

commodities

Pará terá o maior porto de grãos do país

Projeto prevê movimentação de 18 milhões de toneladas por ano e mudança na distribuição da carga pelo Brasil

Com terminal de Outeiro, parte da produção que vai para Santos e Paranaguá poderá sair pelo Norte

AGNALDO BRITO
DE SÃO PAULO

A Companhia Docas do Pará, que controla o porto de Belém, prepara projeto que dará ao Estado o maior terminal de grãos do Brasil, com capacidade de 18 milhões de toneladas por safra.

Hoje, os portos de Santos (SP) e de Paranaguá (PR) — as principais portas de saída do agronegócio nacional — têm capacidade de 16,8 milhões e de 14,8 milhões de toneladas, respectivamente.

O projeto do Terminal Portuário de Outeiro, que será instalado às margens da baía de Marajó, será enviado nos próximos dias para aprovação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários.

Depois de uma grande negociação entre a Companhia Docas do Pará e instituições ligadas ao agronegócio exportador, como a CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil), a expectativa é que os quatro terminais para grãos tenham aprovação em tempo recorde na agência.

A licitação dos projetos de

NOVA OPÇÃO Pará terá maior terminal de grãos do Brasil, que deve ficar pronto em 2014

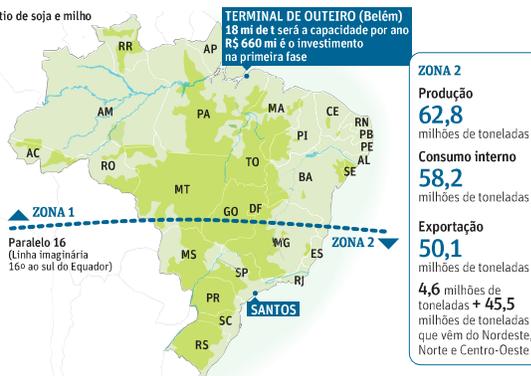
O Brasil produz 131 milhões de toneladas de grãos/ano, das quais 50,1 milhões são exportadas por portos no Sul e no Sudeste

A maior parte do que é exportado (45,5 milhões de toneladas) é produzida no Centro-Oeste, no Nordeste e no Norte

Com um novo terminal, cria-se uma nova opção mais próxima para a exportação da maior parte dos grãos

■ Área aproximada de plantio de soja e milho

ZONA 1
Produção
68,2 milhões de toneladas
Consumo interno
14,5 milhões de toneladas
Exportação
8,2 milhões de toneladas
Excedente
45,5 milhões de toneladas exportadas por portos no Sul e no Sudeste



ZONA 2
Produção
62,8 milhões de toneladas
Consumo interno
58,2 milhões de toneladas
Exportação
50,1 milhões de toneladas
4,6 milhões de toneladas de toneladas exportadas que vêm do Nordeste, Norte e Centro-Oeste

ve ocorrer entre o fim de 2012 e o início de 2013. A obra deve ficar pronta em 2014.

O projeto é similar ao que foi desenvolvido para o porto de Itaquí (MA). Lá, depois de cinco anos de atraso, a administração conseguiu licitar os

projetos para a construção de terminais por onde passarão 5 milhões de toneladas de grãos por ano.

Ambos os terminais — de Outeiro e de Itaquí — devem alterar a estrutura de escoamento de grãos no Brasil.

“O projeto tem o poder de mudar a lógica de escoamento do agronegócio brasileiro”, diz Luiz Antônio Fayet, consultor da CNA.

No Brasil, o custo da logística entre a lavoura e o porto é de US\$ 85 por tonelada. Es-

tados Unidos e Argentina têm custo de US\$ 20/tonelada.

LOGÍSTICA TORTA

Sem saída pelo chamado Arco Norte (que compreende os rios Madeira e Amazonas), grandes produtores são obri-

gados a deslocar todos os anos milhões de toneladas de grãos para os portos do Sul.

