos imaginar a magnitude do volume para o conjunto de nossa economia. A iniciativa privada precisa concentrar-se nessa questão.

A nova Lei dos Portos, nº 12.815, de 5 de junho de 2013, aprovada pelo Congresso Nacional, terá, ainda, de sofrer uma série de ajustes. Com ela, as decisões estão centralizadas em Brasília, ou seja, um marco não autoaplicável. Tudo remete para uma instância administrativa a ser definida. Com esse centralismo aleatório e discricionário, já estamos dois anos atrasados em implantação e ampliação dos portos públicos, e os terminais privados, que, construídos em áreas privadas, precisam submeter-se a uma infinidade de exigências e controles – inclusive uma espécie exótica de licitação apelidada de “chamamento”. Um absurdo intervencionista, pois, para construir um hospital, que lida com a vida da população, basta um alvará. Paralelamente, o novo modelo de governança “chapa-branca” criou o risco de se perderem as informações estratégicas e o controle de gestão, especialmente pela exclusão dos usuários nos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs).

AGRONEGÓCIO

A nova realidade do agronegócio exige outras decisões estratégicas. No começo dos anos 90, houve a decisão governamental para terminar com a Comissão de Compra de Trigo Nacional (CTRIN), subordinada ao Banco do Brasil. O motivo era reduzir o esforço fiscal e administrativo do Governo e introduzir mecanismos de mercado. Desenvolvemos um projeto de política para “carregamento de estoques”, que seria uma alternativa para obtermos estabilidade de renda e redução de riscos de suprimento de mercado.

Como a produção de trigo concentra-se em curto período do ano, enquanto o consumo distribui-se durante o ano, existiria, então, o desafio de formar e administrar os estoques para ajustar essas “duas curvas”. Precisariamos operar com armazéns con-

O Brasil necessita ter um grande poder marítimo

fiáveis, mediante vínculos de garantia com o banco financiador da operação. Planejaríamos um cronograma de venda obrigatória, com títulos financeiros comerciáveis, tipo *warrant*. O custo financeiro seria zerado por abrigar as operações nas chamadas reservas de liquidez, recolhidas pelos bancos no Banco Central. Ficaríamos somente com o custo administrativo do estoque. Na época, com a hiperinflação, não foi possível aplicar esse modelo, mas, depois, continuamos insistindo na sua necessidade até os dias atuais. Continuamos pregando a necessidade da estruturação do modelo, pois se trata de uma questão estratégica, que será essencial para garantir a gestão de estoques em um país que será o maior supridor do mercado de exportações e

que com isso não poderá brincar. Tere-
mos de gerir essa questão com a mesma

competência com que os Estados Unidos
da América fazem isso há muitas décadas.

📁 CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ECONOMIA>; Logística; Agricultura; Via de transporte; Porto; Exportação;

ADENDO

Ao final do painel, o seu moderador, Tobias Grasso Júnior, diretor presidente da Mosaic Fertilizantes do Brasil, formulou as seguintes questões a Luiz Antônio Fayet:

Grasso Júnior

Os temas da logística e da infraestrutura estão sempre presentes no dia a dia do agronegócio. Se perguntarmos para os executivos a prioridade do setor, com certeza, estes dois temas estarão lá.

Uma palavra de ordem sempre repetida no agronegócio é gargalo, seja na armazenagem, no recebimento, no embarque ou no desembarque das mercadorias. As filas e os atrasos com os pagamentos de estadias cobram muito da conta do agricultor.

Os marcos regulatórios ainda não se provaram eficientes por uma série de questões. O Arco Norte pode, agora, se demonstrar mais vivo e presente. Há dez anos, na Mosaic, no Estado do Mato Grosso, abrimos uma fábrica em Sorriso, distante apenas 60 quilômetros de Sinop. A crença, naquela época, era de que a BR-163 estaria pronta, no máximo, em cinco anos.

Perguntamos, então: até que ponto esse crescimento da reversão na exportação de grãos irá ocorrer nos fertilizantes?

Fayet

Hoje, os portos das regiões Sul e Sudeste possuem nos fretes de retorno uma oportunidade para abastecer as novas

fronteiras. Isso deverá ter mudanças com o aumento da capacidade de exportação do Arco Norte, pois os fluxos de fretes de retorno intensificar-se-ão, e, certamente, os suprimentos de fertilizantes passarão paulatinamente para a nova realidade. Aliás, as novas rotas poderão determinar reduções de custos para os produtores. Essa transformação volumétrica não será muito sentida no curto prazo, mas, se forem liberadas as amarras existentes para o setor portuário brasileiro, teremos um grande incremento, especialmente pela viabilização da exportação do milho.

Grasso Júnior

O Governo sabe disso tudo para se posicionar?

