



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

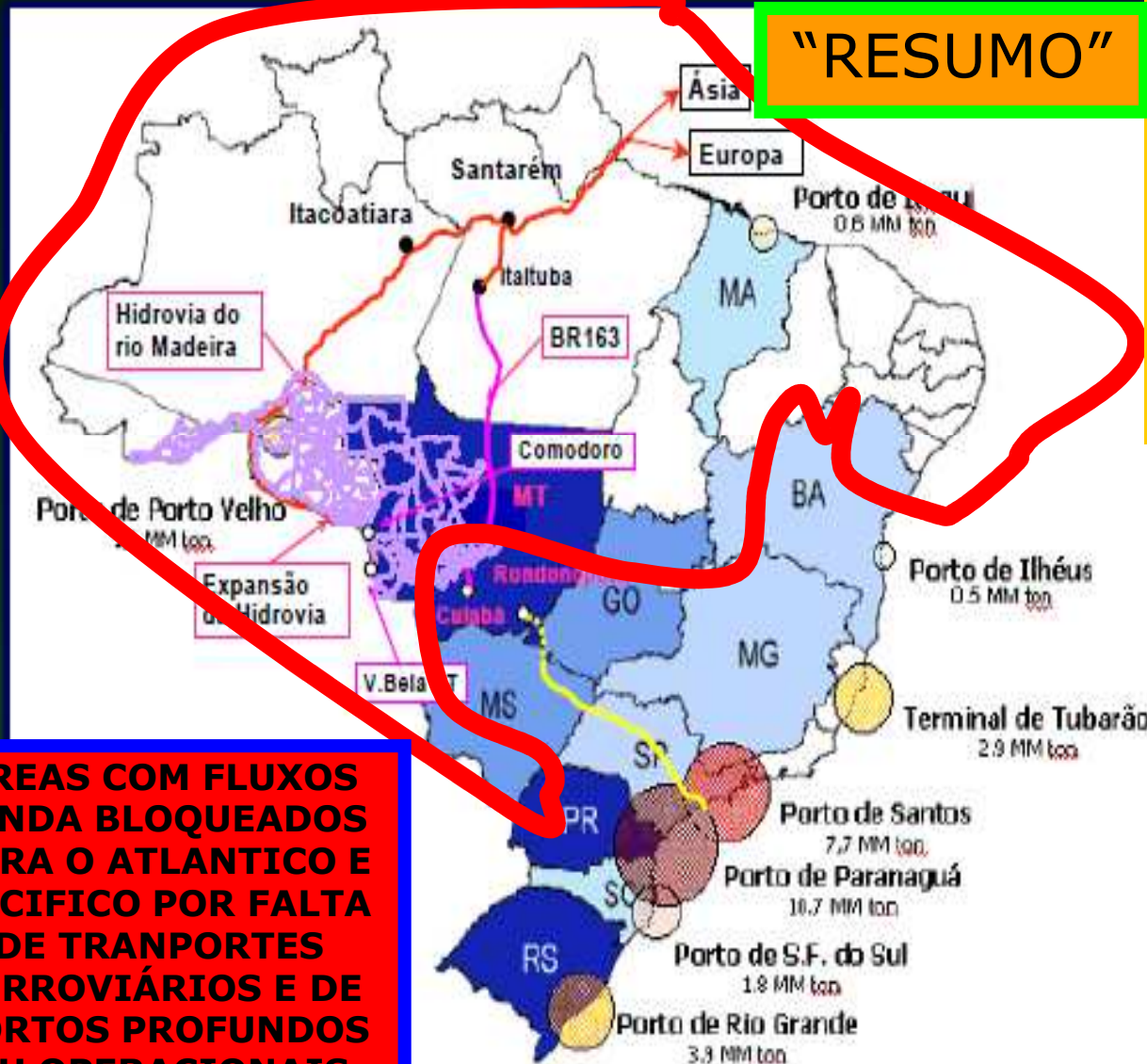
Projeto: "AGROVISION Novo Brasil 2020"

"DIAGNOSTICO COMPLETO E MELHORES OPORTUNIDADES PARA INVESTIMENTOS, DIRETOS OU EM PARCERIAS, EM BONS NEGÓCIOS PRODUTIVOS/PROCESSAMENTOS AGRO-MINERAIS, ALIMENTOS, BIOCOMBUSTÍVEIS, ARTESANATOS, ESSÊNCIAS, PLANTAS MEDICINAIS ETC.. NAS REGIÕES CENTRO-NORTE E NORDESTE PARA EXPORTAÇÕES E/OU CONSUMOS NA AMÉRICA LATINA (após os plenos acessos ao Pacífico, via Peru ou Bolívia/Chile, ou a Portos eficientes, baratos e rápidos do Atlântico, mais garantias plenas de ofertas energéticas suficientes; autossuficiência em fertilizantes e, principalmente, conclusões das grandes Ferrovias, Hidrovias, Portos e outras obras em implantação entre 2005 e 2019")(Obs: este diagnostico é autoexplicativo, mas exige leitura programada, demorada – mínimo de 3 horas - e bastante analítica. No inicio, há um resumo na forma de apresentação curta e no final está o resumo geral descritivo e as atualizações até 2012)

**Prof. Clímaco César
AGROVISION – Brasília (DF)
Dezembro de 2012**

BRASIL – CONDIÇÕES DE ESCOAMENTOS DE GRÃOS, ALIMENTOS, MADEIRAS E BIOENERGIAS EM 2012 AINDA CARÍSSIMAS E DIFICEIS, REDUZINDO MUITO NOSSA COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL E AMPLIANDO MUITO NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO E DE PROCESSAMENTOS

“RESUMO”



A nossa área AINDA com bloqueio logístico representa cerca de 2/3 do País e precisa de investidores sérios em transportes, energias, jazidas e, sobretudo, EM AGROINDUSTRIAS PROCESSADORAS e que queiram ganhar muito dinheiro e garantir sua oferta (Investimentos DE FORMA DIRETA OU EM PARCERIAS COM AGRICULTORES)

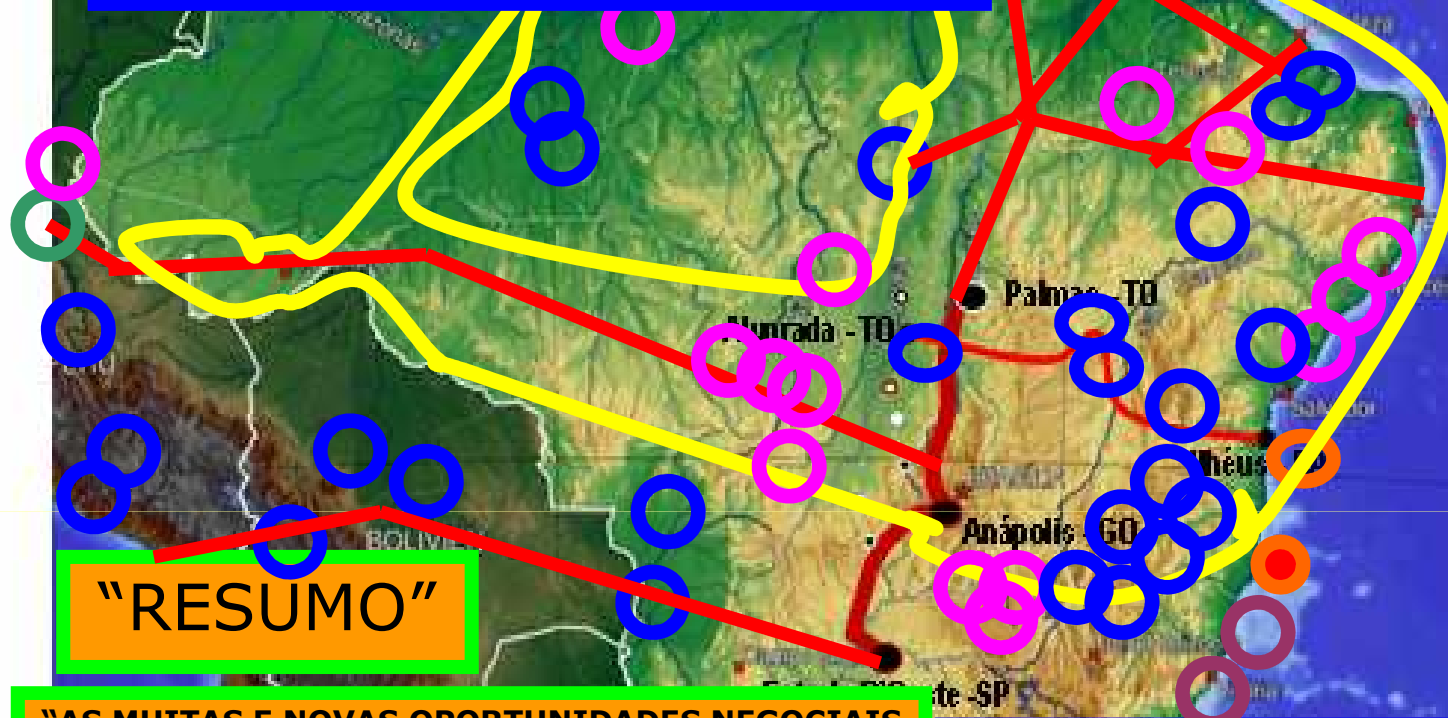
Devido ao AINDA bloqueio logístico, o custo de transporte da soja de Sorriso (MT) ao Porto de Santos em 2011 ficava por US\$ 120/t, ante apenas US\$ 20/t de custo do campo até o Porto na Argentina.

No final de 2012, o custo dos fretes rodoviários do interior do MT até o Porto de Santos estava tão elevado que representava 40% do valor da venda da carga padrão com 37 toneladas de milho. Os caminhões cobravam US\$ 3.800 pelo frete, diante de US\$ 10.200 do valor da carga.

AREAS COM FLUXOS AINDA BLOQUEADOS PARA O ATLANTICO E PACIFICO POR FALTA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS E DE PORTOS PROFUNDOS OU OPERACIONAIS

"ÁREA DE INFLUÊNCIA na Floresta Amazônica em 2020 com mais minerais, produção sustentável e legal de madeira em Projetos com manejo florestal sustentável; mais de biodiesel de palma e outras palmáceas, seringueiras, plantas medicinais, ervas, sucos e polpas de frutas exóticas, artesanatos etc.

Novas ferrovias em construção ou em fase de liberações



"RESUMO"

"AS MUITAS E NOVAS OPORTUNIDADES NEGOCIAIS PARA LUCRAR MUITO MAIS NO CENTRO-NORTE E NORDESTE (receitas maiores e custos bem menores)" com a elevação continuada da demanda local - pelas migrações progressivas - e bem mais exportações, após as conclusões das várias ferrovias, portos offshore e hidroelétricas, gigantes, tudo em construção desde 2005 até 2019.
Obs: A partir do interior do MT, via Ferrovia Transcontinental mais portos do Peru (alguns profundos), a produção agrícola e demais ficará cerca de 1.859 km mais perto de Shanghai do que pelo atual porto de Tubarão-ES (minerios e grãos) via sul da Africa em grandes navios ou 7.249 km mais perto do que via Santos+Valparaíso.

"ÁREA DE INFLUÊNCIA DO PROJETO TEÓRICO AGROVISION NOVO BRASIL 2020" (excluindo a Floresta Amazônica) e com muito mais produções sustentáveis de alimentos, carnes, grãos, bioenergias, minerais, processados de madeira e muito mais consumidores; acesso rápido e fácil a América Latina e a Costa do Pacífico, fertilizantes bem mais baratos etc..

Acesso a fertilizantes e a diversos minérios do Peru MAIS ao Oceano Pacífico via Portos peruanos, 3.000 km mais perto da Ásia do que o de Tubarão-ES

GRANDES minas fertilizantes atuais e futuras (auto-suficiência em 9 anos e até exportações)

Minas gigantes FE, MN, AL, AU, NI, ZN, TA, U e grafite + petróleo e gás no Brasil, Peru e Bolívia

Futuro porto OFFSHORE Ilhéus/Aritaguá + siderúrgicas

Futuro porto de Pres. Kennedy (oper. Porto Rotterdam) + minerioduto até MG

Portos do Açú (já em 2013) e futuro Porto Sudeste, mais siderúrgicas (todos Grupo EBX)

ÁREA NOVO BRASIL 2020: agroneg. rentáveis e sustent.+ minérios + mega consumos e sem entrar na Floresta



AMÉRICAS - ROTAS ATUAIS E FUTURAS DOS NAVIOS -

O Brasil, possivelmente, terá maior competitividade no Pacífico para Shanghai-China e outros da Ásia até do que a Costa leste dos EUA (quando via novo CANAL DO PANAMÁ) com a futura Ferrovia Transcontinental até alguns Portos profundos do Peru e Chile via Bolívia, e embarcando/desembarcando navios gigantes com minérios, grãos, etanol, açúcar, carnes, carga geral e contêineres como o gigante Emma Maersk

"RESUMO"

Rota Norte-Nordeste: New Orleans a Rotterdam = 8.874 km; New Orleans a Hong Kong = 19.780 km (com transbordo, pois apenas navios Suezmax com carga abaixo de 115 mil tons. passam pelo novo Canal de Suez e apenas pos-Panamax abaixo de 75 mil tons. pelo novo Canal do Panamá após 2014. Quanto menor o navio mais cara e mais lenta é a viagem e menos confiável é a entrega da carga nos prazos e condições combinadas)

Rota Nordeste-Noroeste:
São Francisco a Shanghai = 9.418 km

Rota Norte-Noroeste: Nova Orleans ao novo Canal Panamá a Shanghai = 19.294 km total (pedágio muito caro e somente para até 75 mil tons)

Nova Rota Sudeste-Noroeste: Do interior do MT a Shanghai = 20.748 km (16.545 km por mar + 4.203 km futura Ferrovia Transcontinental, sendo 1.500 km no Peru), via Portos de Bayovar, Paíta e outros /Peru

Futuras ferrovias (verde) e hidroviás (azul)

Rota pelo sul do Chile: Do interior do MT a Shanghai, via porto Santos + Valparaíso no Chile (para grandes cargas +100 mil tons/navegação perigosa) = 27.997 km (sendo 25.914 km por mar)

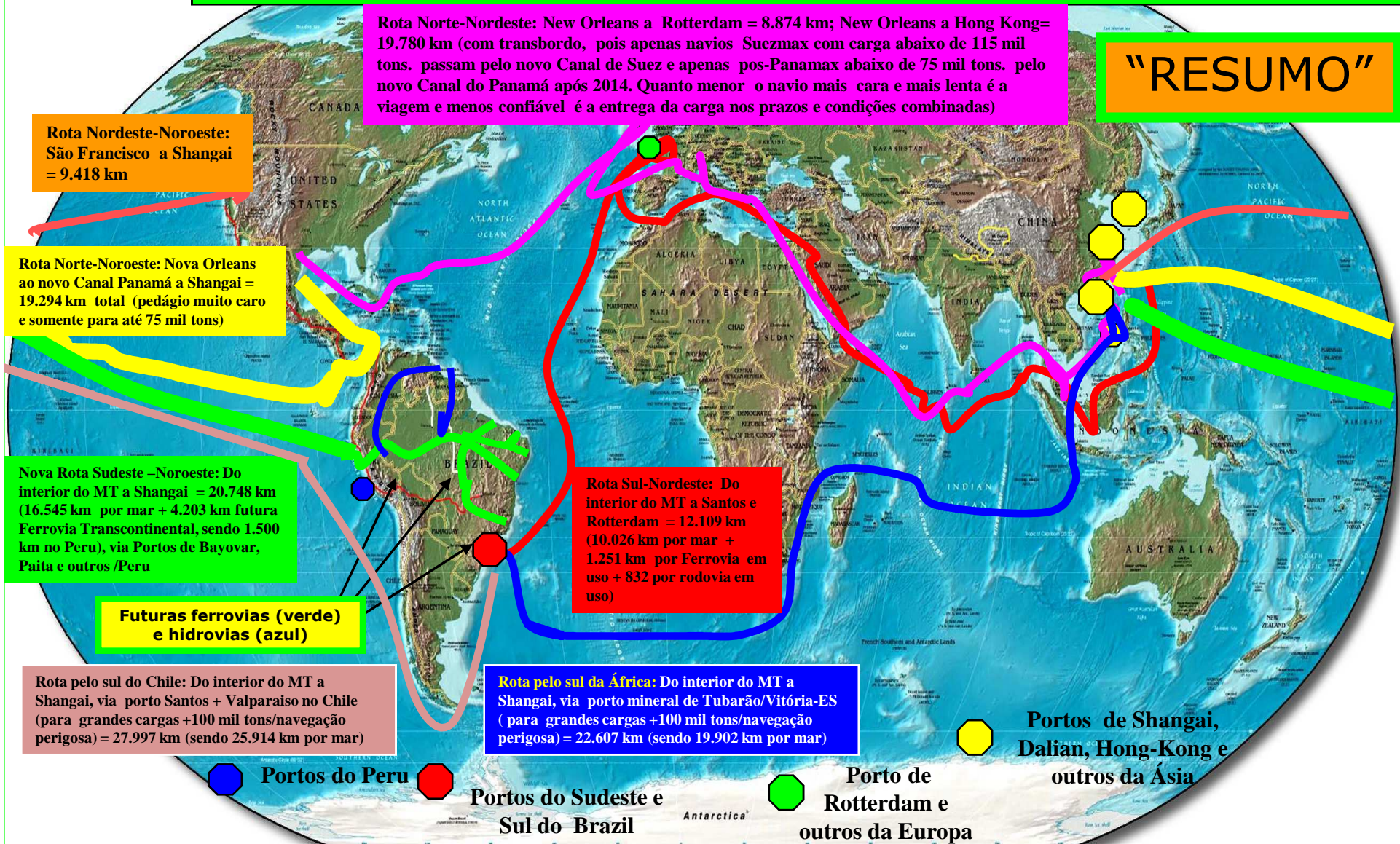
Rota pelo sul da África: Do interior do MT a Shanghai, via porto mineral de Tubarão/Vitória-ES (para grandes cargas +100 mil tons/navegação perigosa) = 22.607 km (sendo 19.902 km por mar)

Portos do Peru

Portos do Sudeste e Sul do Brasil

Porto de Rotterdam e outros da Europa

Portos de Shanghai, Dalian, Hong-Kong e outros da Ásia



"RESUMO"

- Maior navio contêineiro em operação hoje.
Rotas de operação - Ásia/Europa (ciclo de 63 dias).
- Escala em portos na China, Japão, Inglaterra, Suécia e Holanda:
- A pintura de silicone (ambientalmente seguro) que recobre a parte dos casco abaixo da linha d'água, reduzirá a resistência ao avanço e economizará cerca de 1,2 milhões litros de combustível por ano.



Navio Emma Maersk

Características Gerais	
Tipo	Navio de Containers
Tonelagem	170.974
Comprimento	397 metros
Largura	56 metros
Draft	15,5 metros
Altura	30 metros (do deck até a quilha)
Propulsão	1 motor diesel de 80 MW (109.000 HP)
Velocidade	50 km/h (aprox. 31 mph)
Capacidade	11.000 TEU's (156.900 tons de carga)
Tripulação	13 pessoas, com espaço para 30



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

Projeto Promocional: "AGROVISION Novo Brasil 2020"

PROJETO DETALHADO MAIS
ALGUMAS RECOMENDAÇÕES
NEGOCIAIS INICIAIS

(Obs: este diagnostico é autoexplicativo, mas exige leitura programada,
demorada - mínimo de 3 horas - e bastante analítica)

Prof. Clímaco César
AGROVISION – Brasília (DF)
Dezembro de 2012



HUMANIDADE - 10 PRINCIPAIS PROBLEMAS EM 2050

- 1) ENERGIA;
- 2) ÁGUA;
- 3) ALIMENTOS;
- 4) Veículos urbanos, lixos, entulhos e meio ambiente;
- 5) Pobreza;
- 6) educação;
- 7) democracia;
- 8) população;
- 9) Doenças;
- 10) Terrorismo e guerras, inclusive por água e alimentos.