Em 2011, dos 68,2 milhões de toneladas de soja e milho produzidas nas áreas acima do paralelo 16 (linha que está a 16 graus no sul do Equador), 45,5 milhões de toneladas foram trazidas para o Sudeste e o Sul. Parte foi exportada por Santos e Paranaguá.

O terminal de Outeiro, cujo investimento na primeira fase deve chegar a R\$ 660 milhões, pretende ser uma nova porta de exportação. Para chegar até lá, serão usados grandes comboios que vão descer o rio Tocantins.

No futuro, o corredor poderá ser maior, com as eclusas nas barragens de Lajeado, perto a Palmas (TO), e Estreito, entre o Tocantins e o Maranhão. Isso permitirá que comboios de grãos com pelo menos 20 mil toneladas (o equivalente a 540 carretas) transportem grãos do Centro-Oeste para o Norte.

Por ora, o projeto de Outeiros prevê o uso de rodovias e de hidrovias. Com o fim das obras da BR-163 no Pará (previstas para 2013), produtores de Mato Grosso poderão alcançar terminais fluviais no rio Tapajós, perto de Itaituba.

De lá, barcaças levarão a produção para o terminal de Outeiro. Navios para 60 mil toneladas sairão dali para o mercado internacional.

HIDRELÉTRICA

Itama multa Belo Monte por atraso em projetos ambientais

DE SÃO PAULO - O Itama multou em R\$ 7 milhões a Norte Energia, responsável pela construção da usina de Belo Monte, no Pará, por atrasos no PBA (Projeto Básico Ambiental) da obra.

A decisão, divulgada ontem, baseia-se em relatório feito pela própria Norte Energia.

Para o órgão federal, o relatório da empresa continha “informação enganosa”, falhas de conteúdo e mostrou que o cronograma de ações so-

cioambientais não vinha sendo cumprido.

Com previsão de se tornar a segunda maior hidrelétrica do Brasil, a usina de Belo Monte é um dos maiores empreendimentos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). O início da geração de energia está previsto para 2015.

A Norte Energia declarou que vai recorrer e que “adotará os procedimentos administrativos cabíveis”.

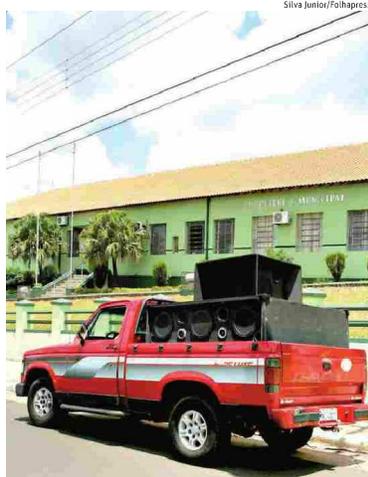
MINERAÇÃO

Protestos afetam a produção de carvão da Vale na Colômbia

DA REUTERS - Protestos contra a poluição causada pelas minas de carvão da Vale na Colômbia afetaram a produção da empresa e deixaram um policial morto, segundo fontes da indústria e a ONG Justiça Global. Houve feridos; casas e carros foram incendiados. O pro-

testo começou na terça-feira na cidade de La Loma, no departamento de Cesar. Os manifestantes pedem o assentamento de três comunidades. Também exigem que a Vale remova depósito de rejeitos da mina e faça aterros. A empresa não se manifestou.

FOCO



Carro de som anuncia vagas de trabalho em usina de SP

Sem mão de obra, usina recruta trabalhadores via carro de som

ELIDA OLIVEIRA
DE RIBEIRÃO PRETO

Um carro de som percorre bairros rurais na cidade de Cafelândia (412 km de São Paulo). No áudio, o anúncio de 140 vagas para motoristas, operadores de trator para transbordo e reboque, operadores de colhedora e ajudantes de plantio mecanizado.

A falta de mão de obra e os planos de expansão da moagem de cana levaram a Usina Lins, da cidade de mesmo nome (431 km de São Paulo), a recorrer pela primeira vez a um carro de som para recrutar funcionários.

A empresa pretende moer 1 milhão de toneladas a mais até 2013. Na safra de 2011, processou 1,3 milhão.

