



CÂMARA DOS DEPUTADOS

CAPADR

SUBCOMISSÃO ESPECIAL

PARA TRATAR DAS ASSIMETRIAS DO MERCOSUL EM RELAÇÃO AOS PRODUTORES BRASILEIROS E AOS DO BLOCO ECONÔMICO

(ASSOCIAÇÃO NACIONAL PARA A DIFUSÃO DE ADUBOS)

www.anda.org.br

David Roquetti Filho - Diretor Executivo

david.roquetti@anda.org.br

Brasília, 17 de Agosto de 2010

CONTEÚDO



- 1. INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA**
- 2. SISTEMA TRIBUTÁRIO**

1) INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

De acordo com um estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa e Pós-Graduação em Administração de Empresas (Coppead), da UFRJ, os custos logísticos chegam a 12,6% do PIB, ou R\$ 380 bilhões.

O item que mais pesa é justamente o transporte, com 7,5% do PIB.

Em comparação, nos EUA, os custos logísticos representam 8,6% do PIB, enquanto os de transporte correspondem a 5% do custo logístico total.

Na verdade, no Brasil, os problemas estão em todos os modais: rodoviário, ferroviário, portuário e aeroviário.

Porém, um dos mais graves está nas rodovias, pois é por elas que passam nada menos do que 80% das cargas do país.

Para efeito de comparação, nos Estados Unidos, a participação das estradas no transporte de carga é de 26%, na Austrália, 24% e na China, apenas 8%.

1) INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

Segundo o DNIT, no total, as estradas federais somam 118.873 Km, dos quais apenas cerca da metade (61.961 km) são asfaltados.

Além disso, em 56.508 km, a pista é simples e em não mais do que 4.490 km a pista é dupla. Nesse caso, a distância será ampliada em 962 quilômetros, depois que terminarem as obras de duplicação que estão sendo realizadas.

Ainda de acordo com o DNIT, apenas 50% da rodovias sob jurisdição federal estão em bom estado, 35% em estado regular e 15% em más condições.

De acordo com o Ipea, a dependência de rodovias é maior no setor agrícola, tanto para o recebimento dos insumos quanto para o escoamento da produção para os mercados interno e externo.

Por isso, a eficiência do transporte rodoviário se reflete na renda dos produtores agrícolas; na lucratividade das suas exportações, que têm seus preços determinados pelo mercado internacional, independente dos custos de produção e de transporte e até nos índices de inflação do país, já que o item alimentação corresponde, aproximadamente, a 40% deles.

1) INFRAESTRUTURA E LOGÍSTICA

O gargalo logístico envolve praticamente toda a infraestrutura de transporte do país.

As ferrovias, embora tenham recebido investimentos com a privatização, ainda estão longe de suprir a demanda do setor de agronegócio e se consolidar como uma alternativa viável ao transporte rodoviário.

Além da ampliação da malha de 30 mil quilômetros de extensão (praticamente igual a do Japão, país 22 vezes menor que o Brasil) é urgente a modernização do maquinário. Com os trens e bitolas atuais, a velocidade média das composições não ultrapassa lentos 25 km/h. (BORGES, 2007).

Ainda de acordo com a mesma fonte (Centro de Estudos de Logística do Rio de Janeiro), ao mesmo tempo, deixamos de fazer uso de canais de transporte de grande potencial, caso dos 42 mil quilômetros de hidrovias, em que apenas 10 mil quilômetros são efetivamente utilizados.

Como resultado, sistemas como o do Tietê-Paraná, com 2,4 mil quilômetros e que consumiu US\$ 2 bilhões em investimentos públicos em vários governos, escoam apenas 2 milhões de toneladas de carga/ano, apenas 10% de sua capacidade total.

No transporte marítimo de cabotagem (outro canal com grande potencial no Brasil) assistimos a uma situação semelhante. Embora a privatização tenha contribuído para a modernização dos portos, o excesso de mão-de-obra (que chega a ser de três a nove vezes superiores aos portos europeus e sul-americanos) ainda mantém os padrões de produtividade baixos. Enquanto o índice internacional de movimentação é de 40 contêineres/hora, nos portos brasileiros essa média é de 27.

É um dos motivos pelos quais todos os anos **caminhões formam filas de até 150 quilômetros de extensão para descarregar suas cargas** no porto de Paranaguá (PR).

EXEMPLO DA DEMURRAGE

2) SISTEMA TRIBUTÁRIO

2.1) SITUAÇÃO ATUAL

2.2) CONSEQUÊNCIAS NOCIVAS A COMPETITIVIDADE

2.2.1) CRÉDITOS ACUMULADOS E OUTRAS

2.3) PROPOSTA