



MBA em AGRONEGÓCIOS
TRANSPORTE E LOGISTICA EM SISTEMAS AGROINDUSTRIAIS
Prof. Luciel Henrique de Oliveira – luciel@uol.com.br

Clipping de Notícias

30/06/2016 - O Brasil que dá certo - Infraestrutura

**Gigantes do agronegócio tentam gerar
exportações por portos privados**

FOLHA DE S.PAULO

Competitivo da porteira para dentro e com terras disponíveis para expansão do agronegócio, o Brasil agora abre caminhos para aumentar as exportações por meio de um reforço na infraestrutura ferroviária e portuária de escoamento de grãos em rotas alternativas aos congestionados portos das regiões Sul e Sudeste do país.

Gigantes do setor, como Cargill, Louis Dreyfus e Glencore, conseguem viabilizar o escoamento de, pelo menos, parte das exportações por portos privados das regiões Norte e Nordeste do país.

As duas regiões são as que concentram a maior parte dos investimentos logísticos em ferrovias e portos com previsão de acontecer nos próximos dez anos, período em que a produção de grãos deve crescer aproximadamente 30%, o equivalente a 30 milhões de toneladas, no país.

"A logística precisa acompanhar o mapa de produção", afirma Luiz Antonio Fayet, consultor de infraestrutura da CNA (Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil).

Segundo ele, a área mais ao norte do Brasil (de Mato Grosso para cima) concentra 58% da produção e apenas 19% das exportações. Já a área abaixo de Mato Grosso responde por 80% dos embarques e 42% do volume de grãos produzido.

Mas esse panorama começa a mudar. Até 2025, a capacidade instalada para exportação de grãos no Norte e no Nordeste será de 72 milhões de toneladas, segundo estimativa do Movimento Pró-Logística da Aprosoja (Associação dos Produtores de Soja e de Milho).

Os principais terminais do Norte e Nordeste têm, atualmente, capacidade para embarcar 26 milhões de toneladas de grãos, de acordo com estimativa da CTLog (Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Ministério da Agricultura).

ARCO NORTE

Segundo especialistas, isso significa que o chamado Arco Norte para exportação se aproxima da consolidação, apenas dois anos depois da inauguração do primeiro terminal na região, pela Bunge, em 2014, no Pará.

A empresa investiu R\$ 700 milhões na construção de uma estação de transbordo em Miritituba e num terminal portuário em Barcarena.

Desde então, outras gigantes do setor, como Cargill, ADM e Amaggi, também investiram em logística para exportar pelo Norte.

O objetivo é garantir uma porta de saída para o excedente de produção, desafogar os portos do Sul e do Sudeste e reduzir os custos.

"O transporte da soja de Sorriso (MT) ao porto de Vila do Conde, em Barcarena (PA), é 34% mais barato do que o trajeto de Sorriso a Santos (SP). O corredor Norte é muito mais competitivo", afirma Edeon Vaz Ferreira, diretor-executivo do Movimento Pró-Logística.

Além do porto de Vila do Conde, os principais canais de exportação de grãos no Arco Norte são Santarém (PA), Itaqui (MA) e Salvador (BA).



Em Itaqui, um consórcio formado pelas tradings NovaAgri, Glencore, CGG, Amaggi e Louis Dreyfus Commodities já prepararam a expansão do Tegram (Terminal de Grãos do Maranhão), inaugurado há pouco mais de um ano. Depois de investir R\$ 600 milhões na primeira fase, o consórcio se prepara agora para investir mais R\$ 150 milhões para duplicar a capacidade de exportação das atuais 5 milhões para 10 milhões de toneladas.

Pelo edital, o consórcio teria até cinco anos para aumentar a capacidade, mas os resultados do primeiro ano de operação foram tão satisfatórios que o grupo decidiu antecipar a expansão, segundo Luiz Cláudio Santos, porta-voz do consórcio.

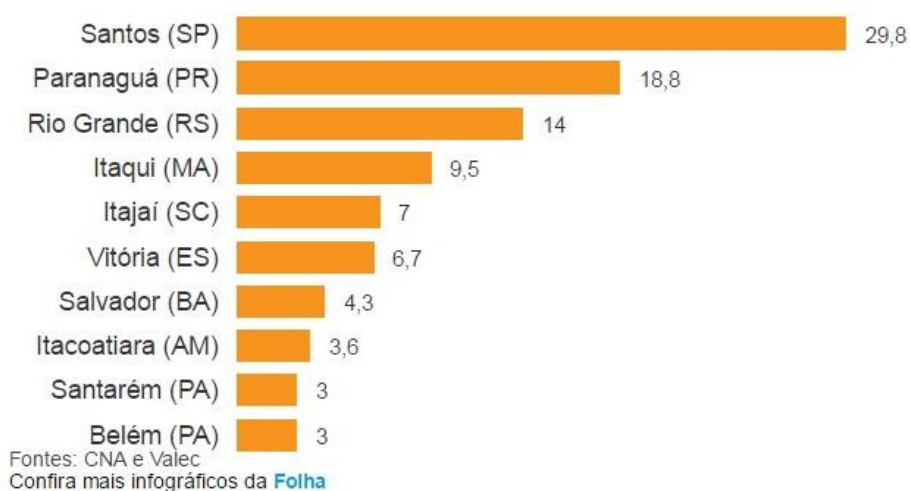
"A consolidação do Arco Norte para exportação de grãos ajuda o país a resolver parte de seus problemas logísticos, pois levam certa tranquilidade ao porto de Santos e possibilitam a expansão da nova fronteira agrícola", afirma o representante do Tegram.

