Porto Alegre, 8 de janeiro de 2016

Relatório de Atividades:

Curso Sobre Potencialidades Logísticas do Oeste do Paraná:

Preparação Novembro/Dezembro 2015

Carlos Águedo Paiva

Claudionir Borges da Silva

A oferta de um curso sobre as potencialidades logísticas de um território particular pressupõe o conhecimento detalhado dos seus diversos modais, em especial daqueles que são objeto de exploração atual sob condição de monopólio ou oligopólio (como o ferroviário e o portuário) e que podem ter um potencial de exploração subestimado e subutilizado se levarmos em consideração as possibilidades de integração com os países da Tríplice Fronteira (Paraguai e Argentina) na região Oeste do Paraná. Nesta região, nos parecia particularmente atraente o potencial de exploração do modal hidro-portuário através do Rio Paraná a jusante de Itaipu, contando com a integração político-econômica do Mercosul e com os equipamentos portuários e a expertise paraguaia e argentina de exploração do sistema hidroviário Paraná-Paraguai-Prata. A despeito desta via ser mais longa e morosa do que o transporte rodoviário até Paranaguá, acreditávamos que a estruturação e manutenção de uma alternativa hidroviária seria útil como forma de aproveitar oportunidades (cambiais, períodos de subutilização do modal pelos agentes nacionais, etc.) e cercear eventuais arranjos oligopolísticos entre os maiores operadores dos principais terminais portuários do Centro-Sul do Brasil.

Após a realização de alguns exercícios heurísticos[[1]](#footnote-1) que demonstraram a consistência da **hipótese** dos preços do transporte hidroviário pelo Rio Paraná serem competitivos, decidimos realizar a viagem de investigação a Assunção, que foi agendada para os dias 21 e 22 de dezembro. A equipe de visitantes foi composta de dois técnicos da Paradoxo Consultoria – Carlos Aguedo Paiva e Claudionir Borges da Silva – e dois técnicos da Fundação Parque Tecnológico de Itaipu – Jonhey Lucizani e Cristian Aguilar.

No dia 21 de dezembro de 2015 nos dirigimos primeiramente ao Ministério de Indústria e Comércio (MIC) do Paraguai, onde nos encontramos com a Gerente da Plataforma Logística da Rede de Inversões e Exportações, Senhora Rocio Aguayo. Neste primeiro encontro, esclarecemos melhor os objetivos da visita e detalhamos o planejamento da mesma naqueles aspectos que ainda tinham ficado em aberto. Na sequência imediata, fomos todos – inclusive a Senhora Rocio Aguayo que havia feito o agendamento e que passou a nos acompanhar em todas as reuniões – ao Porto de Assunção, onde fomos recebidos pelo Senhor Rámon Duarte, Subgerente Comercial da Administração Nacional de Navegação e Portos do Governo do Paraguai. A reunião entre as seis pessoas referidas transcorreu por aproximadamente duas horas. As principais informações fornecidas pelo senhor Rámon foram as seguintes:

1. em sua avaliação, não existe, nem haverá no curto e no médio prazo, esgotamento de capacidade do Porto de Buenos Ayres que impeça sua utilização complementar por demanda brasileira associada à hidrovia Paraná-Prata;
2. uma eventual demanda brasileira sobre o Porto de Buenos Ayres associada à hidrovia Paraná-Prata poderia ser realizada a partir dos equipamentos e dos sistema portuário paraguaio, inclusive daqueles equipamentos que grupos paraguaios detêm no Porto de Buenos Ayres. Uma tal política de aproximação seria do interesse dos agentes privados e dos agentes públicos paraguaiaos;
3. no caso específico do Oeste Paranaense, o Porto de Ciudad del Este seria o porto paraguaio mais adequado para a realização do embarque de mercadorias (em especial, de grãos) para o Porto de Buenos Ayres. Caberia agendar uma visita nossa a este porto em data próxima;
4. o Porto público de Ciudad del Este e demais portos do Rio Paraná apresentam estruturas menores que os portos públicos e privados de Assunção e demais portos do rio Paraguai em função do primeiro rio ser mais profundo e estreito (com vantagens para a geração de energia e desvantagens para a navegação); mas estas desvantagens relativas não são instransponíveis e o interesse brasileiro na utilização do sistema pode acelerar os investimentos paraguaios já previstos para a modernização do sistema portuário do Rio Paraná.

