

5 CONCLUSÕES

Este trabalho focou, especificamente, no estudo da infraestrutura logística da região Centro Sul, onde se localizam os principais produtores de açúcar do país e, por consequência, onde ocorre a maior movimentação do produto com destino ao mercado externo. Foram identificados os principais trechos rodoviários, ferroviários e hidroviários utilizados no escoamento da produção e os principais portos de destino. Ao mesmo tempo, os principais gargalos de infraestrutura da região foram levantados. Por fim, foram apresentados os principais investimentos a serem realizados pelo PAC na área de transportes da região estudada e analisados os seus potenciais benefícios.

O discurso inicial do PAC previa uma maior atenção à multimodalidade, maior equilíbrio da matriz de transportes, maiores incentivos à utilização dos modais ferroviários. Porém, na prática não é isso que vem acontecendo. A começar pelos investimentos, em que mais da metade está empenhada em melhorias do modal rodoviário.

Foi observada a forte incidência da utilização do modal rodoviário no transporte do açúcar, principalmente no escoamento com direção a Santos. No quesito qualidade, as rodovias da região encontram-se em bom estado, principalmente à medida que ficam mais próximas dos portos. Os investimentos mais significativos nesse modal serão na duplicação de rodovias, o que contribuirá para absorver o fluxo de movimentação de cargas nos períodos de pico e principalmente com o crescimento da demanda prevista do açúcar das demais *commodities* para os próximos anos.

No modal ferroviário, o gargalo referente à indisponibilidade de rotas, principalmente nos estados da região Centro-Oeste, será amenizado com a expansão da malha proposta pelo PAC. A obra do Ferroanel prevista para a cidade de São Paulo pode ser um incentivo maior à utilização do modal para o escoamento ao porto de Santo, visto que apenas 25% do açúcar que chega ao porto atualmente é via modal ferroviário.

O modal hidroviário não recebeu a atenção devida do PAC, poucos investimentos serão realizados na região. O que é um fator a se lamentar, visto que a região apresenta um grande potencial hídrico a ser explorado e melhorado, além de ser uma excelente alternativa, pelo baixo custo de utilização e pela baixa emissão de poluentes, pela característica do produto, grandes volumes e baixo valor agregado. Maiores investimentos em construção de novos terminais e modernização de eclusas ao longo da hidrovía Tietê-Paraná foram alguns dos pontos que o programa deixou a desejar.

Os portos necessitam de grandes investimentos para suportar o crescimento da demanda de açúcar e das demais commodities agrícolas para os próximos dez anos. Santos é o que tem maiores investimentos previstos e terá amenizado problemas relacionados aos acessos terrestres e marítimos. Paranaguá, mesmo que movimente um volume cerca de quatro vezes menor que Santos, só tem investimentos previstos pelo PAC visando à melhoria do acesso marítimo. Ainda que essas obras tragam melhorias, em ambos os portos é necessária a melhoria operacional interna com a ampliação de áreas de armazenagem, ampliação do número de berços e cais e ampliação do pátio para o estacionamento dos caminhões.

No geral, grande parte das obras do PAC encontra-se em atraso, muitas ainda são oriundas da 1ª fase do programa, que compreende o período entre 2007 e 2010. No modal rodoviário apenas 14% do prometido foi concluído, apenas 36% do ferroviário. Das obras de acesso ao porto de Santos, apenas uma na margem direita foi concluída, enquanto obras de dragagem em ambos os portos utilizados pela região encontram-se em atraso. Ou seja, muito foi prometido e muito pouco foi realizado até então, os investimentos previstos aumentaram, porém não acompanhados pelo número de obras concluídas. É preciso maior agilidade e atenção por parte do governo, pois a perspectiva é de que a demanda do açúcar e dos demais produtos do agronegócio continue crescendo nos próximos anos e com este ritmo do desenvolvimento das obras de infraestrutura na região os problemas persistirão, com a sobrecarga da matriz de transportes brasileira e dos portos.

Como sugestão para estudos futuros seria interessante realizar uma nova avaliação da infraestrutura da região Centro Sul no ano de 2015, pós-conclusão do

PAC, a fim de se checar se as obras prometidas foram realmente cumpridas e se os efeitos planejados foram atingidos: um aumento da participação dos modais ferroviários e hidroviário, com a multimodalidade sendo um fator mais presente na movimentação não só do açúcar, como também das demais *commodities*; a redução das filas e tempos de espera, tanto no acesso terrestre quanto marítimo nos portos.

O Brasil é um país fortíssimo no mercado internacional no setor de agronegócio. Para se manter neste alto patamar nos próximos anos é preciso ter um sistema logístico eficiente que permita ser competitivo frente às principais nações concorrentes.