Especialistas afirmam, no entanto, que ainda há desafios a serem enfrentados para tornar a exportação de grãos pelo Norte ainda mais eficiente. O principal deles é melhorar o acesso aos terminais portuários da região.

O gerente de economia da Abiove (Associação Brasileira das Indústrias de Óleos Vegetais), Daniel Furlan, cita como exemplos dessa deficiência mais de cem quilômetros que estão sem asfalto na BR-163, no trecho de Itaituba a Santarém, o que representa dias de viagem. Com a pavimentação, a expectativa é que novos projetos sejam desenvolvidos na região.

EXPORTAÇÕES DE SOJA E MILHO DA SAFRA 2015/2016

Em milhões de toneladas



Conectar caminho, ferrovia e porto ainda é desafio de logística no Brasil

Folha de São Paulo, 30/06/2016 - Por DIMMI AMORA

No meio do caminho tinha uma pedra. Mas podia ser também um atoleiro, a falta de uma ponte, uma ferrovia que não ficou pronta ou um canal portuário por onde o navio não passa. Na infraestrutura brasileira, vários projetos foram executados sem pensar na integração, o que ocasiona interrupções nos trajetos por onde as cargas deveriam passar.

Estudiosos apontam que o transporte inadequado custa o equivalente a 12% do PIB —entre 50% e 100% mais que em outros países.

Em geral, as obras e as concessões tentam criar corredores de escoamento pelo país. Raramente, no entanto, os projetos se completam.

Um exemplo é o corredor que escoaria produtos agrícolas do Centro-Oeste para os portos na região Norte.

Pela BR-163, iniciada no governo FHC, a produção chegaria a Miritituba (PA) e, depois, seguiria por balsa pelo rio Tapajós até os terminais portuários da região Norte com custo cerca de 30% menor do que o atual.

O trecho de 1.800 quilômetros entre Mato Grosso e o Pará ainda não terminou de ser asfaltado (faltam cerca de cem quilômetros), deixando atolados caminhões que tentam acessar os terminais portuários já prontos no Pará, com investimentos que ultrapassam os R\$ 5 bilhões.

Outro exemplo são as eclusas da Hidrelétrica de Tucuruí. Depois de quase três décadas de obras, ficaram prontas, permitindo a navegação pelo rio Tocantins. Mas os barcos não passam por lá em parte do ano porque não foi retirado o chamado Pedral do Lourenço, que teve a obra licitada neste ano.

Estudo da CNI (Confederação Nacional da Indústria) aponta que R\$ 107 bilhões em obras fora da região Sudeste levariam à economia de R\$ 21,2 bilhões por ano à agroindústria. Wagner Cardoso, gerente de infraestrutura da CNI, afirma que a junção dos ministérios do setor numa só pasta tende a colaborar para a integração dos projetos. Para ele, o país conseguiu em alguns trechos, principalmente no Sudeste, ter corredores com eficiência e padrão internacional, citando o sistema de estradas e terminais de portos entre São Paulo e Santos (SP). "É um raio pequeno em que os corredores são eficientes. Não é a toa que a indústria está toda ali."

Entre 2007 e 2015, o país lançou sete diferentes programas de investimentos em infraestrutura para tentar solucionar esses gargalos. Entre eles, houve duas características comuns: volumes bilionários de investimentos anunciados e a falta de conclusão da maioria deles. Venilton Tadini, presidente-executivo da Abdib (Associação Brasileira da Indústria de Base), diz que os planos até agora foram orientados para resultados de curto prazo, mas que jamais conseguiram melhorar a produtividade do país. Tadini defende que o país melhore a qualificação técnica dos servidores responsáveis por contratar e analisar os projetos. "Os projetos foram colocados sem a maturidade necessária e com isso não conseguiram chegar ao fim", afirma.

Bernardo Figueiredo, que já ocupou cargos públicos de direção nos governos Lula e Dilma, afirma que as soluções para a melhoria dos transportes vão variar pouco porque já estão traçadas desde a década de 1970. Segundo ele, o que falta são projetos com qualidade, o que não ocorreu nos últimos dois programas de concessões. O governo, afirma, quis concluí-los em seis meses, quando seriam necessários ao menos 18 meses. "Ganharam um ano para perder três", lamenta.

Desafios logísticos

CORREDOR NORTE

Rodovias projetadas para levar a produção agrícola do Centro-Oeste a portos fluviais no Pará e, de lá, para o exterior.