Em outubro/2011, o MUNDO atingiu 7,0 bilhões de pessoas

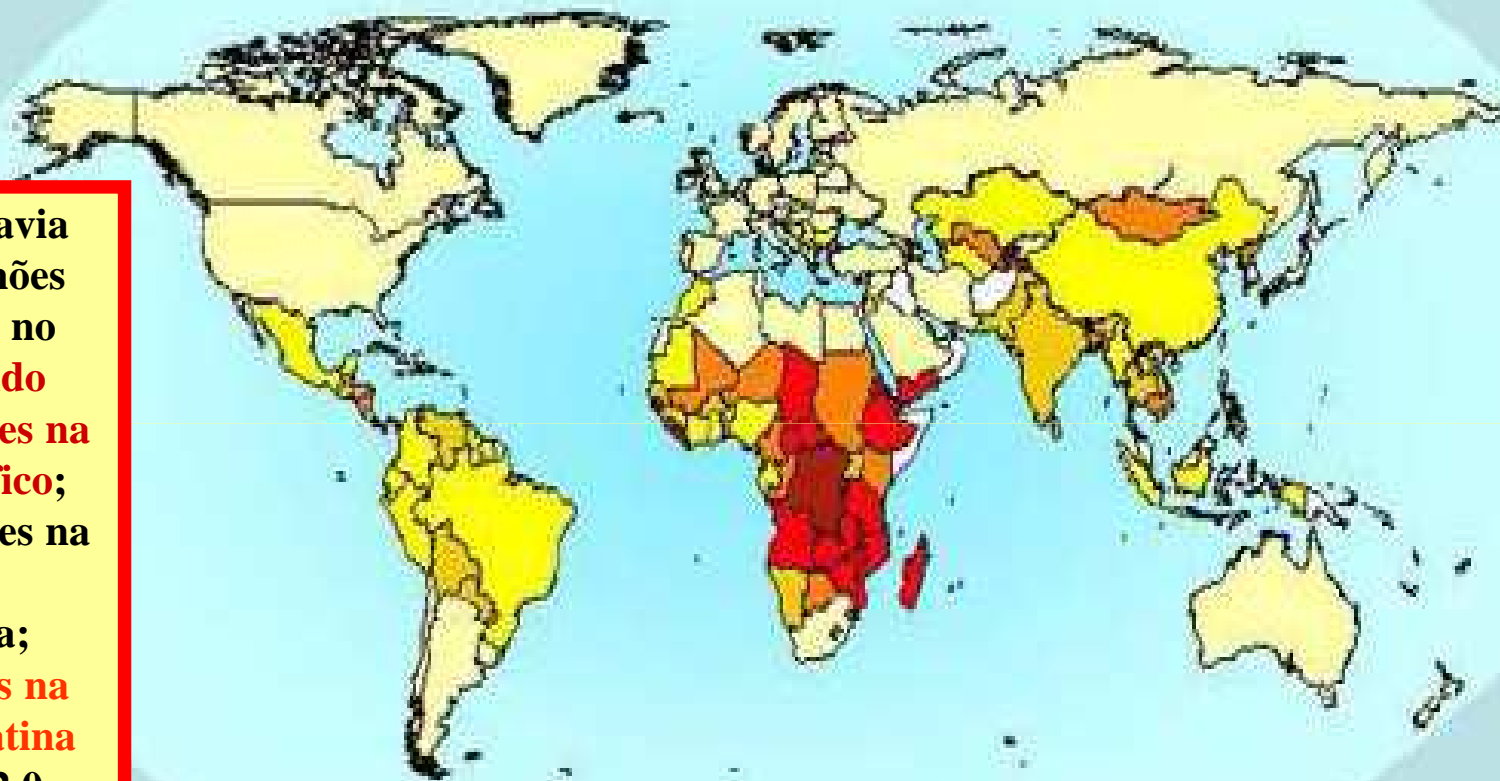
MUNDO – POPULAÇÃO TOTAL X FAMINTOS – Previsão de Evolução (milhões humanos)

ITENS/ANOS	1997	2006	2009	2050	Var. %	Var. Numérica
População total	5.400,0	6.300,0	6.700,0	9.020,0	67,0	3.620,0
Famintos + subnutridos	825,0	873,0	1.020,0	1.262,8	53,1	437,8
Part. %	15,3	13,9	15,2	14,0	-8,4	--

Fonte: Prof. Clímaco Cezar com dados da ONU e FAO 2009

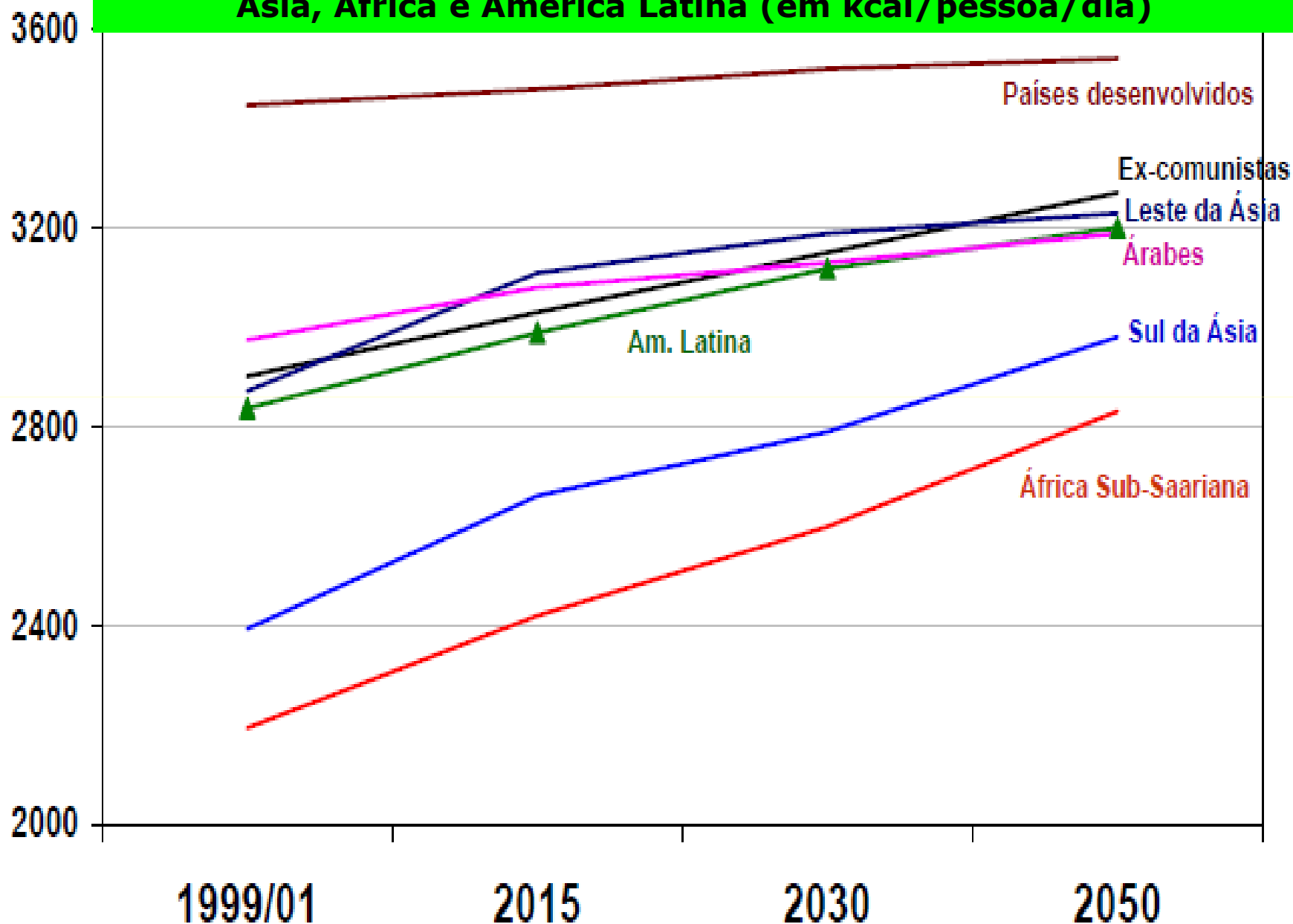
Mapa da fome no mundo

Em 2009, havia 1.020,0 milhões de famintos no Mundo, sendo 642,0 milhões na Ásia e Pacífico; 265,0 milhões na África Subsaariana; 53,0 milhões na América Latina e Caribe; 42,0 milhões no Oriente Médio e Norte da África e 15,0 milhões nos países desenvolvidos.



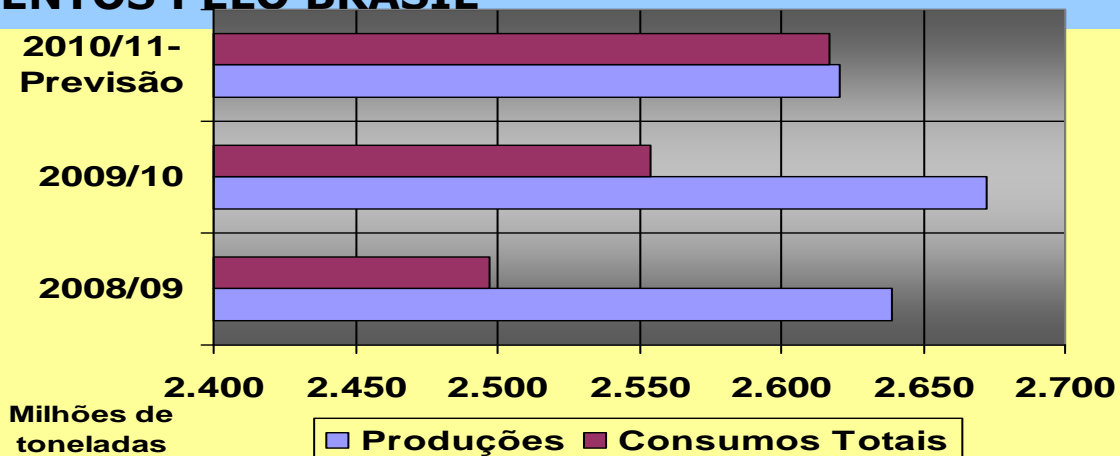
% população subnutrida
2002-2004

Além da maior população, também o maior consumo "per capita" tende a ampliar muito o volume total demandado, sobretudo na Ásia, África e América Latina (em kcal/pessoa/dia)

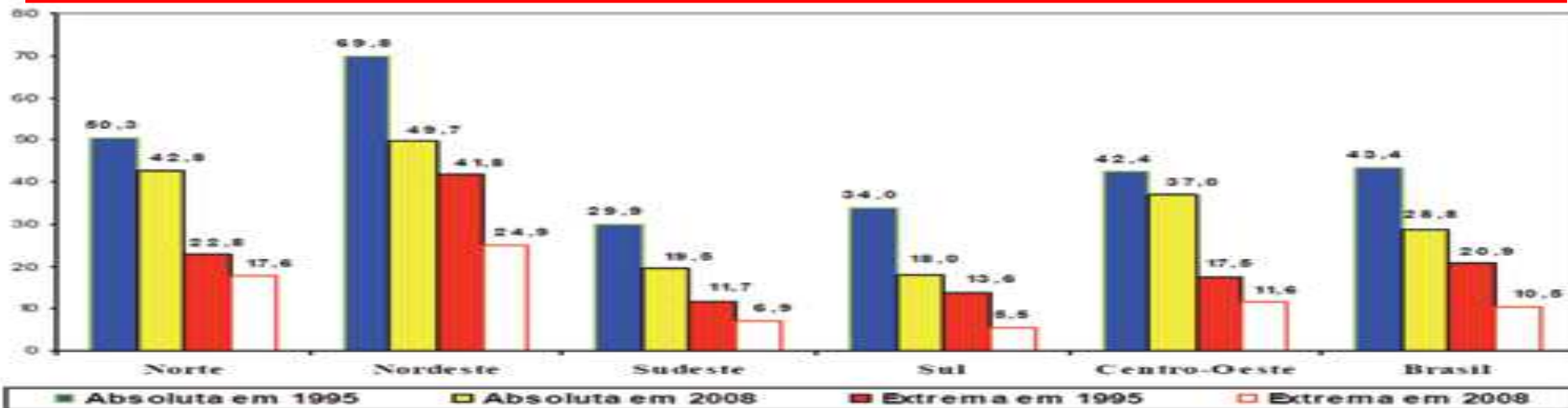


“O MUNDO AINDA PASSA MUITA FOME E A SITUAÇÃO PODE PIORAR COM AS QUEDAS PRODUTIVAS, DEVIDO ÀS MUDANÇAS CLIMÁTICAS, AOS ABANDONOS OU DESERTIFICAÇÃO DAS TERRAS E ÀS MIGRAÇÕES CONTINUADAS PARA AS CIDADES. A FAO CONTA COM A MAIOR PRODUÇÃO DE ALIMENTOS PELO BRASIL”

Recente, o consumo mundial de grãos voltou a ampliar mais do que a oferta, reduzindo, perigosamente, os estoques. A FAO pede para os países produtores ampliarem em 70% a produção até 2050.



No Brasil, incrivelmente, ainda há muita fome, pois a taxa de pobreza ainda é elevada.

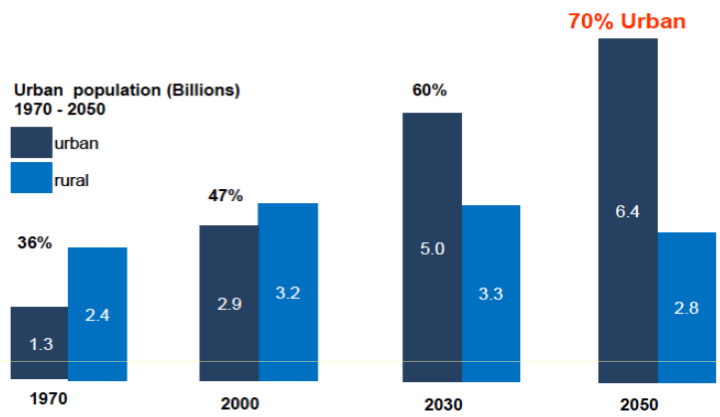


Em 2011, segundo o IBGE, o Brasil ainda tinha 16,3 milhões de pessoas na miséria (extrema pobreza) - igual a 8,5% do País -, sobretudo na área rural, onde 25,0% das pessoas ainda viviam na miséria, principalmente no Norte e Nordeste (“regiões focos deste trabalho”).

“O MAIOR DESENVOLVIMENTO, A URBANIZAÇÃO CRESCENTE E O AUMENTO DA RENDA ‘PER CAPITA” EM ALGUNS PAÍSES E DA POPULAÇÃO EM MUITOS, EM CONJUNTO, AMPLIAM BASTANTE A DEMANDA POR ALIMENTOS E REDUZEM OS OPERÁRIOS E AS FAMILIAS NOS CAMPOS, INCLUSIVE NO BRASIL”

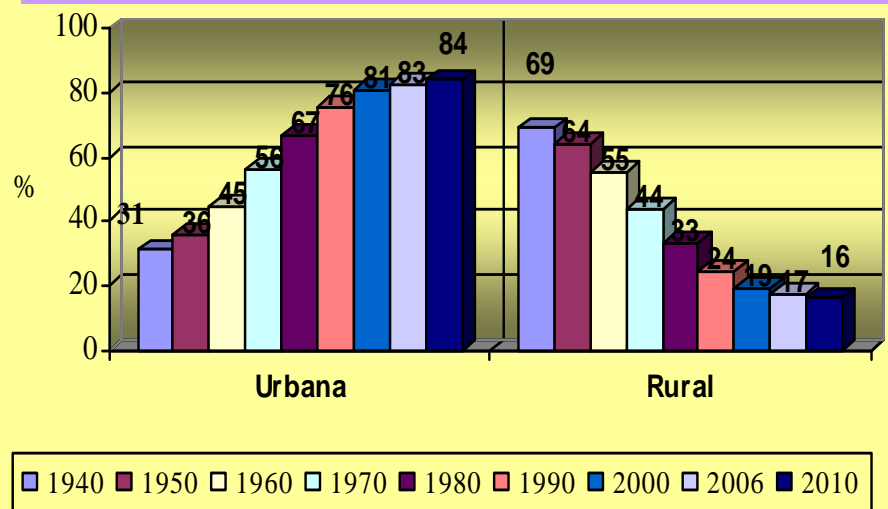
No Mundo mais de 50% da população atual já vive nas cidades e em 2050 pode chegar a 70%. No Brasil, a urbanização está bem maior do que na média mundial. Entre 1960 e 2010 (50 anos), nossa população urbana ampliou 5 vezes e com todas as conseqüências socioeconômicas, ambientais e de demandas. O INTERIOR PRECISA PRODUZIR BEM MAIS E DESENVOLVER RAPIDAMENTE

Forecast: 3 billion additional people living in cities



Source: United Nations, World Urbanization Prospects: The 2006 & 2007 Revisions

Brasil Urbano x Brasil Rural (população)



No Brasil, apenas 20% do povo ainda mora no interior (80% moram a até 200 km da beira mar). Na Índia 70% moram no interior, na China, 50% e nos EUA 26%

Sem incentivos suficientes e adequados e sem renda garantida, quem ficará nos campos brasileiros para produzir alimentos, água, biocombustíveis, madeiras etc..?

SOMENTE APÓS AS FUTURAS FERROVIAS, PORTOS, USINAS E MUITO MAIS INVESTIMENTOS NO INTERIOR, AS CONDIÇÕES SÓCIO-ECONOMICAS NO MEIO RURAL DEVEM MELHORAR MUITO, REVERTENDO AS MIGRAÇÕES E AMPLIANDO O NÍVEL EDUCACIONAL. ASSIM, HÁ MUITAS OPORTUNIDADES PARA INVESTIR TAMBÉM NO SETOR EDUCACIONAL E NO DE BEM ESTAR SOCIAL



Setor	População (%)	Rendimento médio (R\$)	Rendimento mediano (R\$)	Índice de Gini	Escolaridade média ⁽¹⁾	Idade média
Agrícola	11,0	637,4	450	0,529	4,0	41,7
Indústria	23,9	1.041,1	700	0,454	8,0	36,8
Serviços	64,9	1.211,6	690	0,526	9,7	36,8
Total	100,0	1.105,7	630	0,518	8,6	37,3

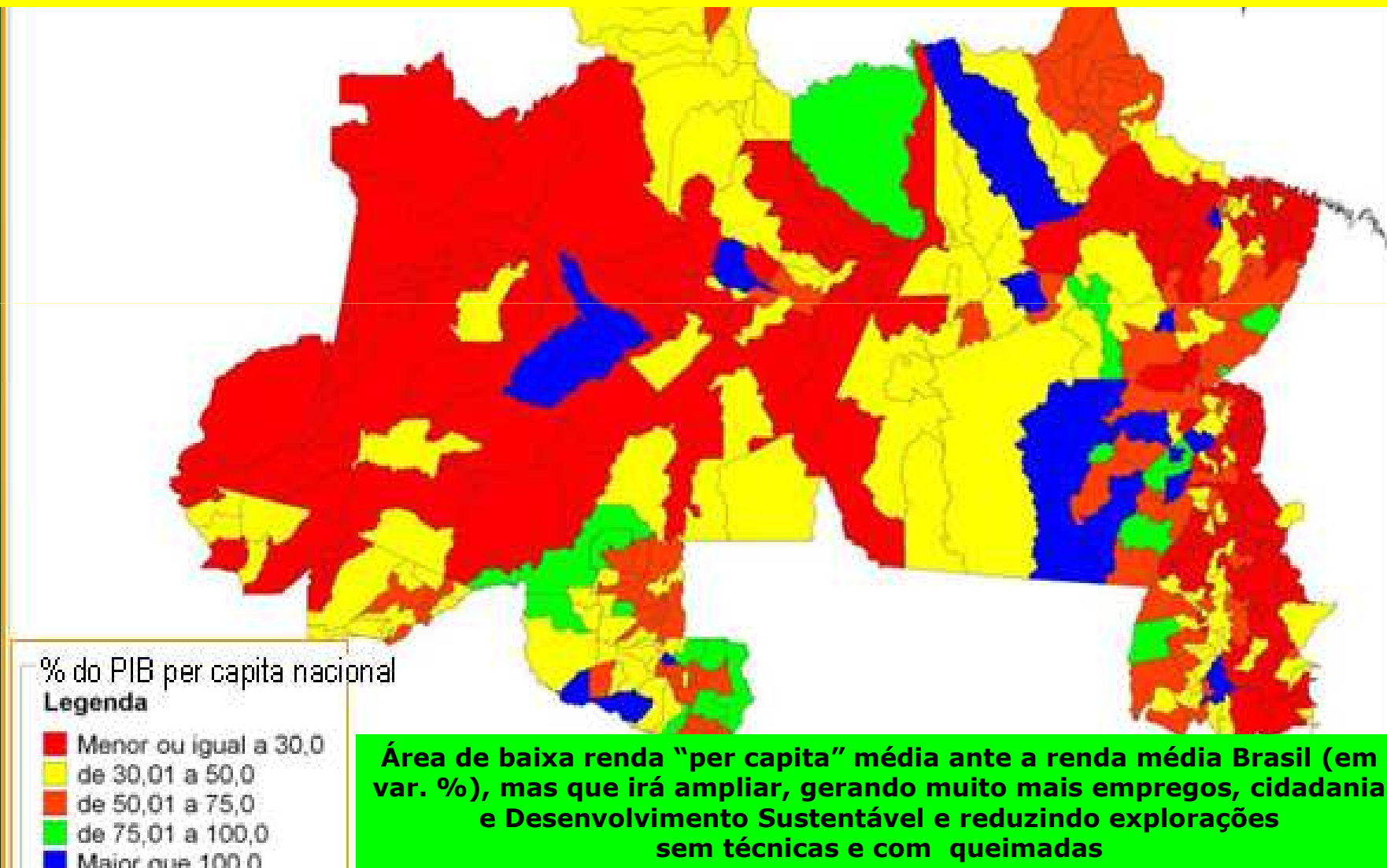
⁽¹⁾ Foi atribuído valor 17 para os com 15 anos ou mais de escolaridade.

