

DUTOVIAS PARA O ETANOL: NÃO PODE HAVER DESCUIDO

As dutovias merecem especial preocupação por parte do Governo em face do gigantesco volume de etanol que os produtores nacionais pretendem colocar à disposição do mercado internacional. A expectativa é de que nos próximos quatro anos ocorra aumento do excedente exportável de etanol para 9,8 milhões de toneladas, das quais no mínimo 60% deverão sair pelo porto de Santos.

Neste momento, a exportação de etanol por aquele porto paulista já apresenta problemas, seja porque mais de 90% do produto lá chega por via rodoviária, pagando frete elevado, ou seja, por inadequação e baixa capacidade dos terminais portuários existentes.

Lamentavelmente a evolução da estrutura logística não tem acompanhado o vertiginoso crescimento da produção, de forma que tanto o álcool anidro quanto o hidratado continuam sendo distribuídos da mesma maneira que eram em 2003, quando o consumo era menos da metade do que se observa hoje. O mesmo pode ser dito no que concerne à preparação para enfrentar o futuro, valendo dizer que a demorada tramitação do Projeto da Lei do Gás emperrou o setor privado, diante da incerteza quanto ao modelo de exploração que seria definitivamente adotado para o sistema dutoviário.

Finalmente promulgada aquela lei, não podemos mais continuar a perder tempo. Urge abreviar a sua regulamentação, mas com especial atenção às peculiaridades necessárias à exploração comercial das dutovias do etanol; e elaborar o chamado Plano de Expansão da Malha Dutoviária, sem esquecer da participação conjunta do MME, MDIC, MAPA, MT e da iniciativa privada.

A ANUT vem tentando, no âmbito da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio (CT LOG/MAPA), a qual preside, abrir um espaço para debate (MAPA-MDIC-MT-MME com representantes do setor alcoleiro), sob o ponto-de-vista logístico, da problemática de implantação do sistema dutoviário do etanol em nível nacional e suas repercussões sobre a competitividade do produto no mercado externo.