O que ocorreu? – As obras de asfaltamento da BR-163 se arrastam há uma década. Ainda há cerca de 100 km de estrada para serem asfaltados, o que reduz o número de caminhões que passam na via. Com isso, os terminais portuários já construídos podem ficar ociosos

Custo estimado: R\$ 3,8 bilhões (obras em rodovias, hidrovias e terminais portuários)

Economia potencial/ano: R\$ 2,2 bilhões

Prazo do retorno do investimento: 1,7 ano

CORREDOR NORDESTE

Ampliação dos portos de Pecém (CE) e Suape (PE) para receber navios de grande porte vindos do hemisfério Norte, conectados por trem pela Ferrovia Transnordestina

O que ocorreu? – Os portos criaram parte de sua infraestrutura, mas a construção da ferrovia se arrasta há uma década sem prazo para que ela esteja concluída. Projetos de ampliação dos terminais, como o novo terminal de contêineres de Suape, também pararam

Custo Estimado: R\$ 2,9 bilhões/R\$ 5,8 bilhões (Transnordestina+Suape/ Transnordestina+Pecém)

Economia potencial/ano: R\$ 122 milhões/R\$ 883 milhões

Prazo do retorno do investimento: 24 anos/6,5 anos

CORREDOR NORTE-SUL

Projeto de extensão da Ferrovia Norte-Sul, que ia de São Luís (MA) a Palmas (TO), até SP. Outro projeto previa ramal do norte do Pará para Manaus. Objetivo é levar cargas para o Norte e manufaturadas para o Sul

O que ocorreu? – Os terminais portuários de São Luís estão sendo ampliados, mas a ferrovia continua operando apenas de Palmas para cima. Pela falta de projeto para levar a estrada de ferro a Manaus, investidores estão temerosos de investir na ampliação dos terminais no Amazonas e no Pará

Custo estimado: R\$ 15,5 bilhões (ferrovias e portos)

Economia potencial/ano: R\$ 2,3 bilhões

Prazo do retorno do investimento: 6 anos

CORREDOR SUL-SUDESTE

Criação de um corredor de estradas duplicadas para transporte de caminhão entre São Paulo e Buenos Aires (Argentina), com objetivo de facilitar o trânsito de mercadorias entre os dois países de maior comércio bilateral da região

O que ocorreu? – As obras da BR-153 estão em andamento. Mas a principal obra da BR-116, a serra do Cafezal, deveria estar pronta desde 2013, mas a concessionária atrasou o serviço e ela só deve estar concluída dentro de mais um ano. No caso da BR-476, o governo tenta concedê-la

Custo estimado: R\$ 783 milhões (rodovias)

Economia potencial/ano: R\$ 1,6 bilhão

Prazo do retorno do investimento: 6 meses

**Os custos são estimados com base em números de 2013, divulgados em 2014. O retorno potencial é em redução de custos de transportes.*

Com boa demanda de grãos e minérios, logística amplia capacidade

Folha de São Paulo, 30/06/2016 - Por TONI SCARRETTA

Operadores logísticos privados, como a VLI Multimodal e a Rumo ALL, trabalham para ampliar a capacidade de escoamento de grãos e de minérios pelas ferrovias do Centro-Oeste até os portos das regiões Sudeste e Sul, as mais congestionadas do país.

A VLI, empresa que ficou com as ferrovias da antiga Vale Logística, investiu R\$ 2,7 bilhões para ampliar a capacidade do Tiplam, o porto privado de Santos, que fica no canal de Piaçaguera, conectado até o Centro-Oeste pela ferrovia Centro-Atlântica.

O terminal, que movimentava cerca de 2,6 milhões de toneladas de fertilizantes, amônia e enxofre, terá também capacidade para exportar mais 12 milhões de toneladas de produtos, incluindo soja e açúcar, até 2017. O novo terminal de enxofre foi inaugurado em junho.

DESAFIO LOGÍSTICO

Corredores buscam reduzir custos de transporte no país



CORREDOR NORTE

Principais obras

- 1 Asfaltamento da BR-163/PA-MT
- 2 Criação de portos fluviais na região de Miritituba (PA)
- 3 Alargamento dos canais de navegação do rio Amazonas



CORREDOR NORDESTE

Principais obras

- 1 Terminais portuários em Pecém e Suape
- 2 Ferrovia Transnordestina



CORREDOR NORTE-SUL

Principais obras

- 1 Ferrovia Norte-Sul
- 2 Ampliação dos terminais portuários em Manaus, São Luís (MA) e Santos (SP)



CORREDOR SUL-SUDESTE

Principais obras

- 1 Melhorias na BR-116
- 2 Melhorias nas BR-153 e BR-476

Fonte: CNI - Eixos Logísticos: Projetos Prioritários

Para isso, a VLI construiu quatro galpões de armazenamento de produtos e mais três berços para embarque de grãos, açúcar e descarga de fertilizantes. O calado do canal de Piaçaguera teve ser dragado para permitir a entrada de navios de maior porte. O financiamento do projeto contou com recursos captados por meio de debêntures incentivadas, como isenção de IR (Imposto de Renda) para investidor pessoa física.

As obras do Tiplam fazem parte do plano total de investimento de R\$ 9 bilhões da VLI para construir terminais de conexão de cargas, ampliar portos, reformar linhas férreas, além de comprar locomotivas e novos vagões. A empresa liga as ferrovias Norte-Sul e Centro-Atlântica aos portos de Santos (SP), São Luís (MA) e Vitória (ES).

"A proposta da VLI é de integração dos diferentes modais logísticos. A falta de conexão que existe hoje não é vista como um problema, mas como uma oportunidade de integração", disse Fabiano Lorenzi, diretor-comercial da VLI.

RUMO

No caso da Rumo, a antiga ALL, o plano de investimento até 2020 pode chegar a R\$ 10 bilhões na recuperação de linhas férreas e compra de locomotivas e vagões para as ferrovias de São Paulo, Paraná e Mato Grosso. A Rumo é a maior empresa no transporte de soja para os portos de Santos e Paranaguá (PR).