Detalhes da população agrícola acima

Região	População (%)	Rendimento médio (R\$)	Rendimento mediano (R\$)	Índice de Gini	Escolaridade média ⁽¹⁾	Idade média
Norte	8,7	636,5	450	0,479	3,5	40,6
Nordeste	43,2	344,1	248	0,470	3,0	41,0
MG + ES + RJ	16,5	664,1	465	0,444	4,4	42,3
Estado de São Paulo	8,8	886,5	600	0,423	5,9	40,8
Sul	14,9	1.048,4	600	0,515	5,2	43,9
Centro-Oeste	7,9	1.137,5	635	0,537	5,1	42,2
Brasil	100,0	637,4	450	0,529	4,0	41,7

Região Norte: área de expansão da fronteira mineral

No Brasil, ainda há baixo consumo em muitos locais de baixa renda, mas que **TENDEM A AMPLIAR MUITO COM OS EMPREGOS DECORRENTES DAS MILHARES DE OBRAS, INVESTIMENTOS, PRODUÇÕES E AGRO/MINERIO-INDUSTRIALIZAÇÕES PREVISTAS NESTE PROJETO "NOVO BRASIL 2020"**. O potencial de expansão do mercado interno brasileiro mais da AMÉRICA LATINA – **DE CERTA FORMA BEM MAIS SEGURO E RENTÁVEL - AINDA É POUCO EXPLORADO PELA MAIORIA DAS AGROINDÚSTRIAS E PRODUTORES RURAIS.**



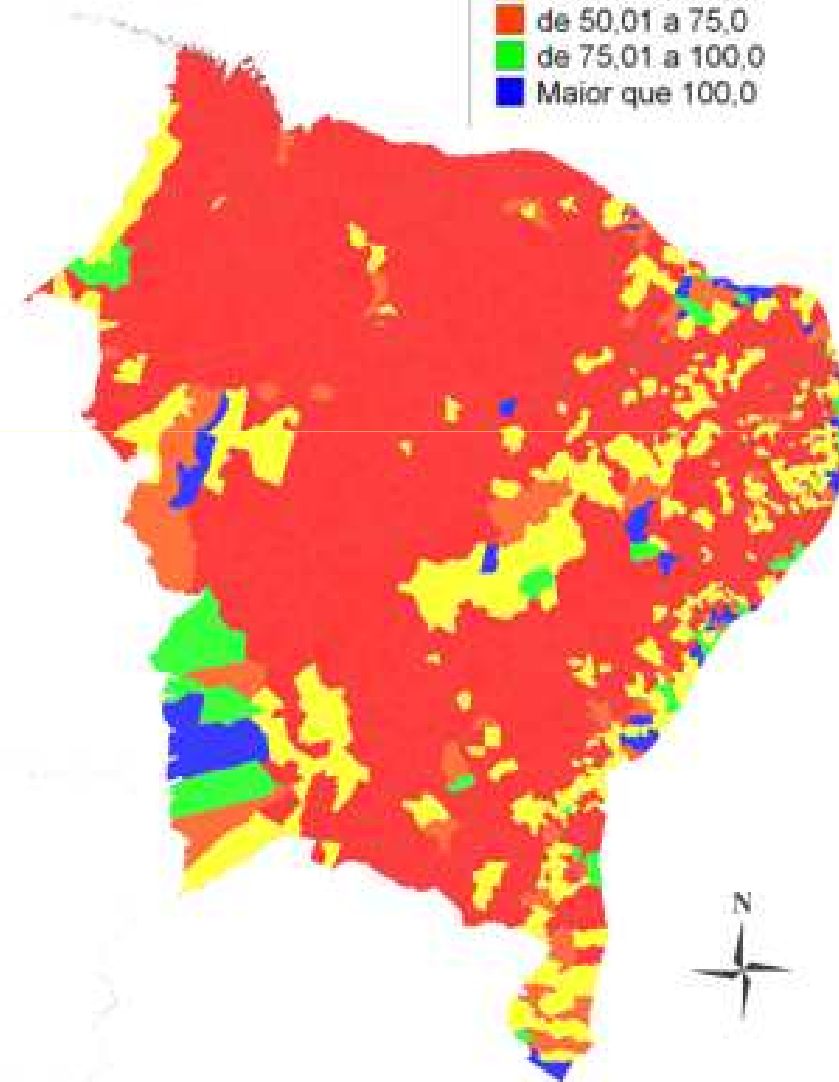
Área extensa ainda com baixíssima renda "per capita" e que irá reverter muito, aumentando muito os empregos, renda, desenvolvimentos, cidadania, consumos etc..

Região Nordeste: área economicamente deprimida

% do PIB per capita nacional

Legenda

- Menor ou igual a 30,0
- de 30,01 a 50,0
- de 50,01 a 75,0
- de 75,01 a 100,0
- Maior que 100,0



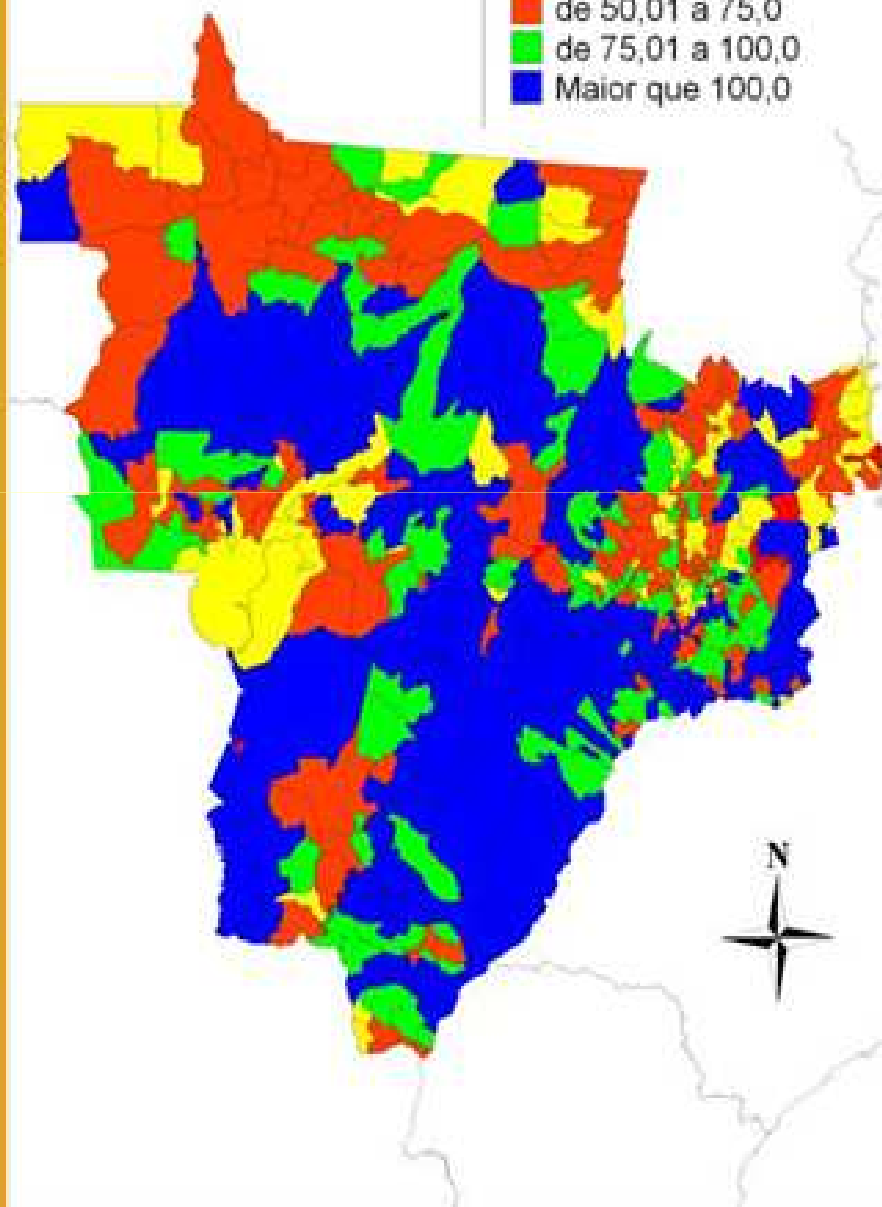
Áreas ainda com "bolsões" de baixa renda "per capita" e que irá reverter rapidamente, gerando muito mais renda, empregos e demandas por alimentos, mercadorias, moradias, veículos, bens, ensinos, saúde etc..

**Região Centro-Oeste:
área de expansão da
fronteira agrícola**

% do PIB per capita nacional

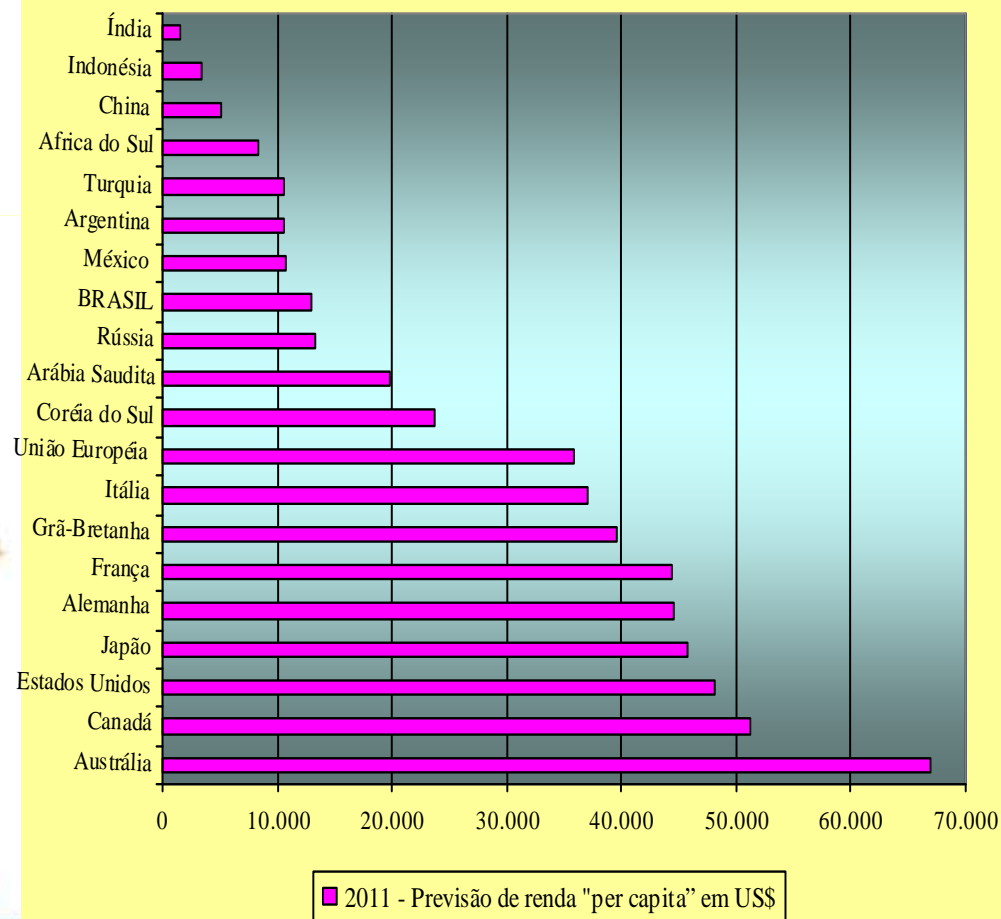
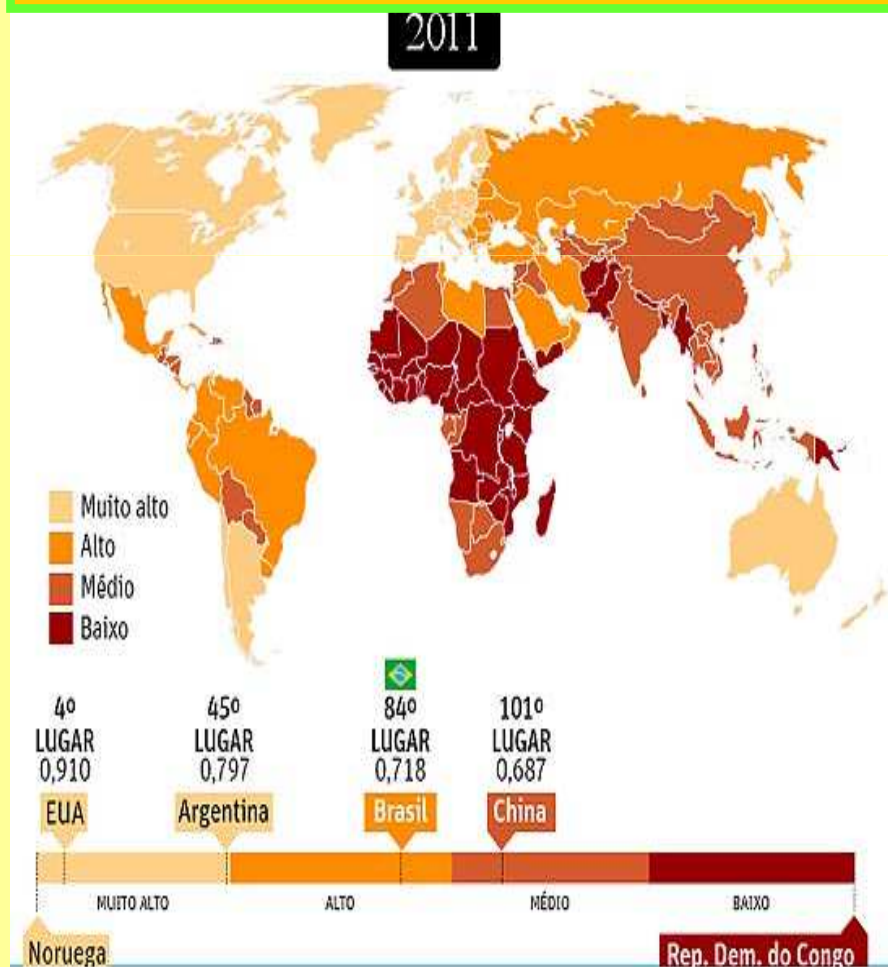
Legenda

- Menor ou igual a 30,0
- de 30,01 a 50,0
- de 50,01 a 75,0
- de 75,01 a 100,0
- Maior que 100,0



“NOS ÚLTIMOS ANOS, O BRASIL ENRIQUECE RAPIDO, MAS TAL RIQUEZA AINDA FICA PARA POUCAS PESSOAS E OS MAIS POBRES QUASE NADA RECEBEM. POR ISTO, PRECISAMOS DE MUITO MAIS INVESTIMENTOS DIRETOS E EM PARCERIAS GERADORAS REAIS DE RENDA E EMPREGO, EDUCAÇÃO, CONHECIMENTOS, DESENVOLVIMENTOS PARA TODOS E OPORTUNIDADES DE VIDA E DE CIDADANIA, CONJUNTAS”

Embora já sendo a 6ª economia Mundial (já passando a Itália e a Inglaterra e devendo ser a 4ª após 2020 ao ultrapassar a Alemanha), o Brasil precisa dividir melhor a sua renda interna e melhorar seus indicadores sociais (IDH), o que muito ampliará a demanda interna por alimentos, habitações, transportes, escolas etc..

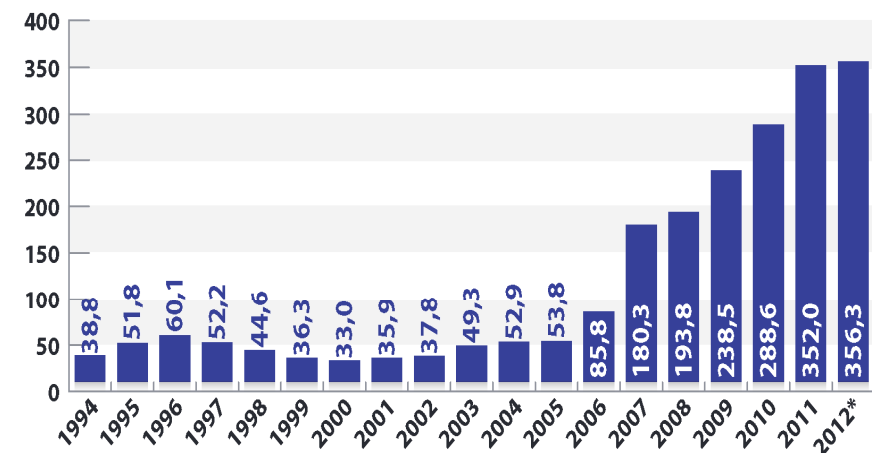
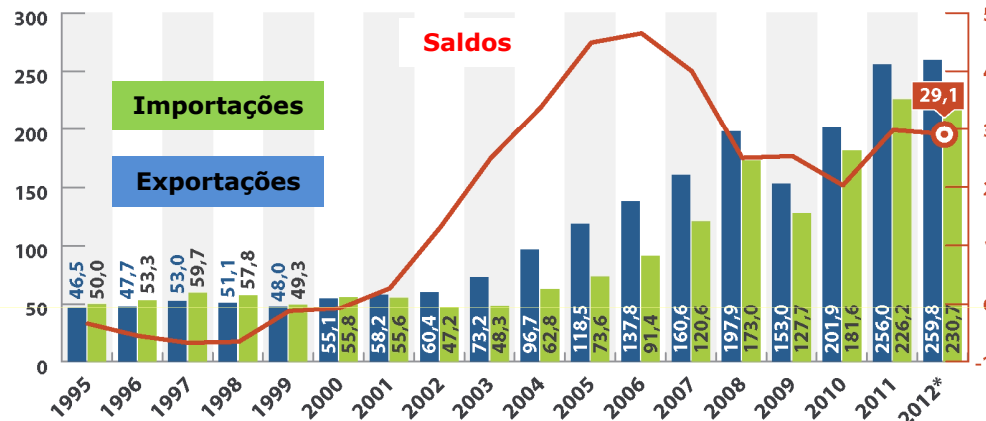




OS RESULTADOS SOCIO-ECONOMICOS E DESENVOLVIMENTISTAS DOS ÚLTIMOS GOVERNOS JÁ SÃO MUITOS POSITIVOS E ATÉ SURPREENDENTES, MAS AINDA HÁ MUITO O QUE DESENVOLVER

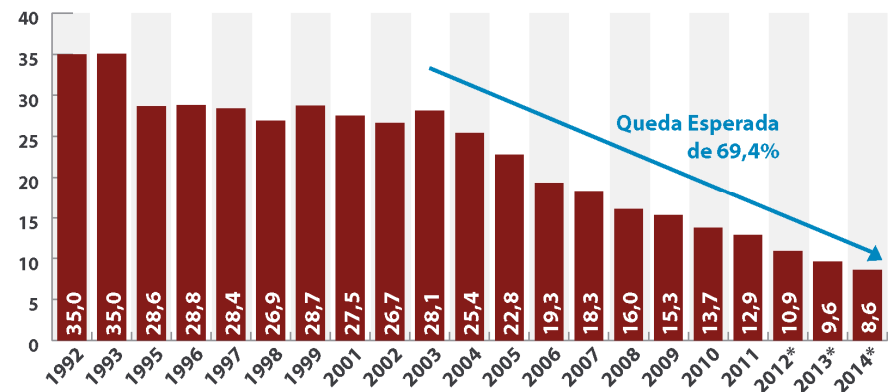
Nossas crescentes exportações (boa parte já de itens dos agronegócios) permitem saldos comerciais crescentes. Contudo, ainda só exportamos 1,5% do total mundial em 2011. (em US\$ bilhões)

Com maiores saldos comerciais e com bem mais Investimentos Externos (confiando no País), nossas reservas internacionais são crescentes e fundamentais para financiar nosso desenvolvimento (em US\$ bilhões)

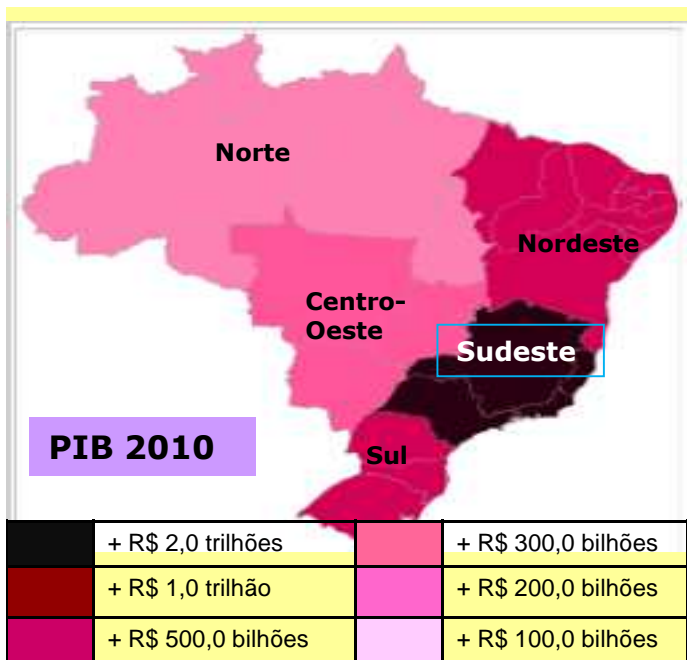
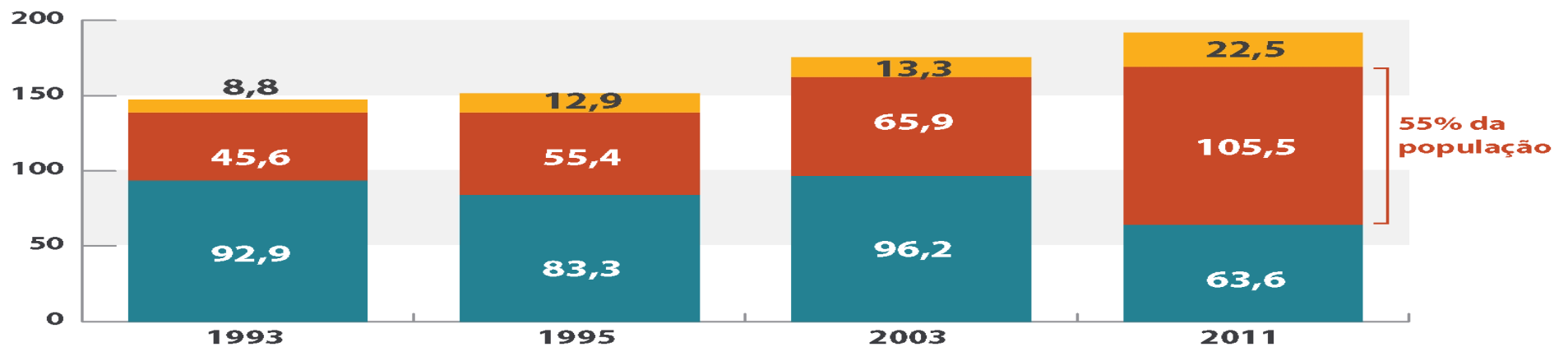


Nossa taxa de desemprego está em queda constante e é uma das mais baixas do Mundo (% da população)

Nossa taxa de POBREZA reduz a cada ano (% da população)



No Brasil, apenas com a adoção de um cunho mais SOCIAL, exportador e desenvolvimentista nos últimos Governos, houve grande melhoria nos padrões totais de renda "per capita" e de consumos. Isto se demonstra pelo significativo aumento das pessoas incluídas na chamada CLASSE MÉDIA (Classe C = caixa vermelha) de 45,6 milhões em 1993 para 105,5 milhões em 2011 (igual a 55% da população), o que significa um ótimo mercado interno e em franca expansão. Também no caso dos 10% mais pobres (classes D e E = caixa azul), mesmo com a queda benéfica do número de participantes, houve incremento real de 7,2% na renda média familiar.











