



GABINETE SENADOR RUBEN FIGUEIRÓ

Morovaly
12/12/2013
RJ

REQUERIMENTO N° 57 , DE 2013

Barcode

SF/13759.30715-46

Senhor Presidente,

Os episódios – lamentáveis diga-se – decorrentes de uma irracional política de transporte em nosso País, de origens conhecidas e muito debatidas nesta Comissão, tem causado enormes prejuízos à economia do agronegócio, principalmente no Centro-Oeste Brasileiro, região hoje indiscutivelmente o celeiro de grãos que, de modo absoluto, tem sustentado positivo o PIB nacional.

Para tentar esclarecer as dificuldades do escoamento de grãos ou seu aproveitamento “in loco”, talvez fosse viável a implantação de usinas de aproveitamento energético no caso do milho (o produto mais prejudicado da atual safra) na sua transformação em etanol.

Para debater a questão no âmbito desta Comissão, requeiro com fulcro no art. 58 § 2º da Constituição Federal, a realização de realização de Audiência Pública conjunta das Comissões de Agricultura e Reforma Agrária (CRA), Serviço de Infraestrutura (CI) e de Meio Ambiente, Defesa do Consumidor e Fiscalização e Controle (CMA), com as presenças de representantes do Ministério da Agricultura, Minas e Energia e das Confederações Nacional da Agricultura e da Indústria.

Página: 1/4 20/11/2013 09:06:05

d413c10a3ffff61c1ff4419950be650246af99b1





JUSTIFICAÇÃO

SF13759.30715-46

Nos últimos vinte anos, os biocombustíveis assumiram papel preponderante nas políticas globais para o meio ambiente e de redução de dependência energética não renovável. Isso porque os biocombustíveis substituem os combustíveis fósseis com a dupla vantagem de não aumentarem a concentração de gases de efeito estufa na atmosfera e de substituírem a utilização de petróleo.

O Brasil é uma potência mundial no agronegócio e, particularmente na produção de energéticos derivados de produtos agrícolas. Desde a década de 1970, produzimos etanol de cana-de-açúcar. Também nessa década, foi inventado, no País, o biodiesel, que hoje ganhou o mundo, com venda ao consumidor final em vários países, puro ou misturado ao diesel mineral.

A grande extensão territorial do Brasil permite que, mediante um adequado zoneamento econômico-ecológico, possamos dotar as regiões de especializações na produção agropecuária. Há regiões que não se prestam, por exemplo, para a produção de cana-de-açúcar, mas que poderiam muito bem ser adequadas para a produção de milho, e assim por diante.

O milho também é uma possível fonte de produção de etanol. Os Estados Unidos, por exemplo, são os maiores produtores mundiais de etanol de milho, e suprem boa parte de suas necessidades de

Página: 2/4 20/11/2013 09:06:05

d413c10a3fff61c1ff4419950be650246af999b1





GABINETE SENADOR RUBEN FIGUEIRÓ

biocombustíveis definidas mediante políticas ambientais aprovadas no Congresso daquele País.



SF/13759.30715-46

Ainda que sejamos imbatíveis na produção de etanol de cana-de-açúcar, tanto nos custos de produção quanto na produção de litros por hectare, não podemos deixar de lado a análise de possíveis concorrentes aos nossos produtos. O etanol de milho, se produzido hoje no Brasil, não teria chance de concorrer com o etanol de cana. Mas a tecnologia está evoluindo. Por exemplo, a tecnologia de produção do etanol celulósico, extraído a partir de biomassa, quando estiver no mercado, tem potencial para reduzir a diferença de custo e de produtividade entre essas duas rotas de produção de etanol.

Página: 3/4 20/11/2013 09:06:05

Do ponto de vista da logística de transporte de produtos do agronegócio, nossa infraestrutura foi historicamente concebida com vistas à exportação. A realidade atual, entretanto, é diversa, e favorece ao intercâmbio de produtos dentro de nosso próprio País. Especificamente no caso do milho, esse cereal tem grande importância como insumo básico da produção avícola e de suínos, em localizações tão diversas como em Fortaleza, no Ceará, ou Chapecó, em Santa Catarina.

d413c10a3fff61c1ff4419950be650246af999b1

Nesse sentido, é necessária uma infraestrutura capaz de lidar com a movimentação de cargas de baixo valor agregado a longas distâncias - no que as rodovias não são competitivas, ou seja, é necessário investir em ferrovias, hidrovias e na redução dos custos da cabotagem marítima.

Em resumo, é necessário transformar as inúmeras promessas de investimento em infraestrutura (como a Ferrovia de Integração Oeste-Leste) em realidade prática, e não apenas em boas intenções.





GABINETE SENADOR RUBEN FIGUEIRÓ

É para mais bem debater esses assuntos, que solicitamos o apoio dos Nobres membros dessas Comissões para a aprovação do presente Requerimento.

Sala das Sessões, 12 de dezembro de 2013.

Senador **RUBEN FIGUEIRÓ**

Senador Waldemir Moka



SF/13759.30715-46

Página: 4/4 20/11/2013 09:06:05

d413c10a3fff61c1ff4419950be650246af999b1