Fayet

Temos frustrações e alegrias com o Governo. Em 2004, começamos a conversar com o Ministério dos Transportes e o Mapa sobre a gestão do escoamento de safra. Naquela época, ainda não existia a CTLOG. Éramos somente três pessoas. Rastreamos o fluxo de saída de um ano para estimar o potencial de saída no ano seguinte. Identificamos problemas potenciais e as formas de contorná-los. O sistema funcionou até 2008. Entretanto, em 2013, conseguimos, com o Ministério dos Transportes e o Mapa, a reinstalação do Sistema do Controle do Escoamento de Safras. Retomamos o velho

modelo, ajustamos as novas tecnologias e contamos com a determinação governamental. Foi uma virada importante. Como choveu pouco e o crescimento da safra e a exportação de soja e milho não foram tão expressivos, tivemos a tarefa facilitada, mas fizemos um trabalho intenso tanto em medidas estruturais como em questões pontuais, aparentemente simples, mas de grande repercussão na economia e na segurança.

Vejam exemplos:

- Proposta de agendamento no porto de Santos semelhante ao já existente e em perfeito funcionamento em Paranaguá desde 2001.

- Desobstrução do acesso rodoviário ao terminal no porto de São Luís-MA.

- Autorização de transporte de material rodante para concessionária ferroviária na Ferrovia Norte-Sul.

- Disponibilização de quatro patrulhas para desencilhar veículos na BR-163, durante o período das chuvas, entre outros.

Aliás, temos insistido com as autoridades que precisamos manter uma espécie de força-tarefa permanente para receber as demandas e provocar as soluções, já que as soluções quase sempre dependem de Brasília. É a realidade.

Grasso Júnior

Com a melhoria da logística, quanto seria transferido para o consumidor final e quanto beneficiaria o agricultor?

Fayet

As avaliações da Aprosoja para as novas fronteiras são de que, em média, haverá uma redução de custos na ordem de US\$ 50 por tonelada. É significativo.

Grasso Júnior

Por que o acesso a Santarém e Miritituba por rodovia é muito mais comentado do que o transporte hidroviário pelo Rio Tapajós?

Fayet

Na verdade, as informações sobre como será o futuro sistema de exportação ainda não estão conhecidas pela nossa comunidade, até porque os planos governamentais estão com grandes atrasos. O corredor da rodovia BR-163, de Cuiabá a Santarém, será uma rota de logística intermodal. Em Miritituba, que fica a 250 quilômetros antes de Santarém, estão sendo projetados ou construídos 11 terminais privados de transbordo rodo-hidroviário. A partir daí, navega-se pelo baixo Tapajós e pelo Amazonas, passando pelo sul da Ilha de Marajó, até o sistema portuário da Baía de Guajará (em Belém-PA), onde estão sendo construídos alguns terminais. Lastimavelmente, o principal deles, o terminal público de Outeiro, para atender 15 milhões de toneladas de grãos, está na lista de atrasos de dois anos.

Houve dois erros graves na realização da audiência pública no Pará. O terminal de fertilizantes de Santarém ficou de fora, e o terminal de Outeiro, na Baía de Guajará, estava previsto para operar navios com capacidade de carga para 150 mil toneladas, mas, no projeto, foi reduzido para 40 mil toneladas. Dos três lotes, passou-se para um lote só, e, da capacidade total para 15 milhões de toneladas, reduziu-se para 6 milhões. Houve, então, indignação e um imenso retrabalho junto às autoridades, pois tudo já havia sido aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e submetido ao Tribunal de Contas da União (TCU). Com a pressão, tudo voltou ao conceito original, mas o episódio não poderia ter acontecido. Essa rota multimodal será a principal no escoamento das novas fronteiras e, logicamente, a de recebimento de fertilizantes.

Grasso Júnior

A transformação dos CAPs em órgãos meramente consultivos não tirará a agi-

lidade na implantação de melhorias na infraestrutura portuária, tão carente nos dias de hoje?

Fayet

Apesar de desconhecidos no País, os CAPs eram responsáveis pela formulação dos planos diretores e a elaboração das normas regulamentares. No porto de Paranaguá, por exemplo, a implantação de agendamento de exportação de grãos foi aprovada, regulada e aperfeiçoada pela administração junto com o CAP, em 2001. Então, tínhamos um sistema de governança em que se permeava a informação da clientela para dentro e fora do porto. Tiraram esse poder do CAP e mudaram a sua representação, que era de maioria privada. Hoje, as suas deliberações são as do Governo, e não dos usuários.

Com essa mudança, perdemos a informação aberta e o controle social. O representante da iniciativa privada dos usuários passou a ser da associação comercial do município onde está o porto. Isso significou um atraso institucional que não podia acontecer. Isso porque o porto está no município, mas, no caso de Paranaguá, atende a uma hinterlândia de aproximadamente 500 mil quilômetros quadrados. A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), uma das entidades da CTLOG, fez um trabalho detalhado e de referência sobre as mudanças na Lei nº 12.815, o qual enviei eletronicamente e sugiro que seja avaliado pelos usuários. Como está, a legislação será um atraso para o País e uma ameaça à livre competição.