Hoje, mais da metade da soja produzida na região de Rondonópolis (MT) é transportada pela ferrovia, sendo que o restante vai ao porto por caminhões, com custo até 30% maior. A Rumo só não consegue ampliar essa fatia de mercado por falta de capacidade de transporte.

Para dar conta da demanda, a Rumo pretende aumentar a capacidade de escoamento de grãos e aposta também no embarque de celulose da nova unidade da Fibria em Três Lagoas (MS), que entra em operação até o final do próximo ano.

A partir de 2020, a empresa planeja entrar em uma segunda fase de investimentos, com a ampliação em 50% do número de vagões nas composições dos trens. Hoje, as composições só conseguem trabalhar com, no máximo, 80 vagões devido a dificuldades de manobras. Com a reforma nos pátios e em demais praças, os trens poderão ter até 120 vagões.

"É um ganho muito importante na nossa produtividade. E com um custo praticamente igual. Só aumenta um pouco o gasto com combustível", disse Julio Fontana, presidente da Rumo.

Empresas do antigo império de Eike Batista saem do papel e já operam

Folha de São Paulo, 30/06/2016 - Por LUCAS VETTORAZZO

A derrocada do antigo grupo EBX, do empresário Eike Batista, manchou a face privada dos projetos de infraestrutura brasileiros e levou ao prejuízo milhares de investidores. Cedidos a credores e vendidos a novos gestores, no entanto, vários desses empreendimentos foram reformulados e conseguiram, finalmente, sair do papel.

Dois dos projetos mais emblemáticos do grupo, o porto do Açu e o porto do Sudeste foram adiante, porém não com a escala inicialmente imaginada por Eike Batista.

Propagandeado como a Roterdã dos Trópicos, o porto do Açu, em São João da Barra (norte do Rio), nasceu sob o conceito de porto industrial, na qual compunham o empreendimento dois grandes terminais de atracação de navios acoplados a um distrito industrial com usinas térmicas e áreas de transbordo de minério e de petróleo.

Com área prevista de 90 quilômetros quadrados, o porto do Açú tinha obras tocadas pela LLX, a empresa de logística do grupo EBX.

O controle saiu da mão de Eike no final de 2013 e passou para o fundo americano EIG.

Criou-se então a empresa Prumo Logística, que retomou as obras praticamente paradas na ocasião. A Prumo foi a única das empresas originárias do grupo que não pediu recuperação judicial.

Em outubro de 2014, chegou o primeiro carregamento de minério de ferro da empresa Anglo American, cujo contrato remontava a parceria cavada por Eike Batista. No dia 7, a empresa inaugurou um terminal de comercialização de combustível marítimo em parceria com a BP. Um terminal de transbordo de petróleo, que também entrou em operação, tem como primeiro cliente a BG/Shell. O contrato, que deve movimentar 200 mil barris por dia, nasceu com a nova administração do porto.

Outro terminal multicargas também iniciará sua operação movimentando bauxita para a Votorantim. Mais adiante esse terminal poderá, segundo a Prumo, movimentar contêineres.

NOVA VOCAÇÃO

O porto do Açú renasce agora sob uma nova ótica. Eike, que chegou a prometer inclusive uma fábrica de carros elétricos no local, pensou em uma área industrial com térmicas a carvão, que seriam operadas pela então MPX (empresa de energia do grupo, que passou às mãos da alemã E.ON e hoje se chama Eneva) e empresas de chips eletrônicos, volta sua atenção ao petróleo. "Fizemos uma mudança na gestão e também no projeto inicial, porque tínhamos a convicção de que, pela localização, o porto tinha vocação principalmente para petróleo e gás", disse o presidente da Prumo, José Magela Bernardes.

"Demos sorte de, no momento em que o petróleo caía no mercado internacional, estarmos ainda construindo o porto. Agora, acreditamos que o ciclo de baixa está se revertendo", completou.

PORTO SUDESTE

No porto do Sudeste, a MMX, antiga empresa de minério do EBX, passou o controle para o fundo Mubadala, do governo de Abu Dhabi, e a holandesa Trafigura, que assumiram R\$ 1,3 bilhão em dívidas e fizeram um aporte de US\$ 400 milhões em novos investimentos. O primeiro embarque de minério de ferro ocorreu em setembro de 2015.

Com a derrocada do grupo, Eike Batista foi cedendo uma a uma antigas participações aos principais credores. Além do porto do Sudeste, o fundo Mubadala ficou também com 100% do Hotel Glória, cerca de US\$ 300 milhões em ações do Burger King, e a Minesa, antiga mina de ouro do grupo X na Colômbia, entre outras participações.

Império X sob nova direção → Empresas sucessoras do Império X de Eike Batista

- **MPX (energia) → Eneva** [www.eneva.com.br]
Do grupo alemão E.ON, atua nos setores de geração, comercialização e logística de energia elétrica.
- **LLX (logística) → Prumo Logística** [www.prumologistica.com.br]
Do grupo EIG Global Energy Partners. Responsável pelo desenvolvimento do Superporto do Açú e do Porto de Peruíbe.
- **CCX (carvão) e OGX (petróleo) → OGPar** [www.ogpar.com.br]
Óleo e Gás Participações, empresa brasileira que atua na exploração e produção de óleo e gás natural.