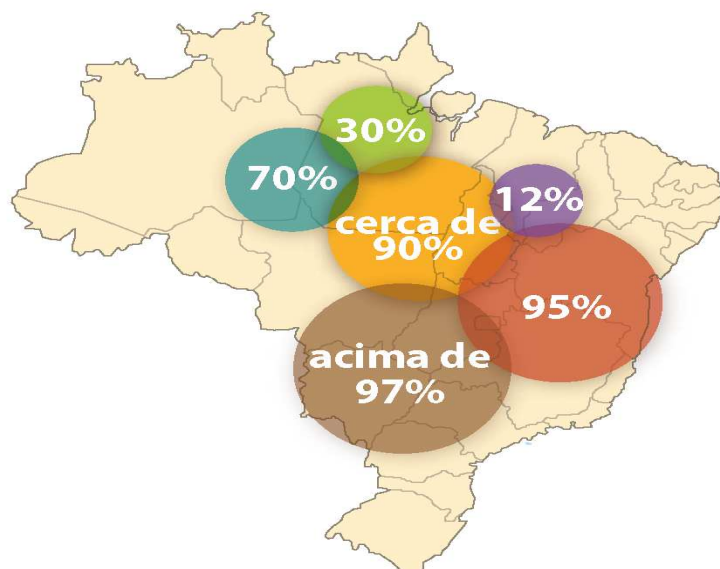
Região	PIB em R\$ mil (2010)
Região Sudeste	▲ 2.088.221.000
Região Sul	▲ 622.255.000
Região Nordeste	▲ 507.502.000
Região Centro-Oeste	▲ 350.596.000
Região Norte	▲ 201.511.000

No Brasil, nosso maior desafio atual é como promover o crescimento econômico de forma rápida e sustentável, mas com distribuição correta e justa da renda. Como se vê ao lado e antes, nossa renda ainda é muito concentrada nas regiões Sul e Sudeste e que somente significam cerca de 1/3 do nosso território e de nossas potencialidades, lembrando que 80% dos brasileiros ainda moram a até 200 km da beira mar.

Mesmo só usando cerca de 15% do seu potencial produtivo de grãos, de alimentos e de biocombustíveis renováveis em 2011, o Brasil já era destaque mundial na produção e exportações de grãos e alimentos. Além disso, todas as produções precisam atender plena, previa e constantemente, a uma rigorosa legislação ambiental, sanitária e até sociológica (pleno respeito aos índios, descendentes de escravos, sítios arqueológicos etc..), ficando entre as legislações mais rigorosas do Mundo.

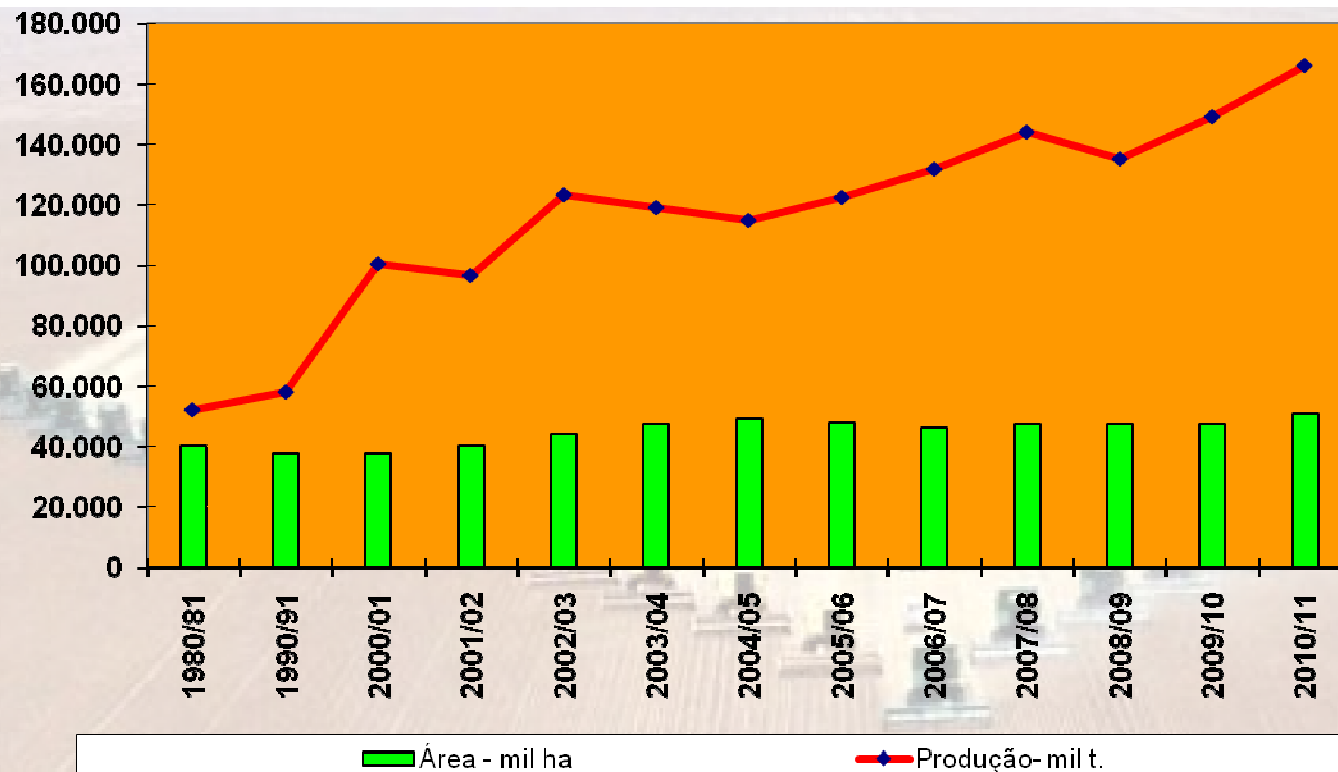
**Participações
% nas
produções e
exportações
mundiais de
grãos e
alimentos**

Produtos	Produção Brasileira (%)	Posição	Exportações Brasileiras (%)	Posição
Laranja 	57,21	1º	81,30	1º
Café 	36,77	1º	27,98	1º
Soja 	28,05	2º	35,61	1º
Carne Bovina 	15,03	1º	17,25	2º
Carne de Frango 	15,70	2º	42,24	1º
Carne Suína 	3,19	3º	8,34	3º
Milho 	7,13	4º	8,56	4º
Açúcar 	21,25	1º	41,98	1º



- 12% da quantidade de água doce superficial do mundo. (ANA, 2007)
- 70% do país ainda está coberto com vegetação original. (MMA, 2011)
- 30% das florestas tropicais remanescentes no mundo (SFB / MMA, 2010)
- Cerca de 90% da geração de eletricidade e 45% do total da demanda energética brasileira são atendidas por fontes renováveis de energia. (MME, 2011)
- 95% dos carros novos vendidos são flex fuel (gasolina + etanol). (Anfavea, 2011)
- Mais de 97% das latas de alumínio recicladas. (ABAL, 2010)

Resultados da Chamada “Economia Verde no Brasil”



Nossas produtividades médias de algumas atividades aumentaram bastante, mas, podem e precisam ampliar bem mais e em todos os itens. Na atual Safra 2012/13, a produção pode chegar a 185,0 milhões de t.

Mundo x Brasil - Grãos, Carnes e Leite - Comparativos entre Produtividades Médias Obtidas

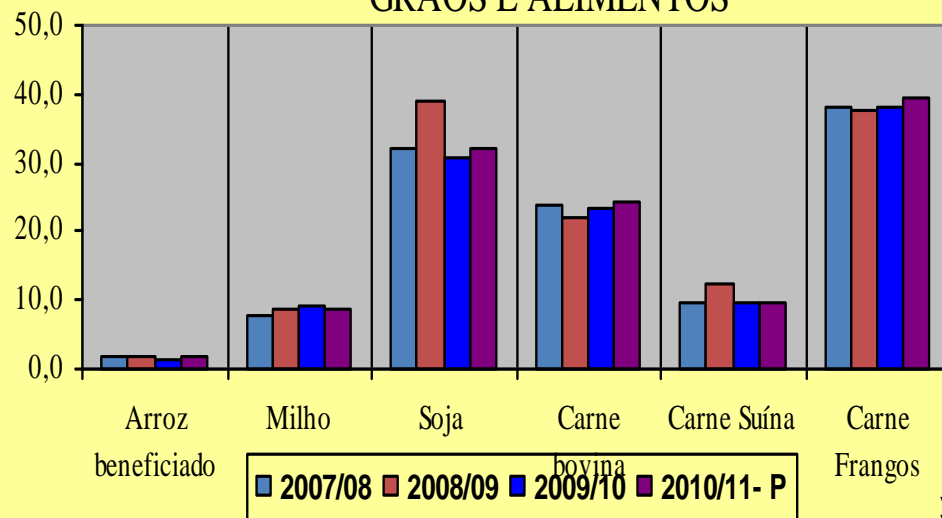
Produtos	Mundo - MAIOR	Mundo * - MÉDIA	Brasil - MÉDIA	Var.% Brasil/Mundo
Soja – t/hectare	3,13 (Itália)	2,19	2,64	20,5
Bovinos – taxa de abate %	45,1 (Rússia)	28,6	22,0	-23,1
Arroz casca – t/hectare	6,53 (Egito)	4,25	3,03	-28,7
Milho - t/hectare	9,66 (EUA)	5,03	3,55	-29,4
Suínos- terminados/matriz/ano	20,9 (Canadá)	14,6	10,1	-30,8
Trigo - t/hectare	8,28 (Reino Unido)	3,03	2,09	-31,0
Leite – t/vaca/ano	9,39 (EUA)	4,79	1,78	-62,8

Fontes: FAO e USDA // * Principais países

“EMBORA PRODUZA-SE BENEFICAMENTE PARA CONSUMO INTERNO, PODERIAMOS EXPORTAR MUITO MAIS. EM 2011, SÓ VENDEMOS 1,5% DO VALOR TOTAL MUNDIAL, SENDO 70,0% DE COMMODITIES (APENAS CINCO REPRESENTAM 47% DA VENDAS, ANTE 28% EM 2006, SENDO 16% DE MINERIO DE FERRO E QUE ERA 6%). COM OS ALTISSIMOS CUSTOS E IMPOSTOS INTERNOS, MAIS A DEFASAGEM CAMBIAL PARA ALGUNS, NOSSAS INDUSTRIAS NÃO CONSEGUEM COMPETIR EXTERNAMENTE E SÓ LHE RESTAM O MERCADO INTERNO (POR ENQUANTO).

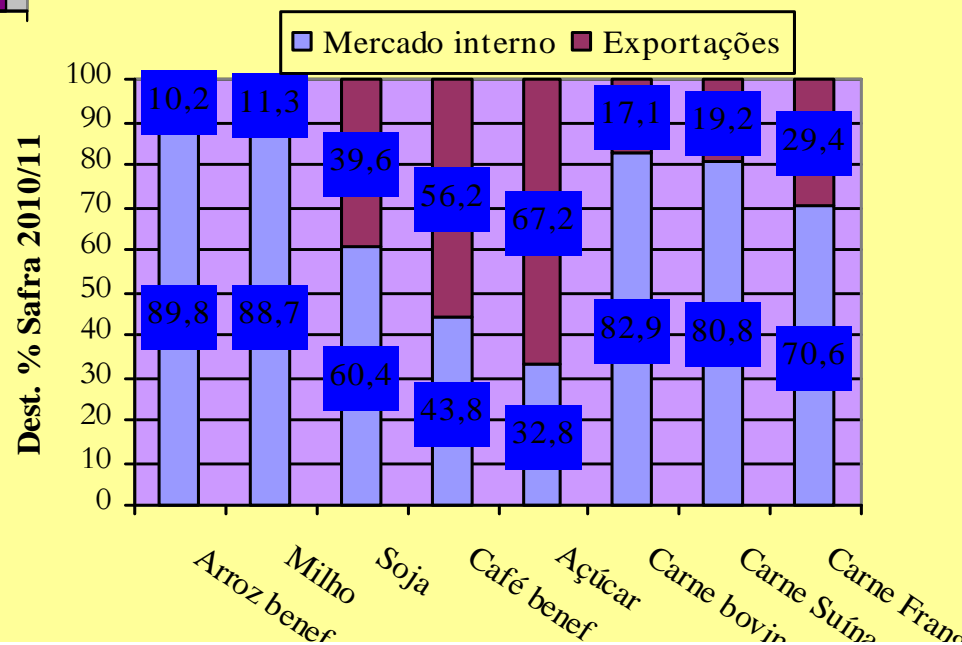
Brasil part.% nas exportações mundiais DE ALGUNS

GRÃOS E ALIMENTOS



Mesmo exportando mais a cada ano, nossa participação no mercado mundial de alimentos ainda é muito baixa, exceto em açúcar, café, soja e carne de frangos. PRODUZINDO BEM MAIS, PODERIAMOS EXPORTAR MAIS E DESENVOLVERMOS BEM MAIS RÁPIDO.

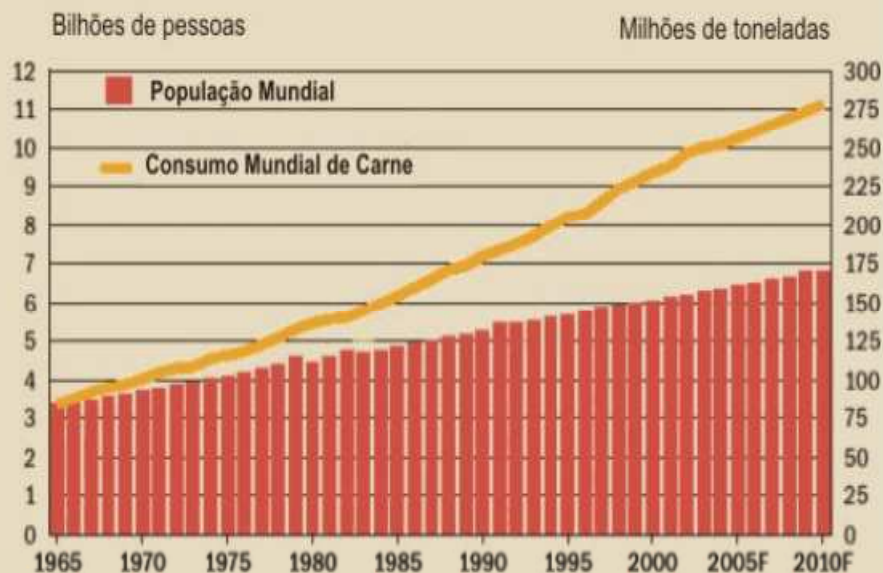
Beneficamente, a maior parte das nossas produções segue para o mercado interno, bem alimentando grande parte do povo, reduzindo as importações e gerando milhões de empregos e rendas nos processamentos, transportes, distribuições etc..



O AUMENTO DA POPULAÇÃO E DA RENDA EM ALGUNS PAÍSES TAMBÉM INCREMENTAM O CONSUMO DE CARNES, DEVENDO AMPLIAR BASTANTE". NO CASO DA CHINA, OS MAIORES CONSUMOS E AS IMPORTAÇÕES SERÃO IMENSAS E DE MUITOS ITENS AGRICOLAS MAIS ALIMENTOS, INCLUINDO AS CARNES BRASILEIRAS

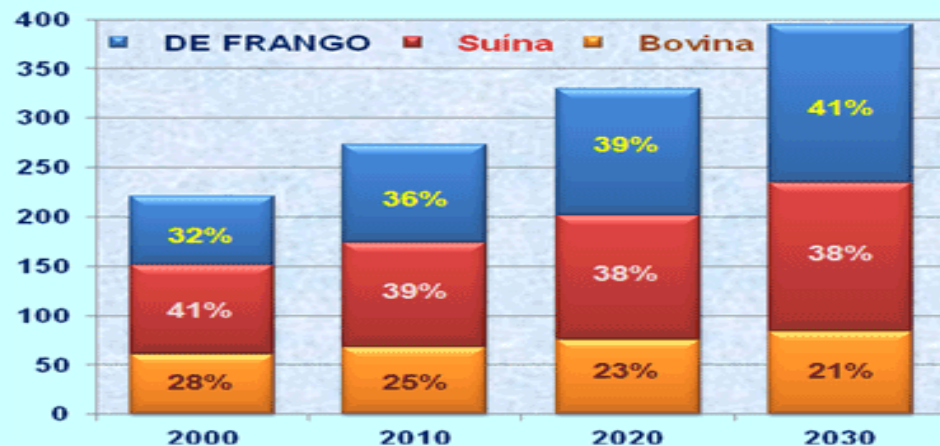
Evolução do Consumo Mundial de carne comparado com o da população

CHINA EM GRANDES NÚMEROS - Hoje só há 36 carros para cada 1,0 mil pessoas, ante 487 na Europa. Em 5 anos, deve-se construir mas 50 milhões de novas casas. Em 2020, só a classe média chinesa deve chegar a 240 milhões de pessoas, o dobro da atual. Em 2025, a China deverá ter 221 cidades com mais de 1,0 milhão de pessoas (ante 35 hoje na Europa). Em 2012, surpreendeu positivamente o Mundo crescendo 7,8%, numa situação mundial difícil e indicando retomada.



Fonte: United Nations, FAO, IFA, Fertecon

CARNES
Tendências da demanda mundial até 2030
Volume (milhões de toneladas) e participação (%)



Fonte dos dados básicos: Rabobank

Para o Brasil, produzir e exportar carnes é uma forma inteligente de agregar valor aos grãos locais e de gerar muito mais renda, empregos, divisas e desenvolvimento das pequenas cidades/País. NOSSA CARNE É UMA DAS MAIS BARATAS E MAIS SAUDÁVEIS DO MUNDO, sendo a maior parte de produção tipicamente familiar, sobretudo de bezerros, frangos e suínos

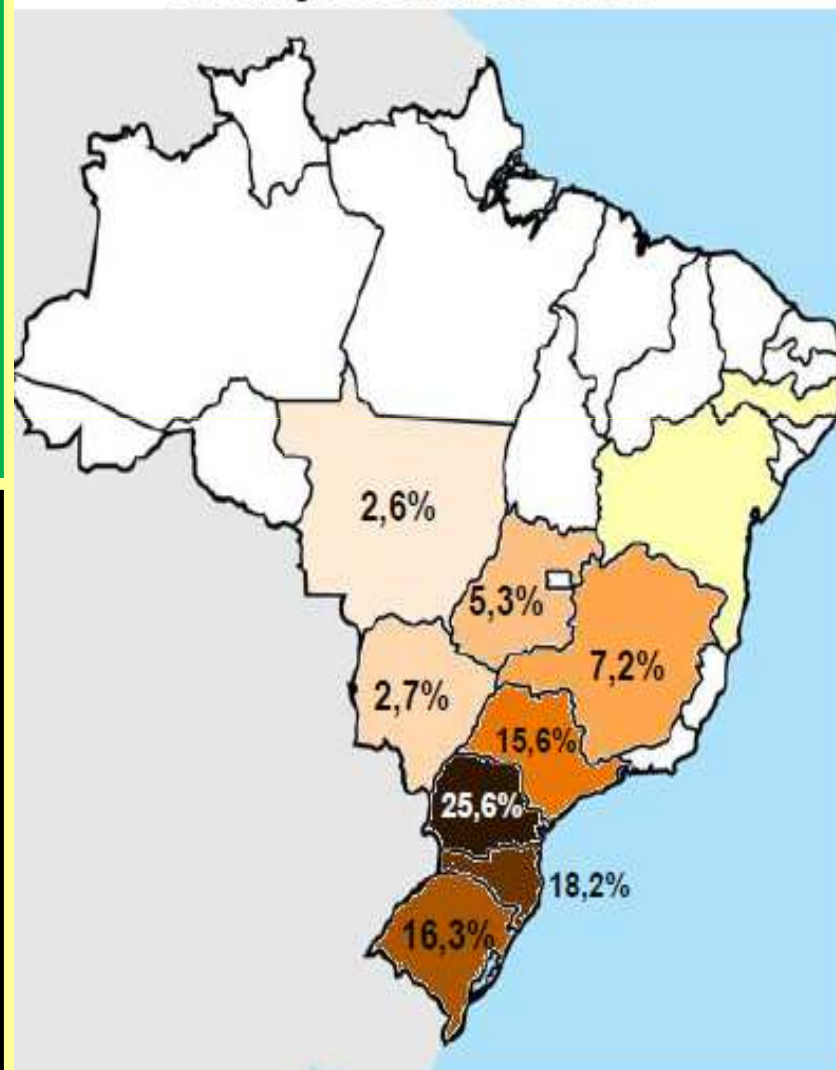


AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

No Brasil, a produção e o processamento de carnes, lácteos e outros alimentos ainda está muito localizada no Sul, onde ficam as maiores populações, mas, bem distantes das fontes de grãos para as produções de carnes e outros. Isto encarece muito os preços finais no varejo e dificulta as exportações, devido aos elevados valores pagos pelos transportes e pelos diversos impostos na cadeia. A produção de grãos do Sudeste e do Sul não tem sido suficiente para atender a demanda local para produção de animais, além do que tem acontecido graves quedas produtivas locais pela ocorrência de seguidos e severos problemas climáticos, ora por seca, ora por chuvas em excesso.