Grasso Júnior

As alterações mais urgentes na logística do Brasil poderão ser feitas em quanto tempo? A exemplo dos Estados Unidos, que utiliza as suas hidrovias com muito vigor, o Brasil, sendo grande detentor de rios, o que está fazendo para isso?

Fayet

A parte rodoviária é a mais fácil de ser feita. Como as licitações foram lançadas e as concessões definidas, assim teremos uma melhoria no transporte rodoviário nessas novas fronteiras. Quando abordamos os portos e as hidrovias, começam as complicações. Na navegação hidroviária e de cabotagem, as embarcações construídas no Brasil são muito mais caras do que no exterior.

A Hidrovia Tietê-Paraná, por exemplo, com mais de 50 anos de existência, transportou 6,5 milhões de toneladas em 2013. Com a queda do índice de chuvas, tivemos uma grave crise neste ano, pois, em termos de prioridades no uso das águas, a primeira é o consumo humano; depois, vêm os usos convencionais conforme cada hidrovia, como é o caso para transporte e energia. Contudo, o órgão gestor do uso da água, chamado Operador Nacional de Sistema, determinou prioridade para as hidrelétricas gerarem mais energia, sem levar em conta as prioridades e os limites mínimos da lâmina d'água estabelecidos para navegação pela Marinha do Brasil. Gerou-se, assim, uma confusão institucional, e, com isso, a hidrovia paralisou muito as suas atividades. Os prejuízos caíram na conta dos usuários, e as autoridades que deveriam tomar providências calaram-se. É a nossa triste realidade. Insegurança jurídica e irresponsabilidade administrativa. Será que vai ficar por isso mesmo?

Grasso Júnior

Até que ponto as barcas serão realidade para o transporte de fertilizantes, tendo em vista esse rateio de custos de frete e retorno esperado da logística reversa?

Fayet

Foi citado que o uso das barcas no retorno com fertilizantes não contamina o transporte de soja e milho, produtos alimentares; logo, é possível usar os retornos

de embarcações. Temos no transbordo de fertilizantes uma operação complexa. Podemos estudar como solução tecnológica os bags. Como voltar com as embarcações vazias não faz sentido, poderemos ter uma boa solução, mas num sistema não contaminante. Podemos ter uma combinação de modais, mas, em curtas distâncias, o caminhão é a alternativa mais competitiva.

Grasso Júnior

O programa de licitações do governo federal para os portos públicos será suficiente para atender à crescente demanda por logística portuária no Arco Sul?

Fayet

A Lei 12.815 diz que o chamado porto organizado, o porto público, constitui-se do patrimônio público composto por bens imóveis e por instrumentos para a movimentação. Assim, na opinião de especialistas e juristas, as poligonais, que são linhas de referência, não incluem

propriedades privadas. Entretanto, algumas áreas de governo levantam dúvidas, o que cria uma imensa instabilidade jurídica para os investimentos privados. De outro lado, o Governo não tem recursos para investir nessa área. Eis a questão.

Grasso Júnior

Considerando os grandes problemas a serem resolvidos quanto aos portos, ro-

dovias, ferrovias e cabotagem, diante dos recursos limitados direcionados à infraestrutura, como estabelecer as prioridades e investimentos em todas essas áreas?

Fayet

Temos a mania brasileira de lançar planos. Riscamos um mapa de um lado para o outro e dizemos qual é o plano. O resultado é que realizamos pouco e ficamos sem prioridades. Tomemos o caso dos planos ferroviário e rodoviário: de repente, sai da cartola e aparece um negócio sem viabilidade nenhuma. Existem, por exemplo, projetos para a construção de duas ferrovias:

uma na região Sul, em linha paralela ao litoral, e a outra uma ferrovia bio-oceânica, para ligar as novas fronteiras ao Pacífico. Pode? Para um país em que o governo não tem dinheiro para investir, o correto seria estabelecer um plano modesto e escalonado para o dinheiro público e a liberação da iniciativa privada para investir. O custo social

e econômico da falta de infraestrutura e do emperramento das ações privadas é muito grande. O Brasil tem nas exportações do agronegócio uma oportunidade invejável para sair do sufoco na balança comercial e para acelerar o desenvolvimento sadio, sem subsídios, sem favores e sem distorções. Além disso, não pode trair as expectativas mundiais de ter um suprimento seguro e de qualidade, pois com comida não se brinca.

O Brasil tem nas exportações do agronegócio uma oportunidade invejável para sair do sufoco na balança comercial e para acelerar o desenvolvimento sadio, sem subsídios, sem favores e sem distorções