O Estado de São Paulo, 12/05/2016 - Por Renato Buranello

No momento de desaceleração da economia, o agronegócio tem elevado sua participação no Produto Interno Bruto. O PIB Setor cresceu, conforme projeções da MB Associados, 14,6% no período de 2013 a 2016, enquanto o PIB Brasil registra 4,9% mesmo período. Ao mesmo tempo, o setor está sofrendo com uma certa restrição de crédito, que prejudica os agentes mais alavancados. Nesse contexto e período, tornou-se evidente para a população urbana a importância estratégica do “agro” para a economia nacional, o que importa atualmente conhecer adequadamente seu conceito atual.

O processo de transformação da agricultura acompanhou a evolução do setor agrícola norte-americano. Nesse contexto, devido aos estudos dos professores da Universidade de Harvard, John Davis e Ray Goldberg, surgiu em 1957, o termo agribusiness, que coloca a derivada da utilização de diversos processos produtivos e de serviços na nova realidade da agricultura. Segundo esses autores, agribusiness é “a soma das operações de produção e distribuição de suprimentos, das operações de produção nas unidades agrícolas, do armazenamento, processamento e distribuição dos produtos agrícolas e itens produzidos a partir deles.”

O conceito visa dar amplitude ao termo agricultura, para antes da porteira até o após a porteira em todas suas relações e desdobramentos de mesmo sentido econômico. Em síntese, o agronegócio é composto por inúmeros sistemas ou cadeias agroindustriais (SAGs, termo em inglês, ou CAIs). Nas cadeias agroindustriais participam todos os envolvidos na produção, processamento e marketing e distribuição de produto específico. Assim, no antes da porteira estão envolvidos todos os insumos, em sentido latu, necessários a produção e no segmento depois da porteira: composto por etapas de processamento, logística e distribuição de produtos até o consumo final.

Uma cadeia de produção é definida a partir da identificação de determinado produto final, em que são utilizados processos técnicos, comerciais e logísticos necessários. Procurando sistematizar as características da cadeia industrial, podemos destacar: sucessões de operações de transformação encadeadas, passíveis de serem separadas ou ligadas entre si por um procedimento técnico; conjunto de relações comerciais e financeiras que estabelecem, entre todos os estágios de transformação, um fluxo de troca; conjunto de ações econômicas que permitem a valorização dos meios de produção e assegurem a articulação de operações.

A industrialização da agricultura corresponde à fase mais ampla dentro da modernização e, por sua vez, envolve a ideia de que a agricultura acaba se transformando em um complexo da produção, industrialização, logística e comercialização. A operacionalização desses mecanismos ou etapas é sustentada nas organizações empresárias, neste caso, a empresa agrícola com a organização de capital e de instrumentos destinada à produção agroindustrial e/ou serviços conexos para o mercado, coordenados pelo empresário. Destacam-se do conceito norteador da sociedade empresária três elementos principais: o empresário, o estabelecimento e a atividade. Ao empresário cabe exercer atividade econômica organizada destinada à produção e circulação de bens ou de serviços, sempre profissionalmente.

A lei que dispõe sobre a Política Agrícola Brasileira, ao se referir à atividade agrária, o faz utilizando um conceito bastante amplo, pois inclui a produção, o processamento e a comercialização dos produtos agrícolas, subprodutos e derivados, serviços agrícolas, pecuários, pesqueiros e florestais. O legislador brasileiro, abriu a possibilidade da inclusão do paradigma da multifuncionalidade. Além disso, mostrou-se também evidente a possibilidade de que se confundam determinados limites que originalmente circunscreviam a agricultura e a pecuária, tais como atividades produtivas primárias, em relação àqueles que em princípio seriam próprios às chamadas atividades secundárias e terciárias em uma sobreposição com a indústria e o comércio, e ainda outras como a prestação de serviço, em especial. Não é por outra razão que, de modo proporcional ao aumento

de atividades que possam ser consideradas como tipicamente agroindustriais, afloram também espécies de contratos específicos que têm por objeto regular os interesses daí surgidos. As atividades podem também ser diferentes, mas ainda assim coordenadas no interesse comum de diferentes agroempresários e vinculadas a um ciclo de produção, distribuição e consumo.

Não é em outro sentido que vai o direito projetado. Conforme o Projeto de Lei n. 1.572 da Câmara dos Deputados, que institui o Novo Código Comercial, em seu artigo 461, o agronegócio é definido como a rede de negócios que integra várias as atividades, assim estão compreendidas as seguintes atividades econômicas: fabricação e fornecimento de insumos, máquinas, inclusive automotrizas, e equipamentos agrícolas, pecuários, de aves, de suínos, de reflorestamento, pesca ou agricultura, inclusive piscicultura, bem como seus subprodutos e resíduos de valor econômico; produção, beneficiamento, armazenamento, comercialização, processamento, transformação, transporte e distribuição de bens agrícolas, pecuários, de reflorestamento, pesca e aquicultura, bem como de seus derivados, subprodutos e resíduos de valor econômico; prestação de serviços relacionados à consecução de uma ou mais das atividades mencionadas neste artigo.”