Na sequência desta conversa, fomos todos – inclusive a Senhora Rocio e o Senhor Rámon - visitar o Porto de Villeta, o mais amplo Porto de gestão pública na região de Assunção. Em Villeta fomos recebidos pelos dirigentes locais e realizamos uma visita técnica às instalações. Posteriormente, nos relataram a peculiaridade de sua inserção competitiva por terem os preços de seus serviços definidos por decreto presidencial, encontrando-se, muitas vezes, defasados (quando o porto opera com prejuízo e não alcança atender toda a demanda), ou demasiadamente elevado quando opera com capacidade ociosa. Alertaram-nos que este é, também o caso do Porto de Ciudad del Este. Mas que esta situação estaria próxima de acabar, pois o governo já está implementando uma parceria público-privada que, na prática, envolverá a concessão dos dois portos à iniciativa privada.

No dia seguinte, 22 de dezembro de 2015, fomos à Câmara Paraguaia de Exportadores e Comercializadores de Cereais e Oleoginosas – CAPECO -, onde fomos recebidos pela senhora Sonia Tomassone, Assessora em Comércio Exterior. De todos os encontros – e sem subestimar os anteriores, que foram muito frutuosos - este foi o mais proveitoso. E isto na medida em que, ao contrário dos entrevistados do dia 21 de dezembro, ao Senhora Sonia **não** representava qualquer órgão do **governo** **paraguaio**, mas expressava o ponto de vista **estritamente** **empresarial**, o que lhe garantia maior grau de liberdade para externar algumas críticas ao sistema logístico nacional em comparação com o sistema brasileiro. Os principais pontos levantados pela Senhora Sonia Tomassone foram:

1. seu pleno acordo acerca das vantagens associadas à utilização do sistema portuário e logístico paraguaio-argentino para os exportadores brasileiros de grãos situados no centro-sudoeste brasileiro, em especial na porção noroeste do Paraná, todo o Mato Grosso do Sul, e sul do Mato Grosso;
2. não obstante, não via vantagens na utilização deste sistema pelos produtores da região oeste do Paraná pois o porto de Ciudad del Este não contava com estruturas alfandegárias e aduaneiras suficientemente estruturadas para o envio da carga diretamente a Buenos Ayres, impondo uma viagem (hidroviária ou rodoviária, custosa em termos de tempo) até Assunção para o embarque definitivo;
3. Além disso – **e o mais importante, do seu ponto de vista!** – a reforma portuária realizada recentemente no Brasil no primeiro mandato do governo Dilma, a despeito de **ainda** não haver se refletido em queda substancial de preços do embarques e fretes em Paranaguá, já geraram um amplo conjunto de melhorias na qualidade do atendimento dos usuários e depressão de custos, manifestos, em especial na depressão das longas filas e diminuição do período de espera, que impunha deterioração às cargas.
4. Como a reforma mal completou dois anos, há expectativa de que os avanços competitivos persistam e que venham a se manifestar também no quesito preços, especialmente se houver diminuição de pressão competitiva, com o deslocamento da demanda das regiões mais bem situadas – no caso do Brasil, a demanda de Mato Grosso do Sul – para a utilização do sistema logístico (sem dúvida, competitivo e subutilizado) paraguaio-argentino.

1. Desenvolvidos com fins, tanto de teste, quanto didáticos, e que serão apresentados no Curso a ser ministrado em Foz do Iguaçu em março de 2016. [↑](#footnote-ref-1)