

INFORMATIVO **anut**

Ano 7 Nº03 31/03/2009

Atividades de Março de 2009

ASSEMBLÉIA GERAL DA ANUT – NOVA DIRETORIA

No dia 27 último, durante a A.G.O. em São Paulo foi realizada eleição da nova diretoria da ANUT, de sua Presidência, Conselho Diretor, Conselho Político e Conselho Fiscal, tendo sido reeleito para Presidente, com mandato de dois anos, o Sr. Paulo Manoel Lenz Cesar Protasio. Na mesma reunião, em breves palavras, o Presidente Protasio realçou a importância da continuidade dos esforços da entidade na direção de um melhor e mais competitivo sistema nacional de transporte, com maior utilização das ferrovias, hidrovias e navegação de cabotagem para redução do passivo ambiental que incorreremos na necessária expansão da nossa infra-estrutura logística. Realçou também a importância dos esforços da ANUT em busca da redução do custo logístico das Associadas diante do cenário de crise imposto de fora para dentro e na necessária elevação de seu nível estratégico pelos diversos segmentos da Ação Empresarial no país. A visão foi de que a resposta no setor agora não poderia mais ser postergada e que os novos tempos exigiam uma nova atitude tanto do governo como das empresas.

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 alcooleiro), 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.

ARMAZENAGEM – OUTRO GARGALO DO ESCOAMENTO DE GRÃOS

As deficiências da rede de armazenagem aumentam a fragilidade do nosso sistema logístico como um todo, dificultam o aproveitamento das vantagens do transporte intermodal e comprometem a renda do produtor. Vale a máxima: “Armazenagem é a garantia de preço para os produtores”.

A nossa capacidade estática de armazenamento, pública e privada, registrada em outubro de 2008 pela CONAB, foi de 126,1 milhões de toneladas, sendo que a produção de soja, milho, arroz, trigo, açúcar e café de 2008 foi estimada em 164,2 milhões de toneladas. Se considerarmos que a capacidade estática de armazenamento ideal deve ser 20% superior à produção, verificamos que, mesmo desprezando outros fatores, a situação brasileira já não é confortável a esse respeito, pois acusa um déficit de armazenagem da ordem de 71 milhões de toneladas.

Outro problema é a desigualdade na distribuição espacial dos recursos de armazenagem. Enquanto as regiões Sul, Centro-Oeste e Sudeste concentram 92% da capacidade estática, as regiões Norte e Nordeste são extremamente carentes dessa infra-estrutura.

Além da carência de instalações, a armazenagem no país enfrenta também a deficiência da defasagem técnica, incluída aí a incompatibilidade do equipamento armazenador com as condições climáticas locais e com as especificidades de cada produto. Muitos armazéns são antigos e o cenário atual é de necessidade cada vez maior de segregação de produtos seja pela entrada dos transgênicos, seja pela crescente diversificação da qualidade do mesmo grão, com forte influência no preço de mercado, ou seja, ainda pelos crescentes exigências de certificação de produtos mais resistentes e de melhor performance.

Na verdade, o instrumento básico para a promoção do necessário processo de modernização já foi criado pelo Governo, e já é objeto de providências na esfera do MAPA: o Sistema Nacional de Certificação de Unidades Armazenadoras - Lei 9.973 de 2000 e Decreto 3.385 de 2001-, envolvendo normas e procedimentos de gestão, aí incluídos certificação de instalações e produtos e qualificação de pessoal. Mas, preocupa o fato de o Governo não ter concedido prioridade ao investimento público em armazenagem, deixando-o fora do PAC; e de não dispor de um plano que represente a declaração do compromisso que lhe cabe e que sirva de orientação à iniciativa privada. Por esse motivo, a ANUT, ainda no foro da CT LOG/MAPA, propôs e obteve a criação de um GT Temporário para estudar a arquitetura de um Sistema Nacional de Armazenagem de Grãos, a partir da definição de um modelo de divisão de responsabilidades entre o setor público e o setor privado.

Acaba de ser incluído no site da ANUT - www.anut.org.br -, o trabalho “Transporte - Desafio ao Crescimento do Agronegócio Brasileiro Revisão 2008”, elaborado com a colaboração de outras sete entidades representativas do agronegócio.