Também e por fim, o importante conceito segue tramitação conjunta com o Projeto de Lei do Senado n. 487, de 2013, que destaca em seu Livro III – Do Agronegócio, o Título I – Da Atividade Empresarial no Agronegócio e em seus conceitos fundamentais reforça o conceito acima destacado:

Art. 681. Agronegócio é a rede de negócios que integra as atividades econômicas organizadas de fabricação e fornecimento de insumos, produção, processamento, beneficiamento e transformação, comercialização, armazenamento, logística e distribuição de bens agrícolas, pecuários, de reflorestamento e pesca, bem como seus subprodutos e resíduos de valor econômico.

Esse é o novo sentido e direção que devemos tomar para a formulação de políticas públicas específicas, bem como, da maior integração dos agentes participantes e ainda, como elemento formador das decisões judiciais e da uniformização jurisprudencial quando da eventual solução aos conflitos de interesses, com fundamento maior na preservação da integração das atividades e na segurança jurídica dos contratos.



A economia agropecuária brasileira. O que fazer?

O Estado de São Paulo, 12/05/2016

São notórios os inúmeros fatos e estatísticas que apontam e comprovam o sucesso da agropecuária empresarial brasileira. Entre 1990 e 2015, o saldo comercial total do Brasil atingiu US\$ 380 bilhões, mas somente foi positivo porque a agropecuária contribuiu com US\$ 942 bilhões nesse período, enquanto a contribuição dos demais setores econômicos foi negativa em US\$ 562 bilhões, assim indicando um setor que tem sido, de fato, a salvação da economia brasileira. Essa é uma das evidências acerca do novo sistema agroalimentar brasileiro, fortemente movido pela busca permanente da produtividade, a excelência produtiva e a eficiência econômico-financeira.

Apresenta-se nesse breve documento um conjunto de proposições sobre ações consideradas urgentes. Espera-se que possam ser discutidas e implantadas e seu foco primordial é a economia agropecuária brasileira. São argumentos oferecidos às autoridades do País como contribuição para o enfrentamento da atual crise econômica e se referem a ações assentadas em dois pressupostos determinantes. Primeiramente, a verificação de ser gigantesca a crise fiscal e, em consequência, os recursos disponíveis são (ainda mais) escassos e, necessariamente, as iniciativas precisarão conformar-se a uma rígida escala de prioridades. Em segundo lugar, a certeza de ser a dinamização produtiva do setor agropecuário uma das principais vias de superação da atual crise econômica (senão a principal), por seus efeitos de capilaridade virtuosa em todo o restante da economia, também influenciando positivamente inúmeras regiões do interior.

Os temas propostos são concisamente apresentados a seguir e organizam-se em torno de eixos estratégicos, os quais sustentam que a economia agropecuária e suas organizações, em associação com as iniciativas governamentais, devem:

- (i) Fomentar o crescimento produtivo e ampliar o comércio global, assegurando assim que o setor possa manter seu indiscutível papel positivo na economia, sobretudo em um período de crise;
- (ii) Estimular os investimentos, desde aqueles em torno das cadeias produtivas, incluindo a recuperação do setor de bioenergia, ou então aqueles destinados à infraestrutura logística;
- (iii) Mitigar tensões sociais no campo, a partir de uma forte estratégia de debates públicos com as diversas organizações e os atores sociais envolvidos;
- (iv) Liderar a elaboração de uma estratégia de desenvolvimento rural para o Brasil, a qual possa ser posta efetivamente em execução a partir de 2017-2018.

São os seguintes os principais temas e as propostas sugeridas:

1. Produção e comércio

- (a) É urgente estabelecer prioridades (em face dos recursos escassos) no tocante ao aperfeiçoamento rápido da infraestrutura que maximize o crescimento sustentável e sustentado do setor nos próximos anos. Uma agenda que sinalize o rol de obras que realmente serão concluídas, estimulando novos investimentos dentro e fora da porteira. Essa agenda incluiria, prioritariamente, ajustes e ampliação do programa de financiamento destinado à construção de armazéns privados; o encaminhamento da solução definitiva da expansão e da qualidade da malha viária que liga o Centro-Oeste aos portos e pontos de embarque e, finalmente, a modernização dos portos de exportação;
- (b) Concretizar uma ação de colaboração estatal e privada efetivamente agressiva em relação aos mercados de exportação, realizando esforços de conhecimento acerca da segmentação desses mercados em termos dos níveis de renda e as características das demandas diferenciadas. As exportações são hoje concentradas em matérias-primas de baixo ou nenhum processamento agroindustrial. Os objetivos principais são dois: elevar a participação de produtos industrializados na pauta de exportações e, adicionalmente, adensar as cadeias produtivas, gerando mais emprego e renda no País, desenvolvendo capacidades que permitam ao Brasil produzir e exportar produtos portadores de mais tecnologia e inovações, mais valorizados nos mercados internacionais do que as commodities;
- (c) Estabelecer programas de estímulos (creditícios ou de outra natureza) destinados ao aumento da produção sustentável, baseada fundamentalmente em ganhos de eficiência e elevação da produtividade. Para esse intento, entretanto, são necessários esforços muito mais criativos e decisivos para oferecer novas fontes de financiamento para a agropecuária, em face do visível esgotamento relativo da via convencional de mobilização de recursos para assegurar o Plano Safra, em cada ano;
- (d) Garantir a permanência nos mercados internacionais já conquistados, mas ensejando esforço mais robusto para conquistar a exportação de mercadorias agropecuárias brasileiras também em novos mercados. Apenas por essa via será possível incluir economicamente um número crescente de produtores rurais brasileiros, pois o crescimento do mercado interno é mais lento e a exportação é a única saída de curto prazo para uma proporção expressiva de produtores de tamanho médio;
- (e) Sob tal estratégia, uma ação de maior agressividade no confronto com as barreiras comerciais ainda existentes, sempre ressaltando que o comércio externo é absolutamente fundamental e não pode falhar, pois, se assim não for, destruiria tudo o que já foi conquistado em termos da modernização da agropecuária brasileira;
- (f) Atualmente, uma pequena proporção de produtores rurais responde por 90% do total da produção agropecuária, com parcela considerável dedicada à venda nos mercados externos. Embora tecnologicamente