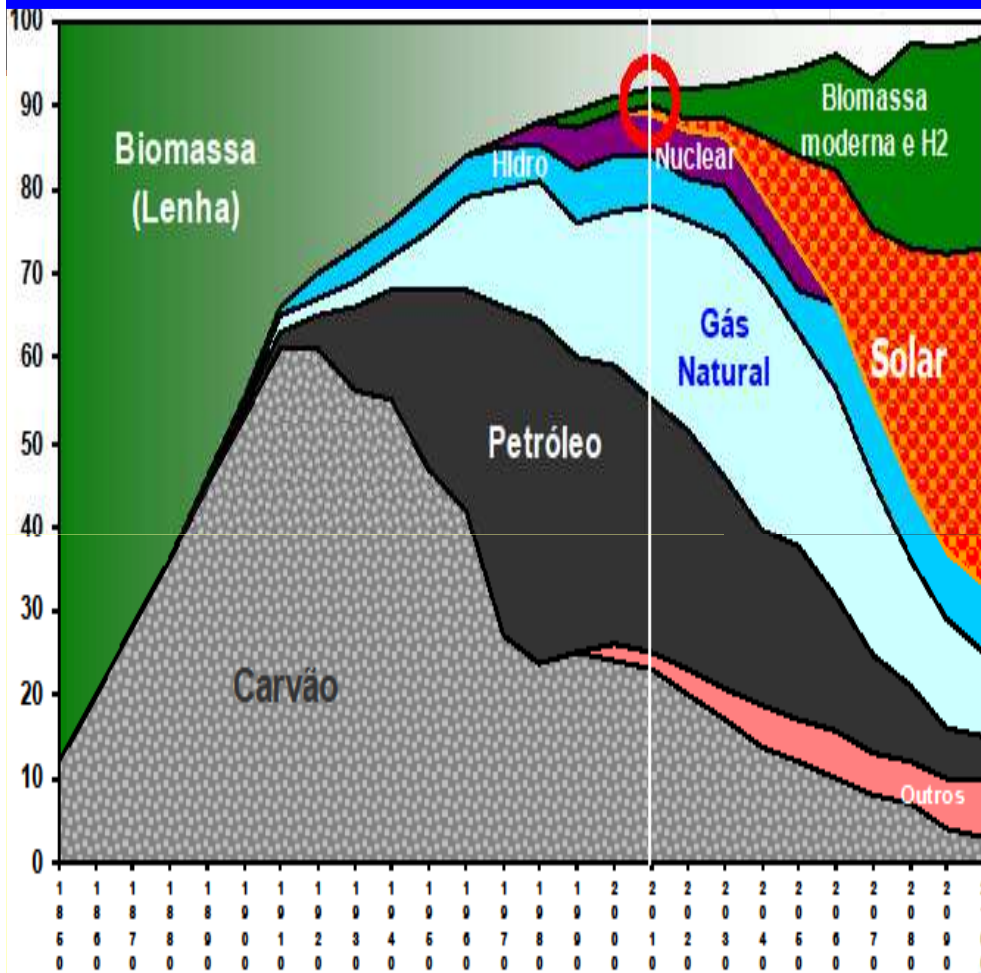
Com isto, tanto a produção de grãos como a de carnes processadas e outros alimentos amplia rapidamente também nos Estados do Centro-Oeste e do Nordeste, devido aos menores custos e à medida das migrações das populações para àquelas regiões e do aumento das rendas locais. Com as inaugurações das grandes ferrovias, portos, hidroelétricas e aeroportos naquelas regiões – diversos em construção – as migrações, as demandas e a renda tendem a ampliar ainda mais, reduzindo os custos de produção (transportes e fertilizantes bem mais baratos) e ampliando as receitas com maiores vendas para os mercados interno e externo. Estima-se que entre 2005 e 2040 cerca de 20 milhões de pessoas chegarão ou retornarão para as regiões, sobretudo jovens e adultos com bons empregos e boas renda e demanda.

Produção Atual de Aves



Fonte: IBGE

COMO O MUNDO FARÁ SEM CARVÃO, SEM PETRÓLEO, SEM GÁS E SEM HIDROELETRICAS?



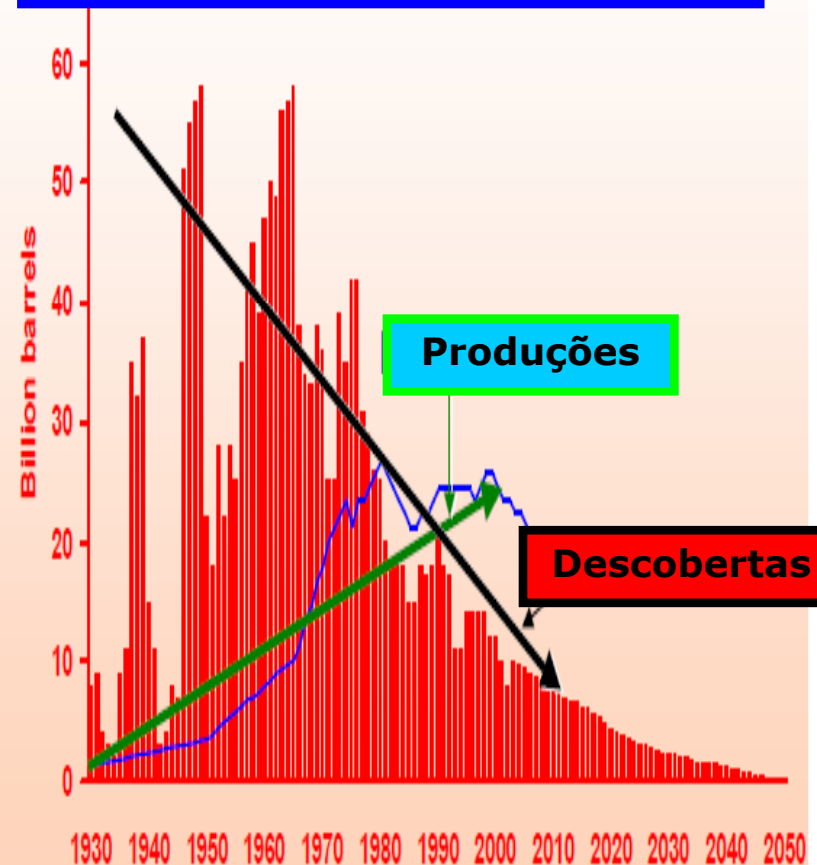
Fonte: Nakicenovic, Grübler and MaConald, 1998

Evolução prevista dos usos de energias até 2.100

Em 2012, o consumo mundial de petróleo chegou 88,8 bilhões de barris, ante 87,0 bilhões em 2011.

ATÉ QUANDO TEREMOS PETRÓLEO BARATO?

RESERVAS "VERSUS" CONSUMOS



70% do petróleo atual é usado em transportes e esta forma de uso pode ampliar 55% até 2030

COMO O MUNDO FARÁ SEM CARVÃO, SEM PETROLEO, SEM GÁS E SEM HIDROELETRICAS? O que poderá substituí-los em termos econômicos e sem sérios prejuízos ao Meio-Ambiente?

Na crise dos EUA em 2008 o preço do petróleo Brent caiu de US\$ 147/barril em julho para US\$ 35 em dezembro. Em janeiro/2011 subiu para US\$ 180 e agora custa US\$ 113 (assim, o preço não é confiável e com tendências de fortes altas)

Segundo o Governo dos EUA, os preços do petróleo podem elevar-se para US\$ 300/barril em 2030 e para US\$ 500 em 2050

Segundo Estudos da FGV Brasil em 2011, os preços médios do barril de petróleo podem subir para US\$ 292 (+99,0%) a US\$ 374 (+154,0%) em 2020. O custo diário de exploração de petróleo fica entre US\$ 250 mil e US\$ 1,0 milhão.

Tudo isto é muito bom para as bioenergias brasileiras, incluindo algas e biomassas. Contudo, os preços de nosso etanol devem elevar 126,0% até 2020.

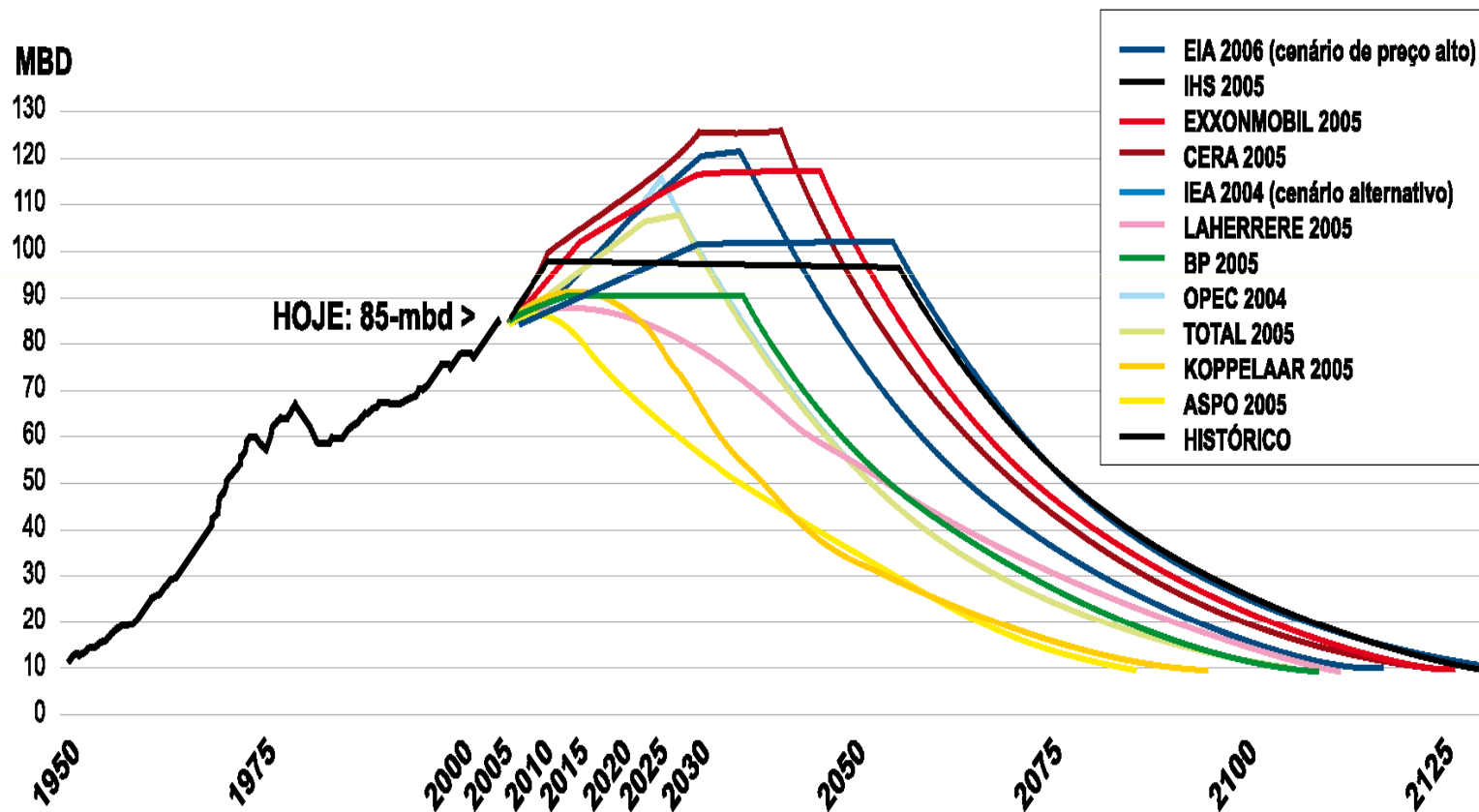
Mundo - 08/2004 - Petróleo - Situação das Reservas e previsão de tempo de duração nos principais países produtores. (em bilhões de barris)

PAÍSES/ITENS	Reservas	Duração em anos - previsão
Arábia Saudita	262,7	73,3
Irã	130,7	92,9
Iraque	115,0	-
Emirados Árabes Unidos	97,8	-
Venezuela	78,0	71,5
Líbia	36,0	66,3
Nigéria	34,3	43,1
EUA	30,7	11,3
México	16,0	11,6
Brasil	12,6	18,0
Argentina	3,2	11,0



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

MUNDO- PROJEÇÕES DA PRODUÇÃO DE PETROLEO ATÉ 2125 PELOS PRINCIPAIS PAÍSES PRODUTORES.

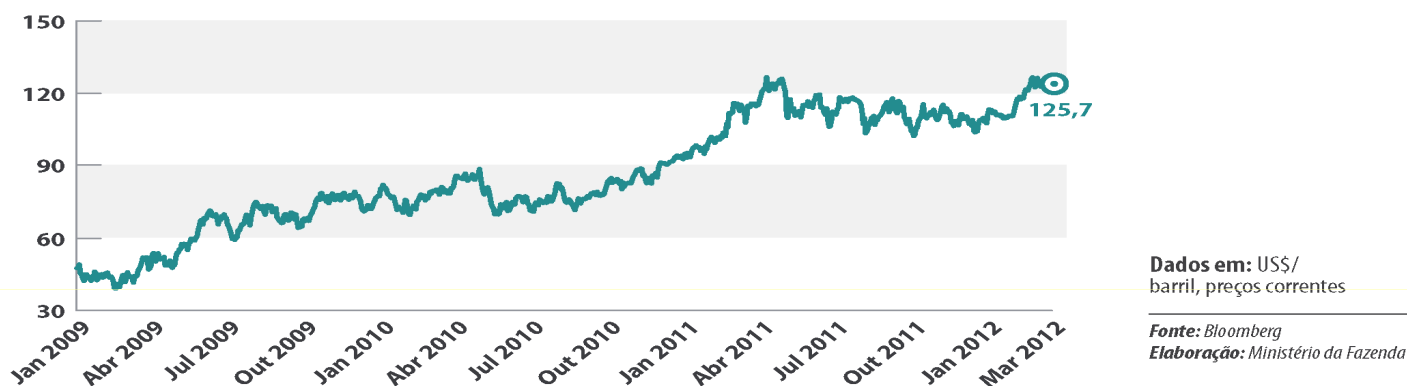


Fonte: Freddy Hutter – www.trendlines.ca

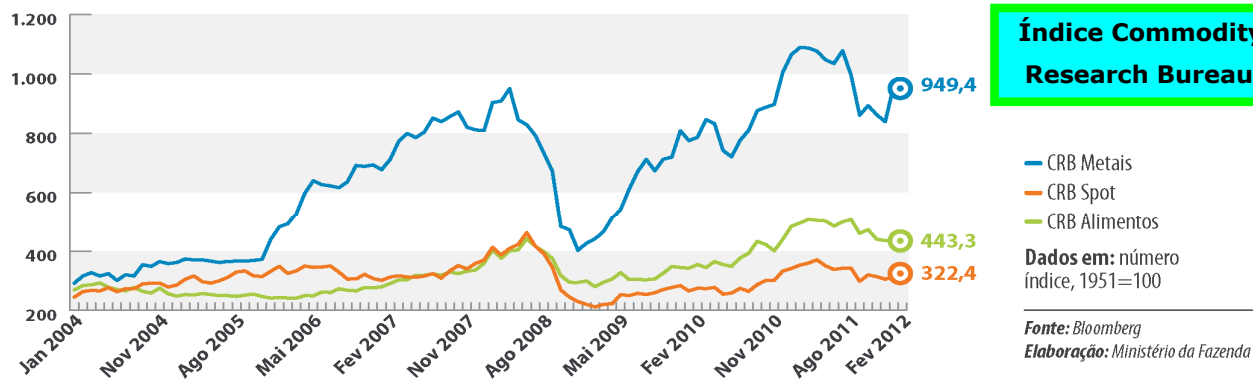


AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

Os preços do petróleo Brent estão diretamente ligados ao nível de atividade econômica mundial e às tensões no Oriente Médio. Contudo, desde 2009, os preços voltaram a se elevar, indicando maiores demandas e/ou perspectivas de escassez futura.



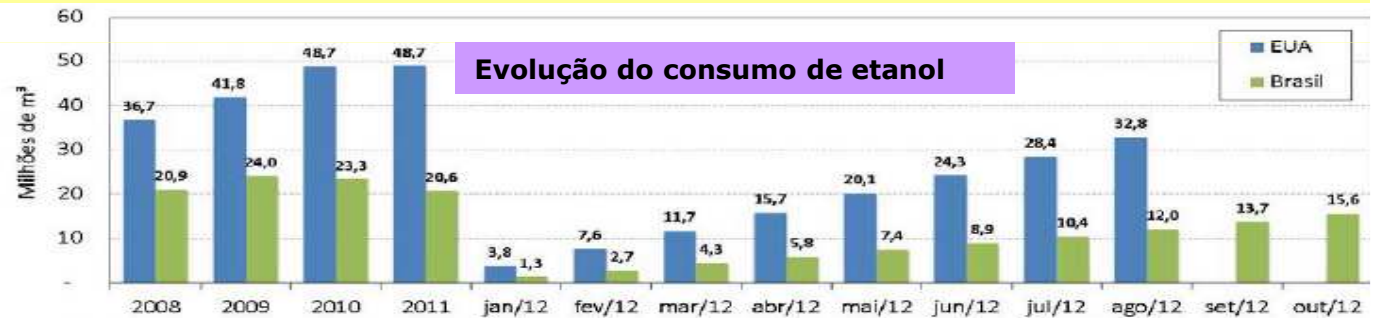
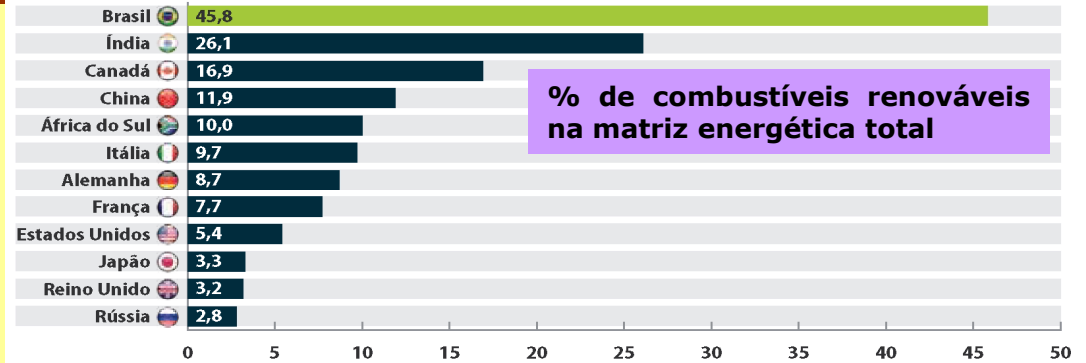
No Mundo, os preços das commodities são bastante dependentes, mas a forte elevação anterior dos preços dos metais (sobretudo do ferro) ainda puxaram só um pouco os preços do petróleo e, principalmente, dos alimentos (cujos preços podem subir mais, pela escassez)



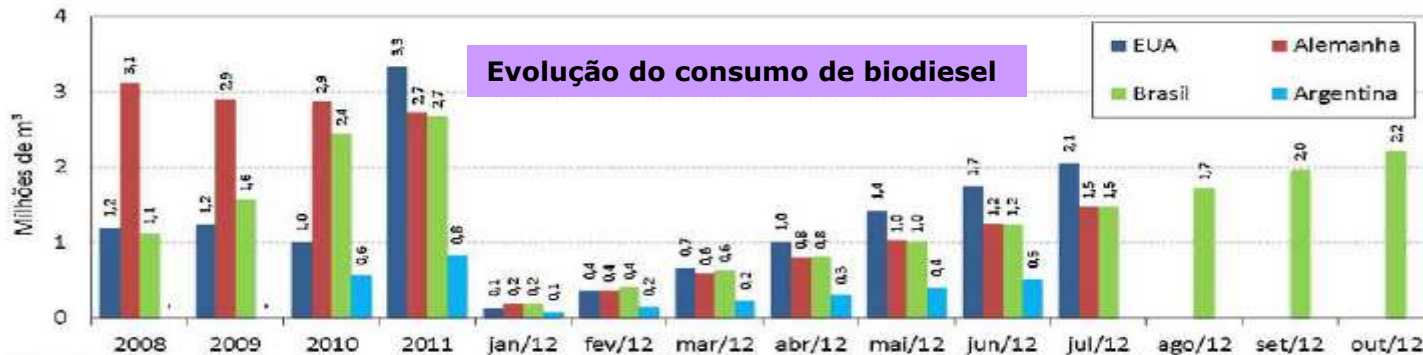


NO MUNDO, O BRASIL JÁ SE DESTACA, AMBIENTALMENTE E ECONOMICAMENTE, AO JÁ DETER 46% DE SUA MATRIZ ENERGÉTICA DE FORMA RENOVÁVEL EM 2009. POR OUTRO LADO, OS CONSUMOS DE BIODIESEL E DE ETANOL ESTÃO EM ELEVAÇÃO NOS PRINCIPAIS PAÍSES, INDICANDO MAIORES PREOCUPAÇÕES ENERGÉTICAS E AMBIENTAIS (ÓTIMOS MERCADOS PARA O BRASIL)

A capacidade mundial de produção de biocombustíveis poderá alcançar 94,5 milhões de litros em 2014 (igual a 250 milhões de galões). Estima-se que o Brasil precisará dobrar sua produção de etanol até 2020 para atender ao esperado crescimento das demandas nos mercados doméstico e externo.



Elaboração: MME
Fontes: MAPA, EIA/DOE Obs.: Os valores mensais são acumulados.