Mas, para chegar a esse número, precisa de pessoal para preparar a terra, operar tra-

tores e plantadeiras, entre outras atividades da usina.

O carro de som contratado pela usina percorre locais onde moram pessoas já familiarizadas com a terra, mas que não têm acesso a rádios e jornais. Por outro lado, essas mídias são usadas para anunciar vagas na região.

A experiência não é requisito: a falta de mão de obra faz com que a usina invista também em treinamento. Na entressafra de 2011/2012, foram aplicados R\$ 200 mil para preparar os trabalhadores.

O treinamento abrange aulas de inclusão digital, noções de economia doméstica, comportamento e saúde.

Os salários brutos de quem opera máquinas agrícolas podem chegar a R\$ 2.800 — mais que o dobro de um cortador de cana, que ganha cerca de R\$ 1.200, segundo a usina.

OPINIÃO COMBUSTÍVEIS

Processo de asfixia da Petrobras traz prejuízos para o etanol

MARCOS FAVA NEVES
ESPECIAL PARA A FOLHA

Apesar de todas as condições de que dispõe, o país está em um momento de forte retração na produção de etanol. Essa falta contribuirá para que o superávit comercial caia a preocupantes US\$ 10 bilhões em 2012.

De quanto seria o superávit caso não fossem necessárias brutais importações de gasolina, de etanol norte-americano e contanto com a ajuda das exportações de etanol e de açúcar brasileiros? Com o crescimento da economia, da frota de automó-

vel e da demanda por energia, é imprescindível que agentes da cadeia sucroenergética tenham um horizonte previsível de regulamentação, que não vem ocorrendo, inibindo os investimentos, ante as evidências de seus benefícios.

Tarifas são alteradas, ameaças são feitas, tributos como a Cide são aumentados ou reduzidos, custos crescem comprometendo a competitividade, altera-se a mistura de anidro na gasolina, tributa-se um combustível fóssil e altamente poluente quase com a mesma alíquota que outro de emissão praticamente zero, e

a precificação da gasolina injustificadamente não segue as cotações internacionais. O Brasil importa quantidades crescentes de gasolina por preço 30% acima do mer-

QUANDO A EXPANSÃO DE DEMANDA É PROBLEMA PARA UMA EMPRESA, HÁ ALGO DE ERRADO NO PLANEJAMENTO

cado doméstico, gerando perda de valor à Petrobras (que é acionista do setor de cana) e também aos produtores, destruindo o mercado de etanol. Em janeiro deste ano, as vendas de etanol foram 40% inferiores às do mesmo mês de 2011, que já haviam sido menores que as de 2010.

Comprova-se esse equívoco com dois anúncios da Petrobras. A empresa teve o pior desempenho, das que apresentaram balanços, no último trimestre de 2011, com resultado negativo em abastecimento (importações) de R\$ 4,5 bilhões.

O ex-presidente da empre-

sa justificou, em entrevista, que parte do problema da Petrobras se deve à expansão de 9% na demanda em 2011.

Expansão de demanda ser problema para qualquer empresa significa que algo realmente está errado no planejamento.

São frequentes os avisos de que a falta de um plano de longo prazo para o etanol se traduzirá em produção cada vez mais insuficiente no futuro, devendo o crescente consumo ser abastecido com mais importações de gasolina, gerando um ciclo de prejuízos à sociedade brasileira. Os brasileiros presentes na

Rio+20, em junho, devem estar bem preparados para o constrangimento de ter de explicar aos estrangeiros por que está naufragando o combustível renovável mais eficiente encontrado até o momento no planeta para substituir os fósseis.

Devido à explosão da demanda, a moeda de maior valor mundial, que confere o maior prestígio a uma sociedade, é a energia renovável (alimento e biomassa).

No Brasil, o sol distribui diariamente energia em milhões de hectares ociosos. Tristes trópicos...

MARCOS FAVA NEVES é professor titular de planejamento e estratégia na FEA-USP (campus Ribeirão Preto) e coordenador científico do Maísetrat.