muito avançados, precisam ser acompanhados pelo Estado brasileiro, pois se forem bem-sucedidos em sua integração aos mercados globais, também estarão assegurando o abastecimento interno com solidez. Para tanto, é preciso intensificar o diálogo e as parcerias com o setor privado da agropecuária.

2. Desafios estratégicos (principais) dentro da porteira

(a) No tocante aos estabelecimentos rurais mais modernizados, o objetivo, de curto a médio prazo, será concretizar em proporções crescentes uma “agricultura de precisão”, expressão que sugere a combinação de diversas tecnologias, inclusive de gestão, as quais poupem recursos naturais, maximizem as sinergias internas aos estabelecimentos, potencializem a eficiência tecnológica e econômica e ampliem as chances de rentabilidade final da atividade. A agricultura de precisão é o fundamento econômico e técnico da intensificação sustentável na agricultura moderna;

(b) A agricultura brasileira está submetida a um contexto de intensa concorrência que, se por um lado, tem operado como força motriz para a elevação dos patamares de produtividade e o fomento às inovações, por outro, também tem produzido processos nítidos de darwinismo social. É preciso difundir mais informações para minimizar as imperfeições de mercado e oferecer mais chances de sobrevivência aos produtores de menor porte econômico;

(c) É preciso avançar muito mais na concretização de uma “agropecuária sustentável”. Os avanços notáveis em produtividade têm garantido efeitos poupa-recursos (especialmente no que diz respeito ao uso da terra), além de aprofundar a consciência ambiental dos produtores. O Código Florestal, no geral, foi um avanço para esse objetivo, mas é preciso realizar mais para garantir a eficiência econômica e produtiva em correspondência com a sustentabilidade ambiental;

3. Estado e políticas para as regiões rurais

(a) Estabelecer uma lógica de ação governamental muito mais consistente e consequente. A existência de dois ministérios competidores entre si, um dedicado à agricultura empresarial e o outro aos produtores mais pobres, perdeu o seu significado. Propõe-se a extinção de ambos, o Mapa e o MDA, e a constituição de único ministério, o qual poderia ser intitulado Ministério do Desenvolvimento Rural. O novo ente público poderá criar sinergias operacionais, reduzir custos e estabelecer uma estratégia de ação governamental que interrompa a divisão social e, pelo contrário, estimule as formas de cooperação entre os produtores, sobretudo as organizacionais;

(b) A política de redistribuição de terras mostrou-se incapaz de oferecer chances econômicas às famílias rurais mais pobres e não alterou os índices de concentração fundiária. Como não existe mais demanda social pelo acesso à terra, a extinção do Incra é uma consequência lógica e deveria ser substituído por um Instituto de Terras, conforme propõe o sindicato dos técnicos da autarquia;

(c) Os assentamentos rurais deverão ser objeto de políticas públicas únicas destinadas ao grande público dos pequenos produtores (a chamada “agricultura familiar”), sendo abandonada a distinção programática e de políticas diferenciadas entre as categorias de produtores;

(d) O Estado precisa organizar mais eficientemente um serviço de defesa sanitária, assegurando a proteção da produção, mas minimizando os riscos sanitários, introduzindo cuidados que os mercados e a população exigem e, assim, reduzindo ao mínimo as ameaças desse campo;

(e) Em relação às políticas mais tradicionais que fazem parte do cardápio atual do Mapa e do MDA, a maioria delas precisa sofrer uma atualização correspondente às transformações estruturais recentes da agropecuária, pois estão obsoletas. Para isso, é urgente o desenvolvimento de um conjunto de mudanças administrativas, no âmbito do Estado e na esfera privada, para criar uma genuína agenda de ações nas regiões rurais que possa promover a prosperidade social, com equidade, inclusão produtiva e sustentabilidade. Como são muitas as recomendações sob esse foco, registre-se nesta parte apenas a proposição geral relativa à necessidade de mudar substancialmente a ação governamental;

(f) A agropecuária é uma “ilha cercada de riscos”. Precisamos de mecanismos de gestão de riscos sustentáveis para todos os envolvidos: produtores, Estado e indústria de seguro. Não obstante a crise fiscal, o seguro agrícola pode ser consolidado no País, também aperfeiçoando as demais ferramentas de gestão de risco;

(g) Assim como ocorre em outros países que ostentam uma agropecuária forte, como é o caso dos Estados Unidos, o Brasil deveria também instituir e atualizar regularmente sua lei agrícola, organizando normativamente o funcionamento da ação governamental e justificando o conjunto de políticas existentes;

4. Desafios estratégicos (principais) fora da porteira

(a) É preciso estabelecer diversas iniciativas e esforços, ainda que sob projetos-piloto, em regiões determinadas e sob focos específicos, para desenvolver a miríade dos novos produtos que estão sendo propostos. Desde os biocombustíveis de novas gerações aos plásticos biodegradáveis que talvez possam ser gerados pelo setor alcoolquímico, dos alimentos nutracêuticos à nanucelulose;

(b) Um esforço de urgência estratégica se relaciona ao conhecimento fino das demandas dos consumidores oriundas dos múltiplos mercados, seja o interno ou os mercados globais. São demandas diferenciadas decorrentes da difusão da informação, de um lado, e da elevação dos níveis de renda, por outro lado. O Brasil poderá ser um dos maiores beneficiários desse conhecimento sobre os novos mercados e as novas demandas atualmente sendo apresentadas.