Elaboração: MME

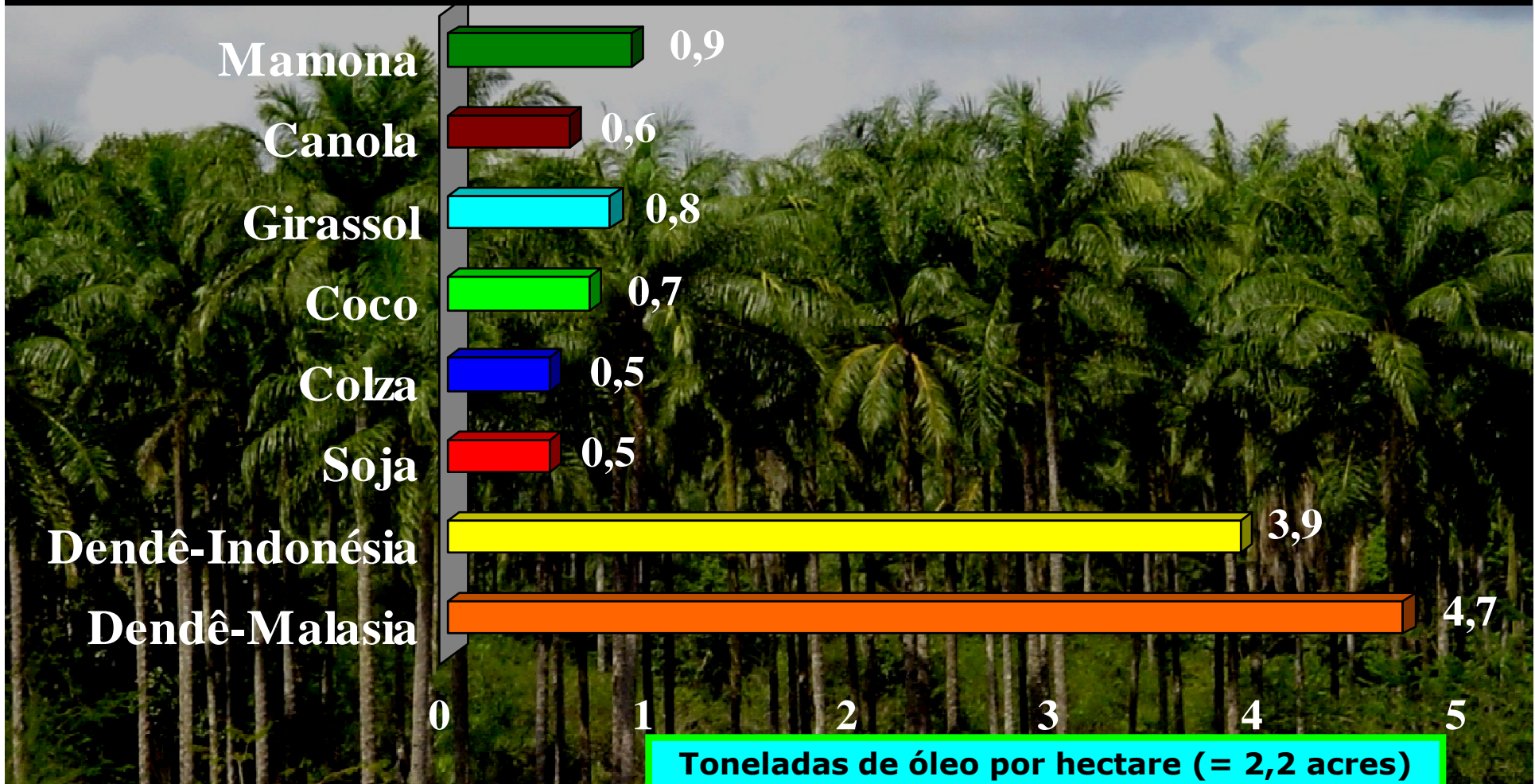
Produção de etanol e biodiesel combustíveis mais óleo de mamona para polímeros, resinas especiais biodegradáveis e para lubrificantes aeronáuticos e especiais. Todos estes itens são potencialmente produzíveis no interior das regiões mais pobres do Brasil. Na verdade, o Nordeste e o Norte já deveriam ter diversos polos para incentivos, compra e fabricação de polímeros de mamona e etanol de mandioca e de biomassa, incluindo eucalipto e outras árvores rápidas e cultiváveis. Sem dúvidas, além de se ter logística e energia confiáveis e baratas, a melhor forma de se desenvolver rapidamente regiões muito pobres e seu povo é atrair e incentivar a instalação segura e permanente de agroindústrias confiáveis e realmente lucrativas. Só a redução de custos sociais locais mais a melhor alimentação já compensam quaisquer custos com tais incentivos.



Possíveis incentivos à produção de biodiesel mais a partir de plantas oleaginosas (diversas palmáceas, pequi, abacate, mamona, novo pinhão-manso EMBRAPA melhorado/resistente a pragas e doenças etc..) e ainda de algas especiais, a maior parte não-comestíveis, não-concorrentes com áreas para alimentos, com muito mais óleo e maior produtividade do que a soja. A melhor opção atual, em possível geração de empregos totais, são o óleo especial de mamona e grandes produções adicionais de etanol ou de biodiesel a partir de usinas de algas comedoras de CO₂, acopladas às usinas de etanol/açúcar/biodiesel, fabricas de alimentos, celulose, cimentos, termoelétricas, agroquímicos, fertilizantes etc.., a partir de tecnologias externas já dominadas. TUDO DE FORMA A GERAR MUITO MAIS EMPREGOS, RENDAS E DESENVOLVIMENTO REGIONAL



Brasil – Matérias primas para biodiesel - Comparativos de produtividades médias em toneladas de óleo/hectare de diferentes cultivos oleaginosos (alimentícios e não alimentícios)



Em 2011, o Brasil, ainda com 5% de biodiesel na mistura, foi o maior consumidor mundial de biodiesel, com 2,8 bilhões de litros, seguido pela Alemanha com 2,6 bilhões. Com 20% de biodiesel na mistura (como já ocorre na Alemanha), COMO EFEITO DA DESPOLUIÇÃO, no Brasil são evitadas 11 mil mortes e 78 mil internações de pessoas por ano.

Região Norte – Pará – Cultivo sustentável de palma/dendê



Em 2030, a demanda potencial mundial por etanol e biodiesel pode ficar entre 242,0 e 556,0 milhões de t./ano e para substituir apenas entre 10,0% e 24,0% da demanda por gasolina e diesel, respectivamente.

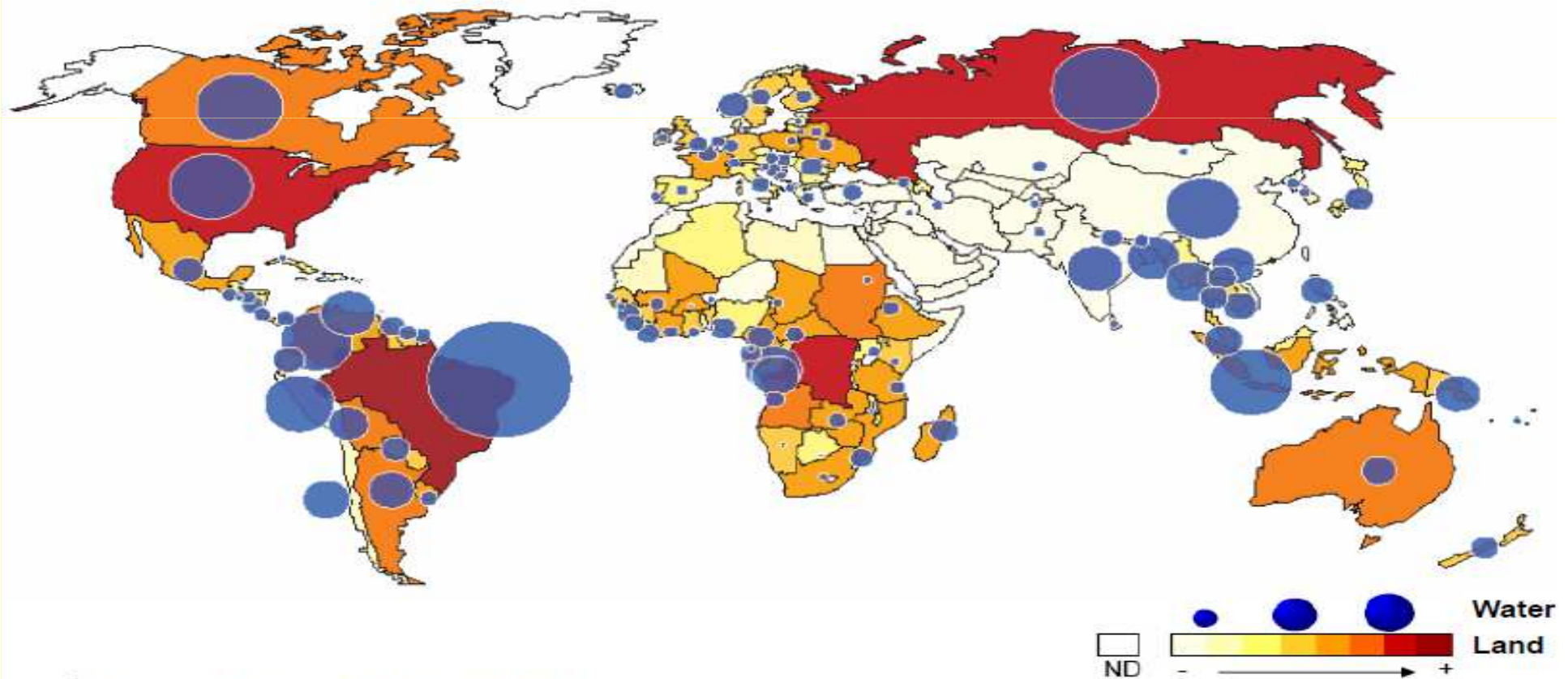
Os EUA querem trocar 15,0% do consumo de gasolina por bio-combustíveis nos próximos 10 anos (= 99,8 milhões de t./ano)



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura: PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

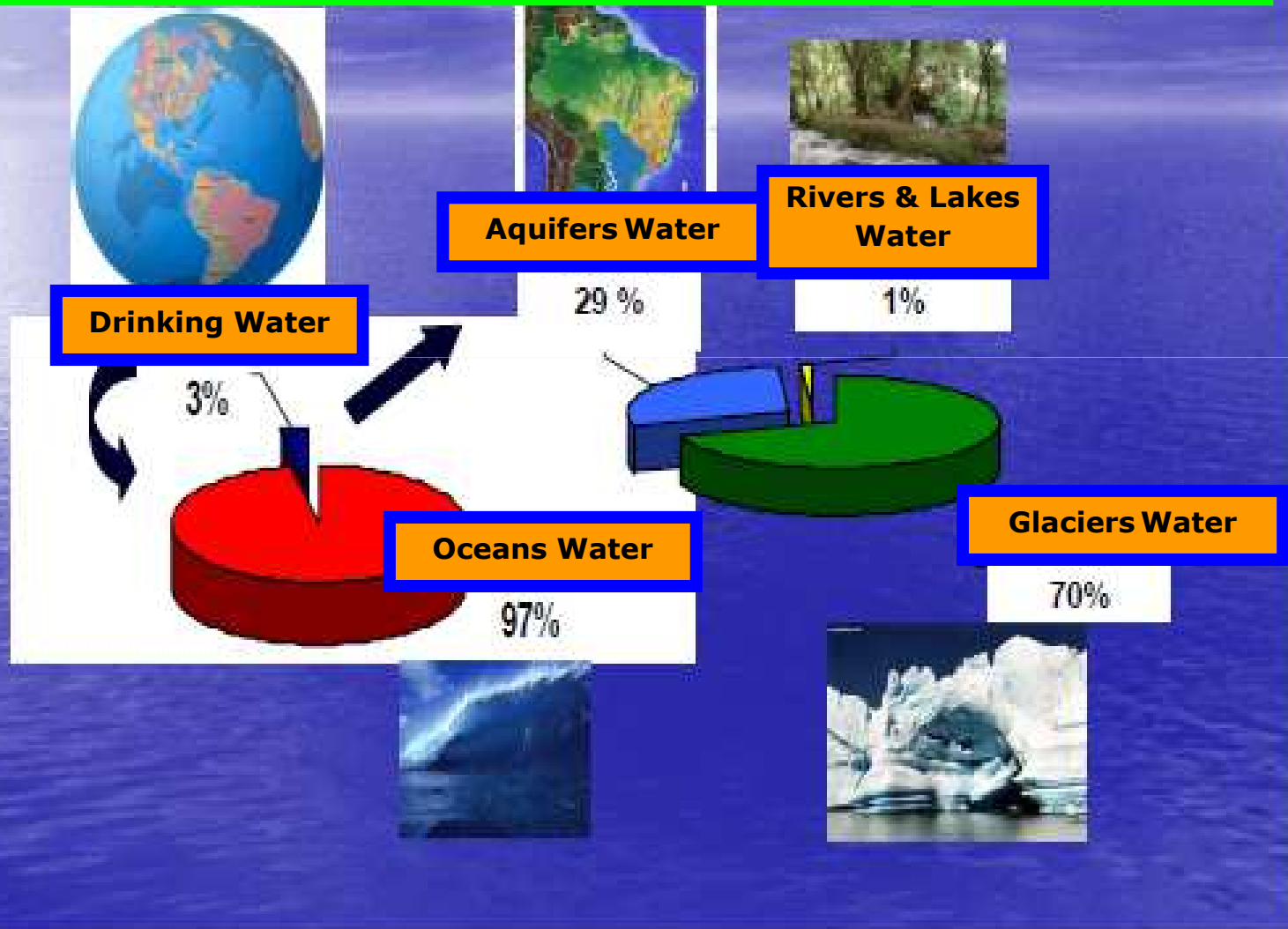
MUNDO: Disponibilidade Combinada de Terra e de Água em 2007

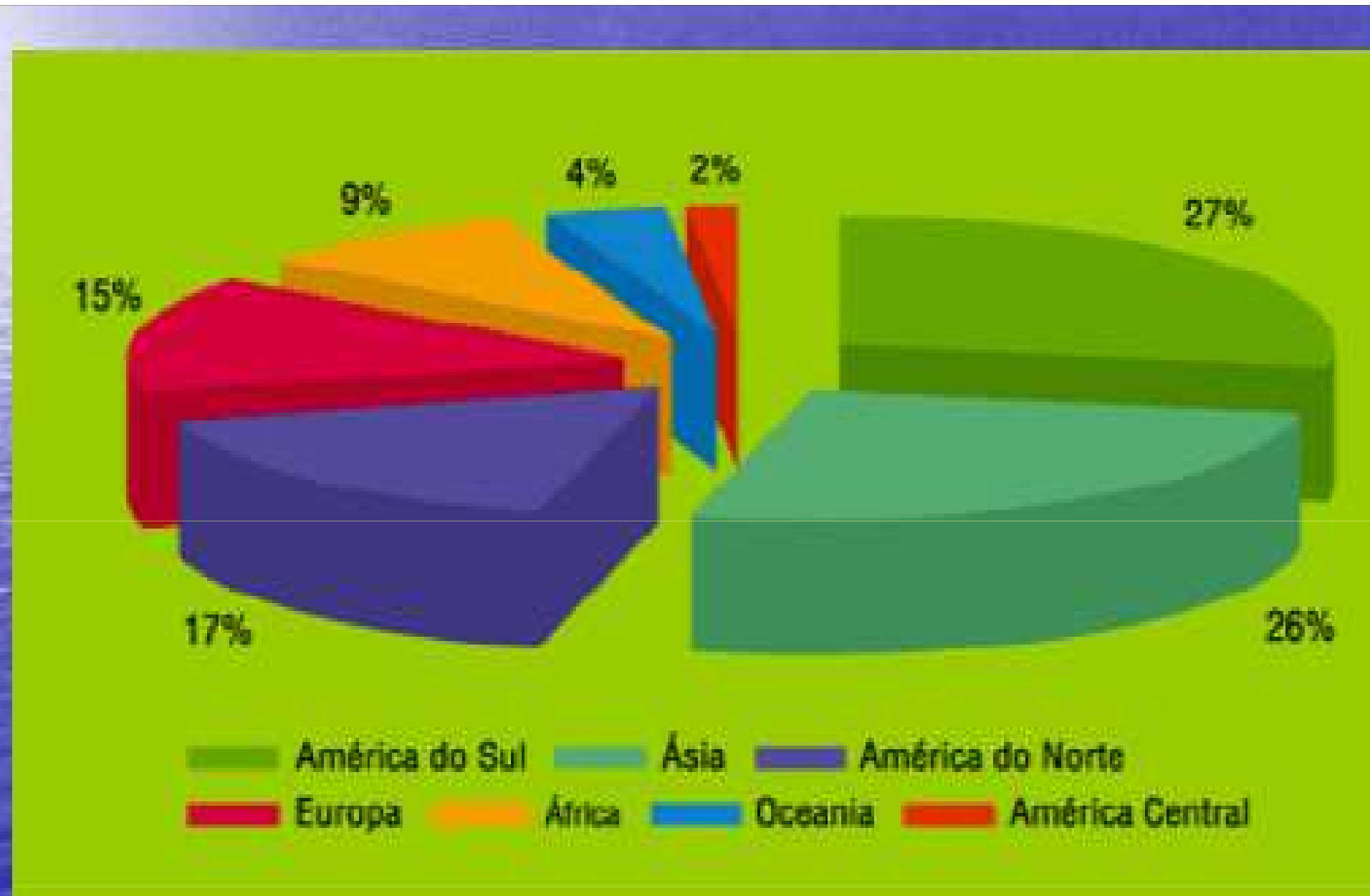
Apenas o Brasil, a China e os EUA ainda têm terras de boa qualidade e com muita água disponível. Contudo, apenas o Brasil ainda tem muitas áreas ainda não-utilizadas, não-degradadas e/ou sem geleiras/neves



Source: FAO (2000); FAO (2007). Elaboration: ICONE

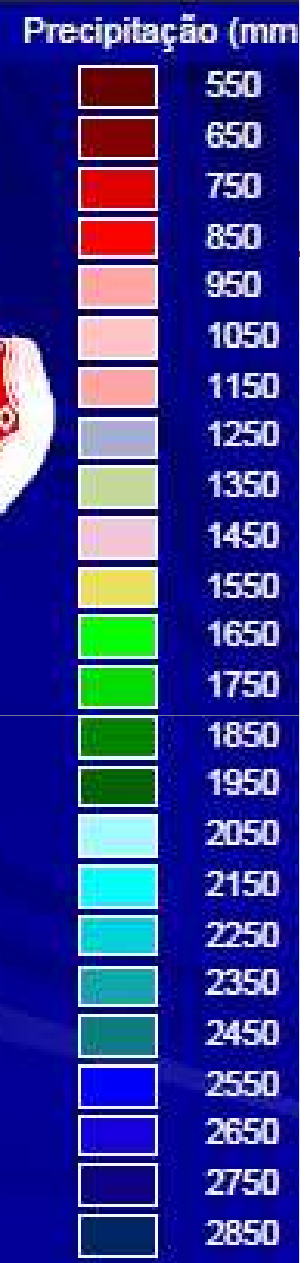
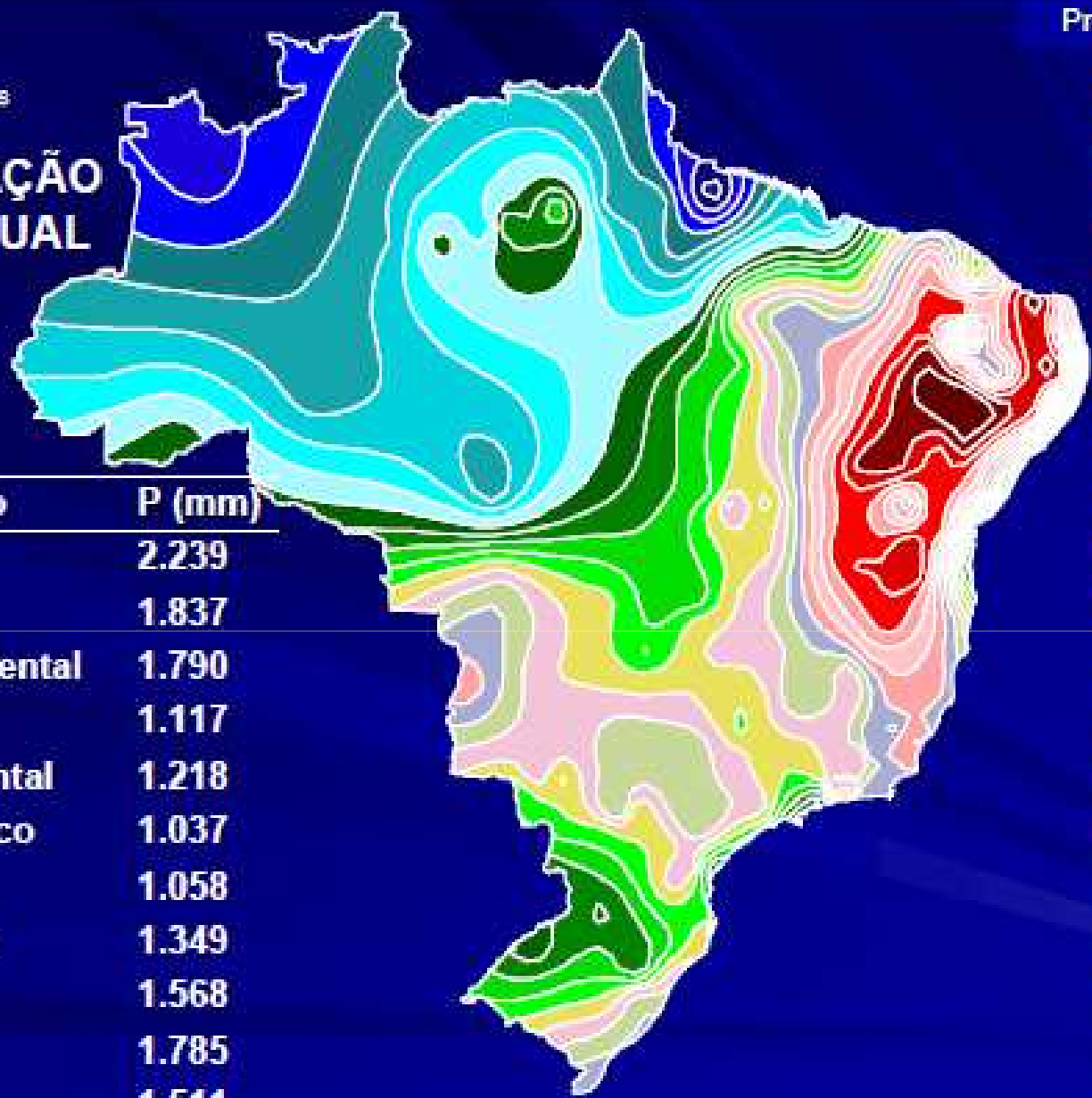
MUNDO – DISTRIBUIÇÃO DE ÁGUA DISPONÍVEL, DESTACANDO OS ELEVADOS VOLUMES E AS GRANDES RESERVAS DO BRASIL





**DISTRIBUIÇÃO % RELATIVA DOS RECURSOS
HIDRICOS RENOVÁVEIS NOS CONTINENTES**

**PRECIPITAÇÃO
MÉDIA ANUAL**



Região	P (mm)
Amazônica	2.239
Tocantins	1.837
Atl. NE Ocidental	1.790
Parnaíba	1.117
Atl. NE Oriental	1.218
São Francisco	1.037
Atl. Leste	1.058
Atl. Sudeste	1.349
Atl. Sul	1.568
Uruguai	1.785
Paraná	1.511
Paraguai	1.398
Brasil	1.797

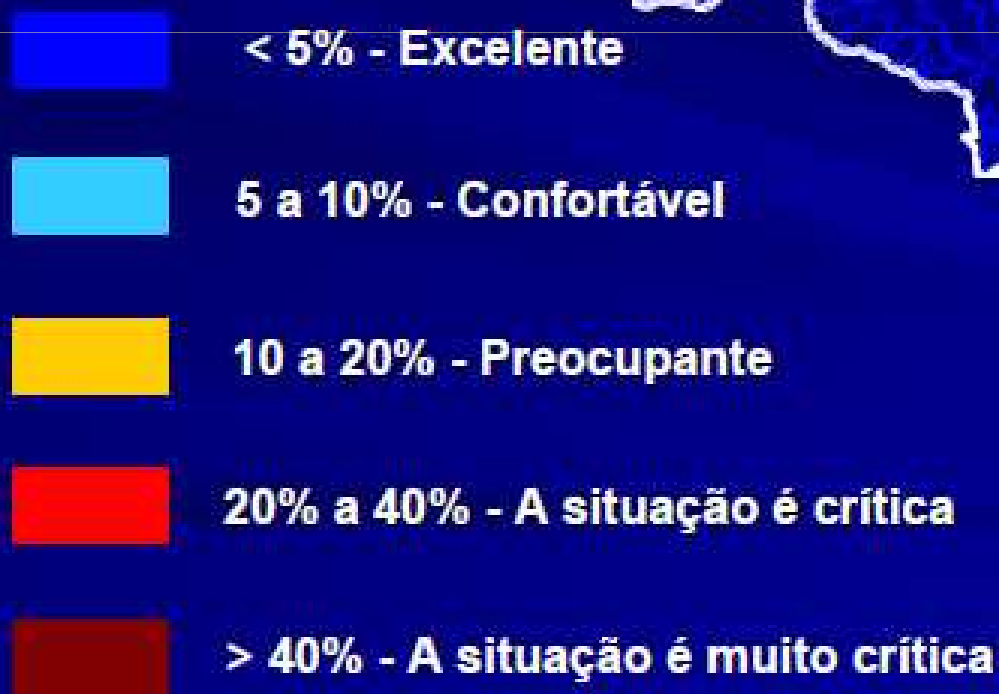


ANA

AGÊNCIA NACIONAL DE ÁGUAS

BALANÇO DEMANDA E DISPONIBILIDADE HÍDRICA

Razão entre a vazão de retirada para usos consuntivos e a disponibilidade hídrica





“No Brasil há plenas condições de produções sustentáveis e justas para bem alimentar os mais pobres e gerar emprego e renda nas regiões que pouco chovem e mesmo sem irrigações. Para isto, só faltam incentivos reais, constantes, bem maior sensibilidade e responsabilidade social (inclusive dos tribunais) e ampliação imediata de alguns projetos sérios e sustentáveis já em andamento com incentivos aos cultivos e para instalação de polos de agroindústrias e/ou cooperativas processadoras, desde que sérias e voltadas apenas para os mercados”



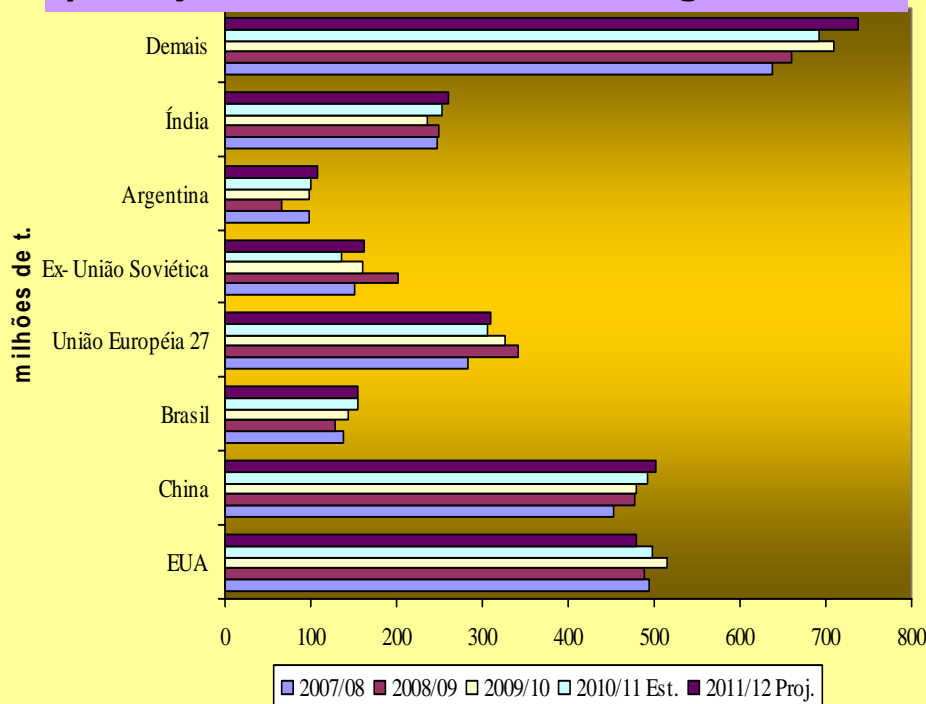
Mesmo nas regiões com poucas chuvas do “Semiárido nordestino” (total de 90,0 milhões de hectares para alguns autores) HÁ PLENAS CONDIÇÕES PARA PRODUÇÕES SUSTENTÁVEIS E SOCIALMENTE JUSTAS COM POUCAS CHUVAS E/OU COM PEQUENAS IRRIGAÇÕES. Algumas plantas com a forrageira australiana atriplex ou “planta do sal” (com 17% de proteína bruta nas folhas para alimentação local de caprinos, ovinos e bovinos) produzem até 5,0 toneladas/hectare/ano de massa e isto com apenas 300 mm de chuvas por ano. Já com irrigações, mesmo com água salgada e provindas de poços profundos, as produções podem chegar a 20,0 ton./hectare/ano. Em algumas cidades, os Governos instalam poços profundos com dessalinizadores para matar a sede de humanos e a água salgada que sobra é utilizada para o cultivo de peixes e camarões de água salgada e mais de atriplex. O que faltam são bem mais incentivos públicos, investimentos privados e, principalmente, projetos sérios. Dos 15 bilhões de metros cúbicos anuais de chuva no Nordeste: cerca de 90,0% por cento se evaporam; 9,0% enchem os leitos dos riachos e rios e apenas 1,0% se infiltra na terra. Mesmo assim, sob o Nordeste correm dois grandes rios entre 50 e 350 metros de profundidade. Contudo, os tribunais e outros órgãos também sempre fustigam tais projetos e paralisam tais obras por muitos anos e isto já há quase 50 anos e desde a criação da SUDENE.



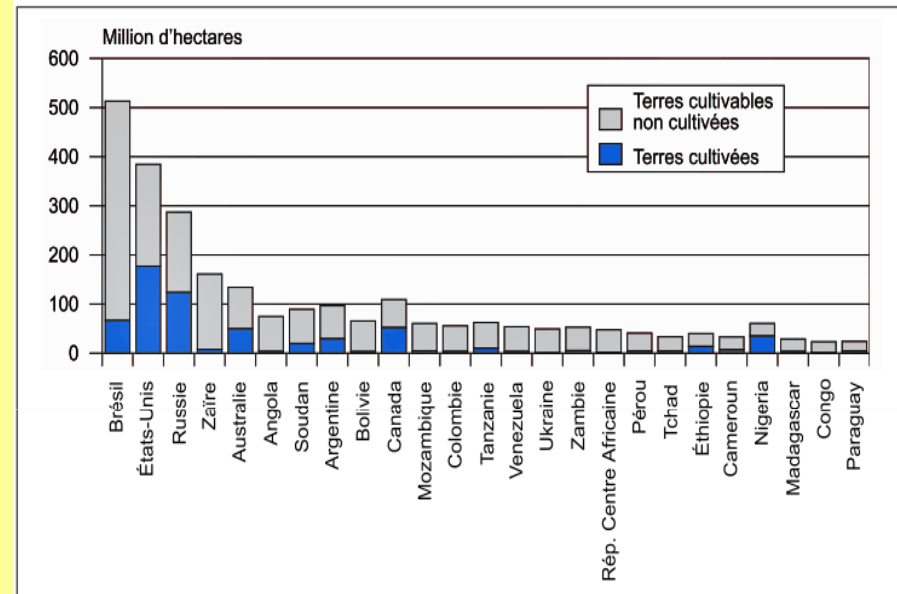
O BRASIL É UM DOS POUCOS PAÍSES QUE AINDA MUITO PODE AMPLIAR A PRODUÇÃO SUSTENTÁVEL DE GRÃOS E ALIMENTOS, POIS AINDA TEM MUITAS ÁREAS DEGRADADAS A RECUPERAR. JÁ A PRODUTIVIDADE MÉDIA, DA MAIOR PARTE DAS ATIVIDADES, AINDA É MUITO BAIXA

O Brasil é um dos poucos países que tem condições plenas e sustentáveis de ampliar muito tais produções e ofertas, desde que devidamente alavancadas e com rendas garantidas.

Evolução da participação brasileira na produção Mundial de Grãos e Oleaginosas



Superfícies des terres cultivables et des terres cultivées en 2005 dans les 25 pays ayant les plus grandes disponibilités en terres cultivables non cultivées



Sources : d'après GAEZ, SAGE

Mesmo com o agronegócio sendo o motor socioeconômico e exportador, nossa participação na produção mundial de grãos AINDA É TIMIDA e distante da dos países concorrentes. Nossa produção poderia ampliar muito mais, se com muito mais recursos e Programas amplos de Garantia de Renda.



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis. Construção Civil e Infraestrutura: PDRS/PDES/PDCT. (Brasilia-BRAZIL)

BRASIL - MUITAS OPORTUNIDADES PARA INVESTIDORES

2006 - Principais Produtores de Grãos- Disponibilidade de Terras aráveis (em milhões de ha)

PAÍSES	Área Arável	Área ainda disponível	Taxa ocupação %
China	138,0	0,0	100,0
Índia	169,0	0,0	100,0
EUA	269,0	81,0	70,0
Canadá	76,0	30,0	61,0
Rússia	220,0	88,0	60,0
Austrália	84,0	37,0	56,0
Brasil	394,0	329,0	16,5
TOTAL	1.350,0	565,0	58,1

Além disso, nossa distribuição de terras é bem mais justa. Enquanto no Canadá, Estados Unidos, Austrália e Argentina há, juntos, 2,7 milhões de agricultores; no Brasil são 5,1 milhões de agricultores e com área média de 67 hectares, ante 220 hectares na média daqueles países concorrentes.

USO ATUAL DO SOLO NOS EUA E PROJEÇÕES PARA 2018

Million Acres

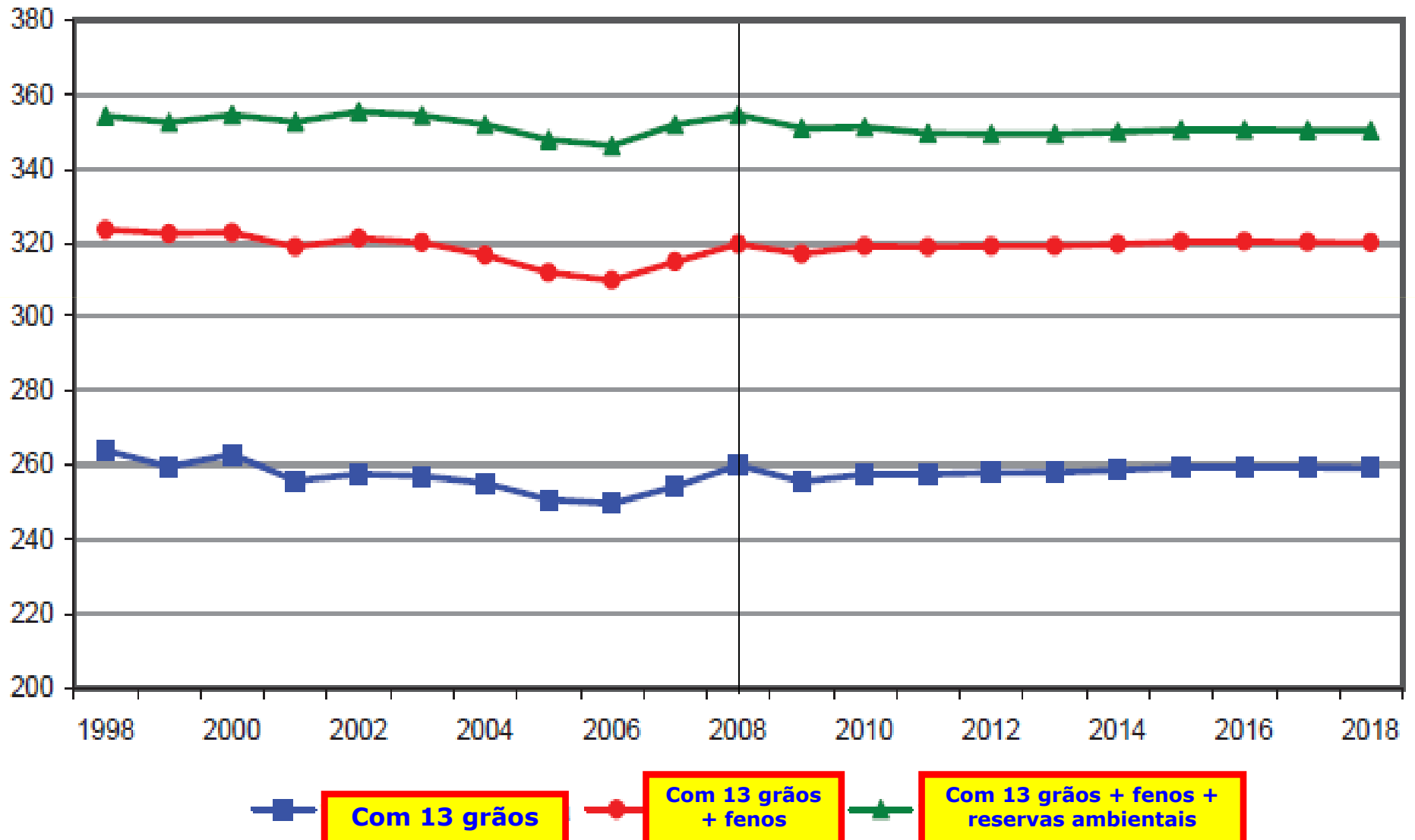
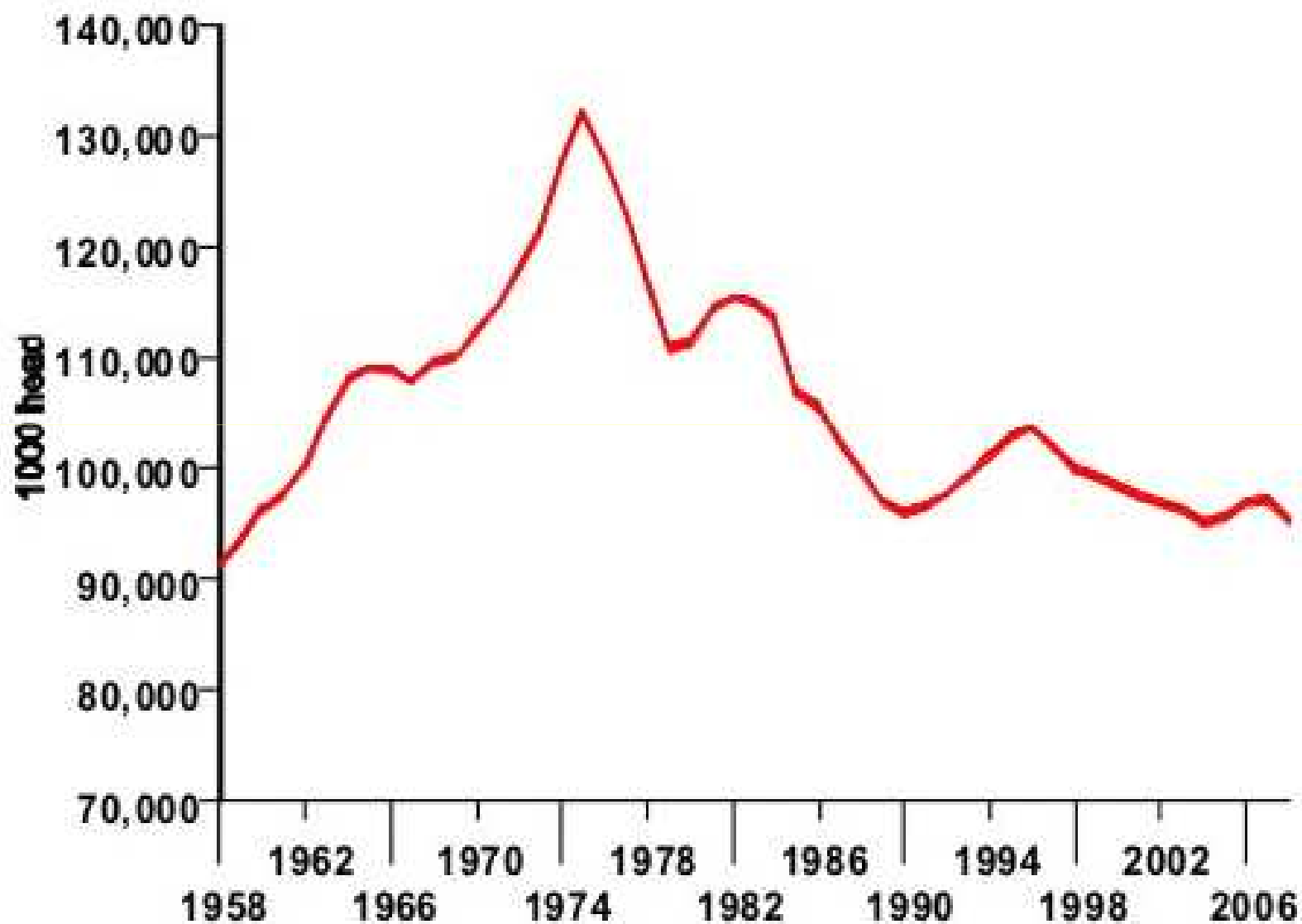
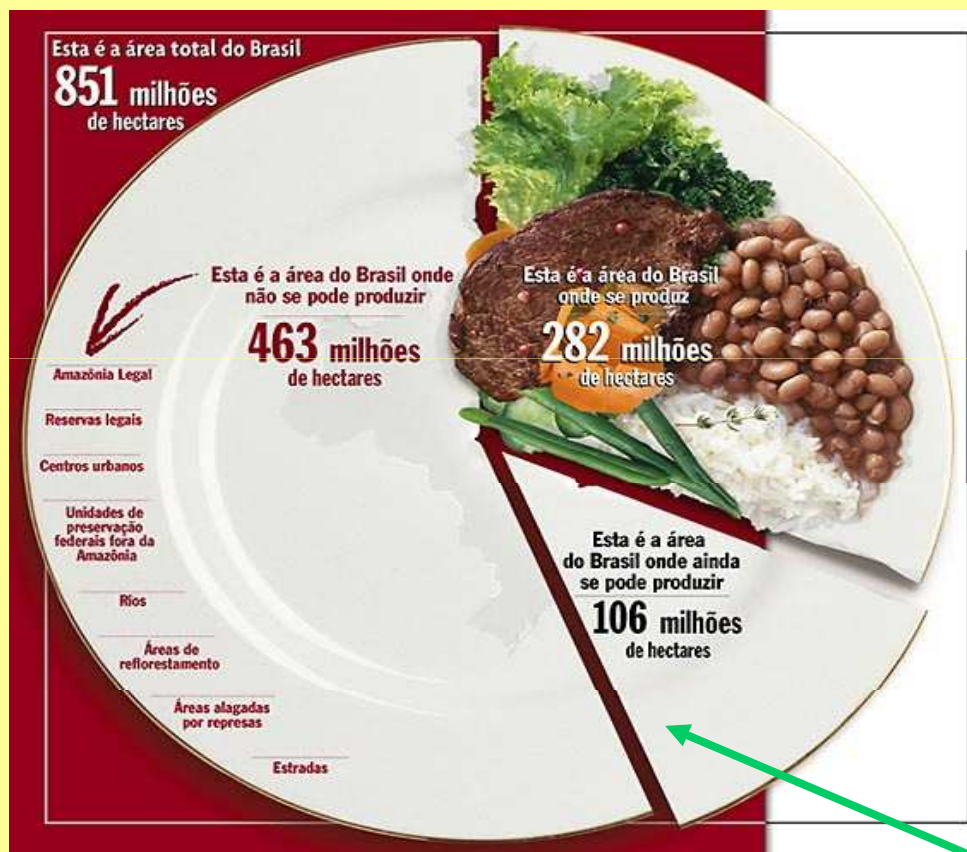