5. O desafio estratégico redistributivo – a nova forma da questão social

(a) Uma alta proporção de estabelecimentos rurais (algo entre 75%-85% do total) ficou à margem do processo de modernização produtiva, sendo muito pobres. A tecnologia moderna, mesmo quando acessível, não tem sido o caminho econômico para esses produtores rurais. Atualmente, seu maior desafio é o organizacional, o que permitirá a esses pequenos estabelecimentos rurais vender seus produtos competitivamente, igualmente comprando insumos em condições mais favorecidas. Por essa razão, um esforço forte e efetivo necessita ser incentivado em relação à multiplicação das cooperativas, beneficiando-se das experiências bem-sucedidas já existentes, especialmente no sul do Brasil, pois poderão servir de modelos para regiões e atividades nas quais se concentrem atividades agrícolas mantidas por pequenos produtores. Minimizar a pobreza rural vai demandar a combinação de diversas ações, sobretudo públicas, para criar mais oportunidades para as famílias rurais afetadas;

(b) Deve-se desenhar, com urgência, uma estratégia específica para o Nordeste rural, onde se concentra a metade das famílias rurais consideradas tecnicamente pobres. A ação deverá combinar iniciativas agronômicas e produtivas, assistência técnica apropriada, esforços para garantir acesso à água, assim como políticas públicas de sustentação de renda mínima, as quais garantam melhores condições de vida;

(c) Se não for desenhada uma estratégia correta destinada a esse vastíssimo grupo social de pequenos produtores, atualmente encurralado pelas forças econômicas e pelos processos sociais e demográficos nas regiões rurais, o Brasil poderá repetir, no próximo decênio, o mesmo fenômeno ocorrido nos Estados Unidos, entre o pós-guerra e até o fim da década de 70, que foi a eliminação de pouco mais da metade dos imóveis rurais existentes.

6. Ações de médio prazo: pesquisa agrícola e legislação trabalhista

(a) A agropecuária brasileira, particularmente nas regiões mais dinâmicas e em seus ramos produtivos de maior densidade monetária, é movida celeremente pelo conhecimento científico e a sua tradução prática em inovações e novas tecnologias. A pesquisa agrícola é um pressuposto essencial à continuidade do processo de aperfeiçoamento produtivo do setor. Mas o chamado “sistema nacional de pesquisa agrícola” (a Embrapa e os organismos estaduais de pesquisa agrícola) precisa passar por uma reestruturação que o faça mais convergente com as exigências atuais do crescimento agropecuário. São urgentes as medidas de desburocratização da pesquisa agrícola, realizando-se esforço que concretize as chances de promover atividades mais ágeis, sem a problemática camisa de força que atualmente tolhe o desenvolvimento do setor. A Anvisa, por exemplo,

precisa ser capaz de aprovar muito mais rapidamente as novas ofertas tecnológicas, de moléculas aos diferentes processos inovadores que promovam a integração virtuosa entre a ciência e a produção;

(b) Especificamente em relação à Embrapa, duas exigências em relação ao período vindouro são necessárias. A primeira delas é instituir normativamente um processo de ocupação de seus cargos dirigentes que seja essencialmente público, transparente e fundado exclusivamente no mérito. O segundo tema diz respeito ao forte investimento que a Empresa deveria realizar no campo da “biologia pura”, pois é campo multidisciplinar no qual as tendências de transformação produtiva mais têm avançado;

(c) Um desafio igualmente problemático e que somente produzirá resultados no médio prazo diz respeito à legislação trabalhista, em face da natureza distinta das atividades agropecuárias. A legislação não atende a essas especificidades e, também, às mudanças que vêm ocorrendo no campo, as quais exigiriam adaptações diversas. Esse é tema de difícil discussão política, mas precisará ser enfrentado nos anos vindouros, como uma exigência para a continuidade da modernização do setor.

Autoria:

ANTÔNIO MÁRCIO BUAINAIN

ECONOMISTA E PESQUISADOR DO INSTITUTO DE ECONOMIA DA UNICAMP

ARNALDO JARDIM

ENGENHEIRO CIVIL, ATUAL SECRETÁRIO DE AGRICULTURA DE SÃO PAULO

ELISEU ALVES

ECONOMISTA E PESQUISADOR DA EMBRAPA

JOSÉ ROBERTO MENDONÇA DE BARROS

ECONOMISTA E DIRETOR-PRESIDENTE DA MB ASSOCIADOS

OCTACIANO NETO

SOCIÓLOGO E ATUAL SECRETÁRIO DA AGRICULTURA DO ESPÍRITO SANTO

ZANDER NAVARRO

SOCIÓLOGO E PESQUISADOR DA EMBRAPA