Gráfico 2:Rebanho de Bovinos de Corte nos EUA



Fonte: Copyright Sterling Marketing, Inc. 1991-2008

BRASIL -Potencial de Produção com Sustentabilidade



Elaboração – revista VEJA edição 03.03.2004

Distribuição territorial - ESTIMATIVA

Em milhões de ha

FLORESTA AMAZÔNICA	350
PASTAGENS	220
ÁREAS PROTEGIDAS	55
CULTURAS ANUAIS	47
CULTURAS PERMANENTES	15
CIDADES, LAGOS E	
ESTRADAS	20
FLORESTAS CULTIVADAS	5
	707
Outros Usos	38
ÁREAS NÃO EXPLORADAS AINDA DISPONÍVEIS PARA AGRICULTURA	106

TOTAL 851

Área total disponível = 206,0 milhões, sendo 100,0 de pastagens degradadas e 106,0 ainda sem cultivos

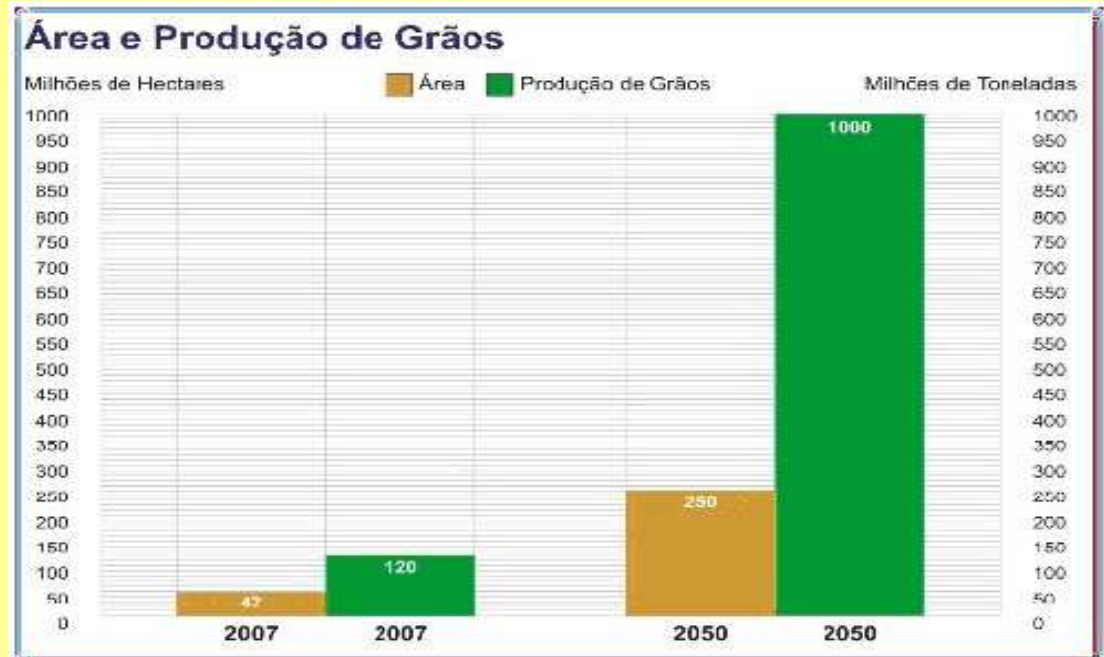
Fonte: IBGE e CONAB – adaptação MAPA



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

Sem considerar-se os cultivos energéticos (etanol, biodiesel, eucaliptos) e os demais (café, frutas, legumes, florestas, pecuária etc.) O BRASIL TEM POTENCIAL PARA PRODUZIR MAIS DE 1,0 BILHÃO DE T. DE GRÃOS/ANO pela melhor exploração das áreas e incrementos das produtividades. Tudo ocorrerá de forma social e ambiental sustentáveis e justas (fora da Floresta Amazônica). SÓ PRECISAMOS DE MUITO MAIS TRANSPORTES BARATOS, RÁPIDOS E CONFIÁVEIS, E DE FERTILIZANTES PRÓPRIOS.

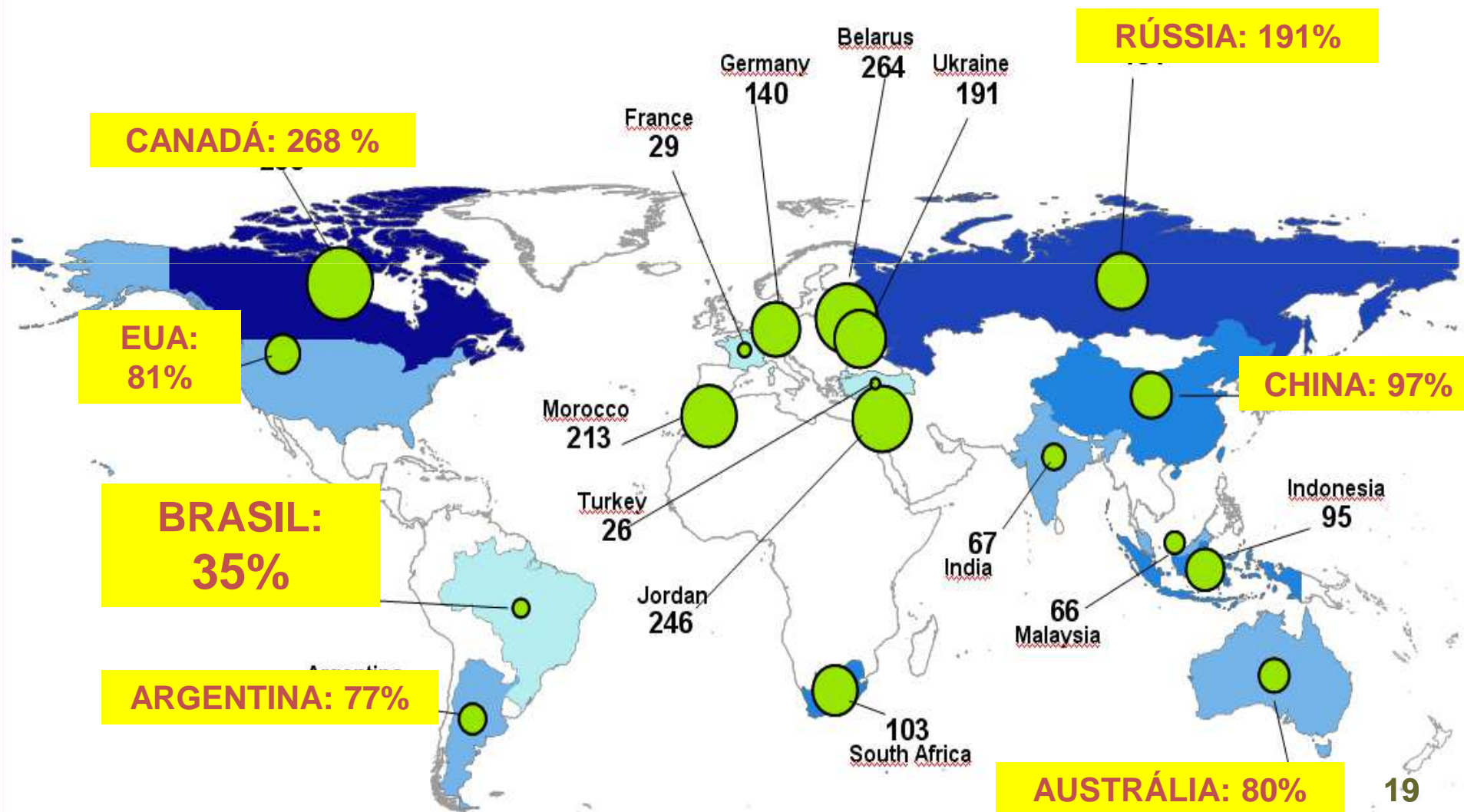
Brasil 		
Ocupação Geográfica	Milhões de Hectares	
	2005	2050
Agricultura Anual	47	250
Agricultura Permanente	15	30
Área para uso em agricultura	100	0
Pastagens	220	102
Total Agrícola	382	382



Fonte: Estudo do Consórcio Valmont

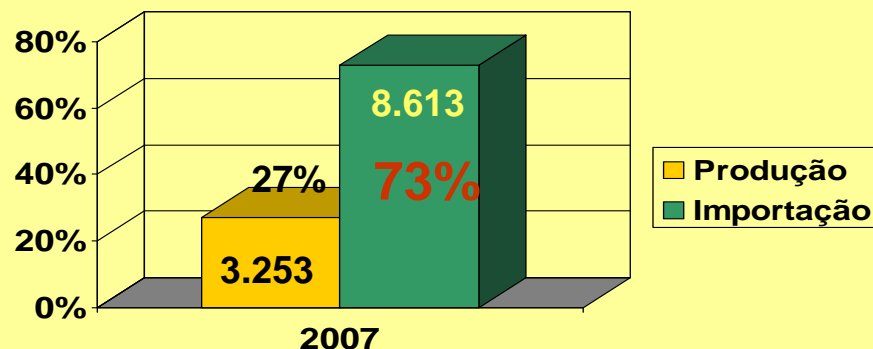
BRASIL – ALTA DEPENDÊNCIA POR FERTILIZANTES IMPORTADOS E CAROS. A SEGUNDA PRINCIPAL FRAQUEZA ATUAL DA NOSSA AGRICULTURA, MAS COM SOLUÇÃO PRÓXIMA

Mundo – Fertilizantes – 2006 - Participação da produção interna no consumo de NPK nos principais Países. (em %)

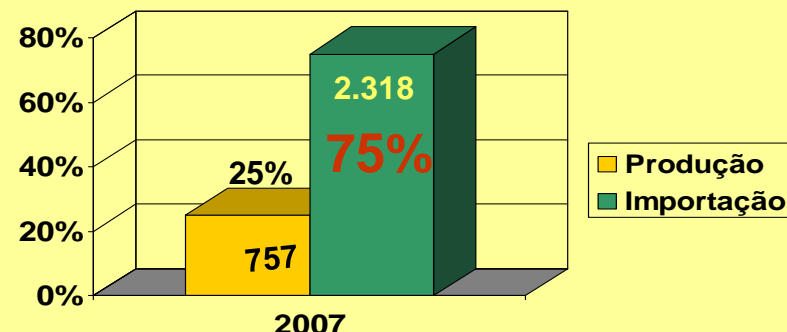


Brasil – Fertilizantes – Nossa segunda maior FRAQUEZA (a primeira é a péssima e CARÍSSIMA logística) pela elevada dependência por importações caras, sendo possível a autossuficiência em 9 anos desde que com logística eficiente, barata e, sobretudo, maior determinação dos órgãos do Governo em exigir bem mais das empresas, sobretudo das Estatais/Controladas.

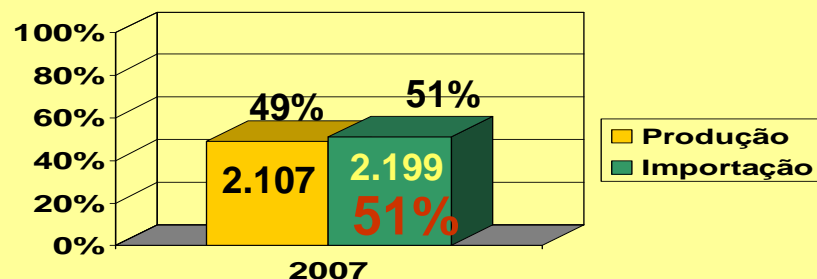
TOTAL NPK (% , mil t)



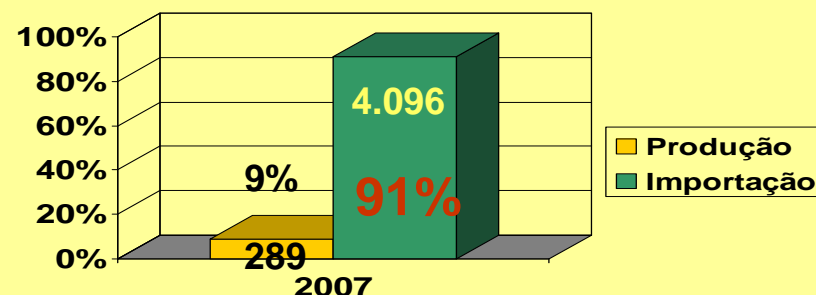
NITROGÊNIO (% , mil t)



FÓSFORO (% , mil t)



POTÁSSIO (% , mil t)

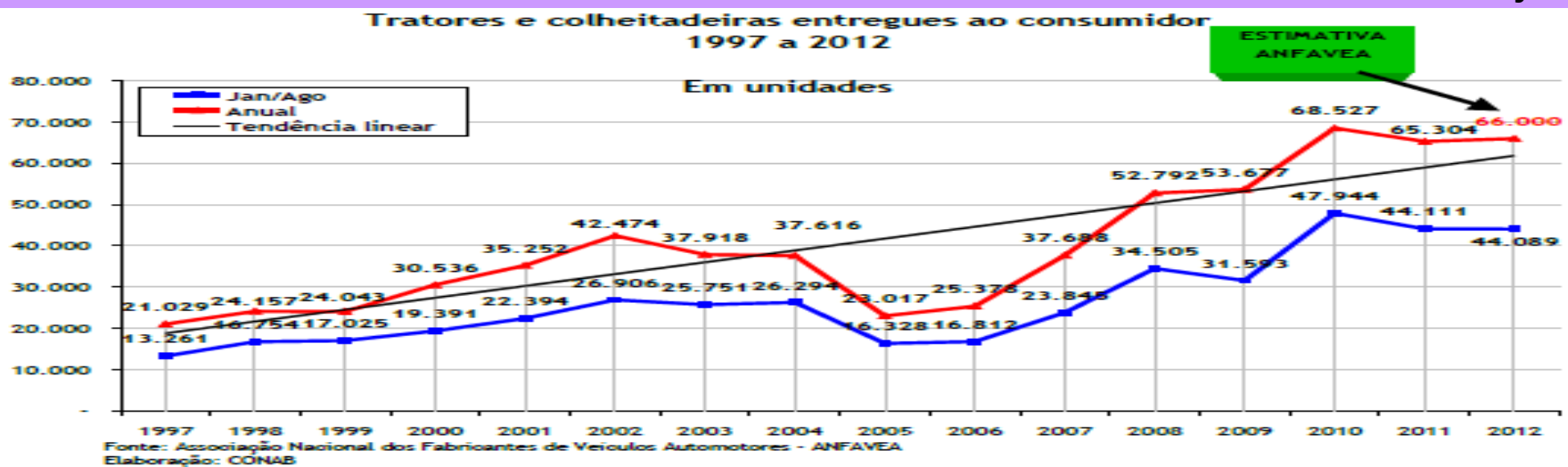


Em 2012, as vendas devem ter chegado a 29,0 milhões de t., um recorde, sendo cerca de 60,0% ainda importados e no possível valor de US\$ 10,9 bilhões FOB. Em 2011, vendeu-se 28,3 milhões e em 2010 24,5 milhões de t. Os preços médios em 2012 podem ter sido cerca de 4,0% maiores do que em 2011 em US\$. Estima-se que até 2016 o Setor deve investir cerca de US\$ 13,0 bilhões na produção de mais fertilizantes no Brasil, mas as promessas anteriores ao Governo de autossuficiência em mais 9 anos são sistematicamente desobedecidas pelas grandes empresas, configurando-se mais em ações de marketing e somente quando os preços internos explodem. Outro grande problema são as tradings de grãos e açúcar, pois elas precisam ocupar seus navios nos retornos para o Brasil.

“NOSSOS BONS RESULTADOS PRODUTIVOS ATUAIS SE DEVEM A MAIOR USO DE TECNOLOGIAS DE PONTA, MAS AINDA HÁ MUITO A EXPANDIR E AMPLIAR”

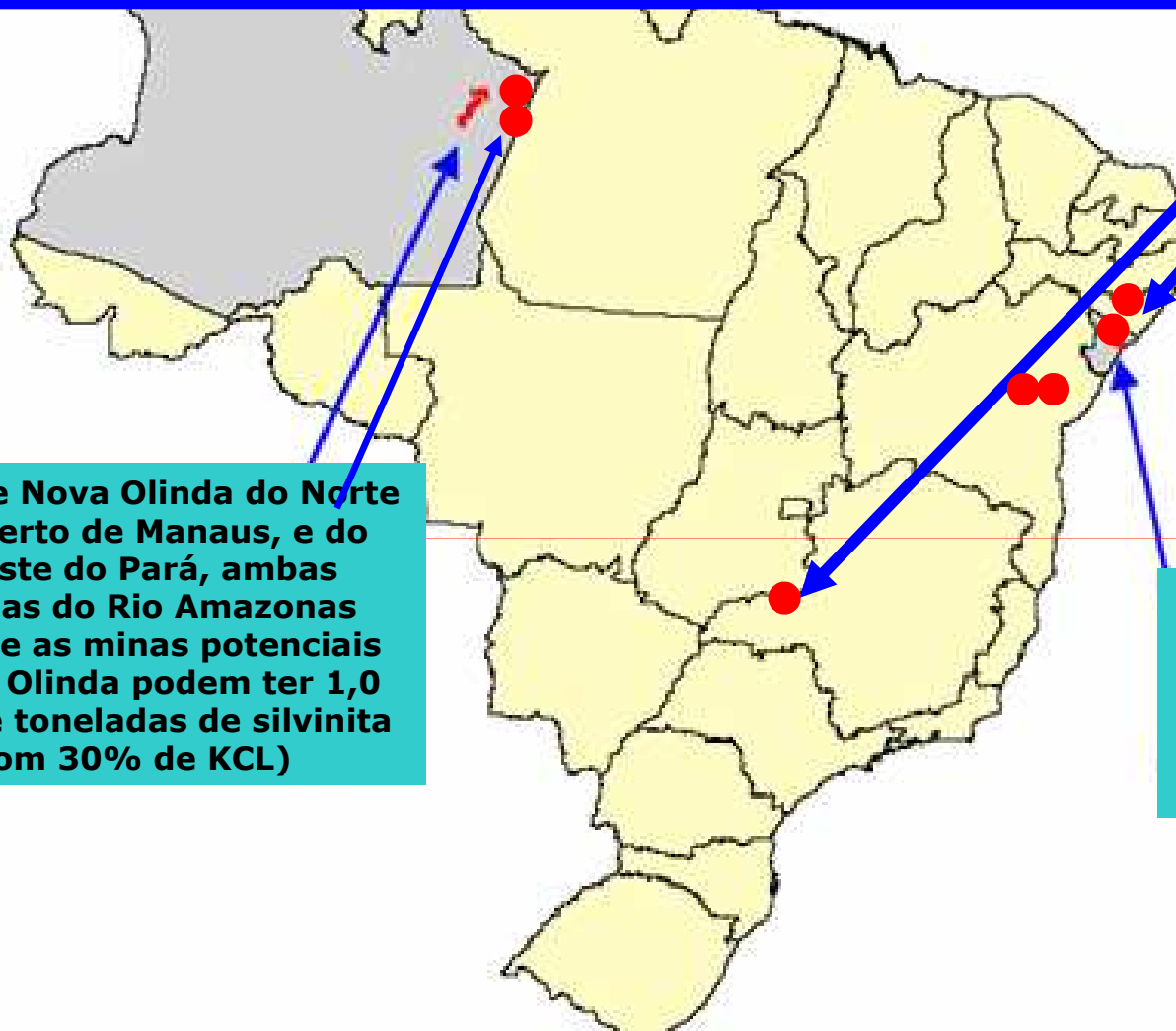


“NAS ÚLTIMAS SAFRAS, TAMBÉM HOUE SUBSTANCIAL INCREMENTO NOS USOS DE MÁQUINAS AGRICOLAS MODERNAS, MAS A PRODUTIVIDADE MÉDIA AINDA É MUITO BAIXA ANTE AS DOS CONCORRENTES, EXCETO EM SOJA, CAFÉ, ALGODÃO, CANA E CARNE DE FRANGO. SERÃO PRECISOS MUITOS INVESTIMENTOS EM TECNOLOGIAS E EM SUAS ADOÇÕES”.



POTÁSSIO - Diversas novas minas potenciais

(aproveitando o frete de retorno dos alimentos, grãos, etanol e biodiesel)



Novas minas potenciais na costa da BA, PE, SE e AL e perto das áreas de frutas e de cana irrigadas, e ainda no noroeste de MG

Região de Nova Olinda do Norte (AM), perto de Manaus, e do nordeste do Pará, ambas próximas do Rio Amazonas (somente as minas potenciais de Nova Olinda podem ter 1,0 bilhão de toneladas de silvinita e com 30% de KCL)

Região de Taquari-Vassouras (SE), perto do Oceano Atlântico, da futura Ferrovia Transnordestina e da FCA

Em julho/2011, somente em SP, a VALE decidiu investir mais R\$ 3,5 bi em terminais de grãos, de açúcar e de fertilizantes e cuja oferta será triplicada. Já o Governo Dilma exigiu o início imediato das explorações de potássio nas novas minas de SE, AM e MG e a VALE também tem uma nova mina gigante de potássio na Argentina e que começará a produzir em 2013.



ROCHAS FOSFÁTICAS

- Novas minas potenciais atuais (aproveitando o frete de retorno dos alimentos, grãos, etanol e biodiesel)

DNPM
Departamento Nacional de Produção Mineral

Mapa de Localização dos Processos Minerários de Rochas Fosfáticas no Brasil

0 300 600 1.000

Legenda
Rochas Fosfáticas

- APATITA
- FOSFATO
- FOSFORITA
- LIMITE POLÍTICO

BRAZIL – OS TRANSPORTES SÃO NOSSA PRINCIPAL FRAQUEZA ATUAL, MAS TAMBÉM COM SOLUÇÕES PRÓXIMAS.

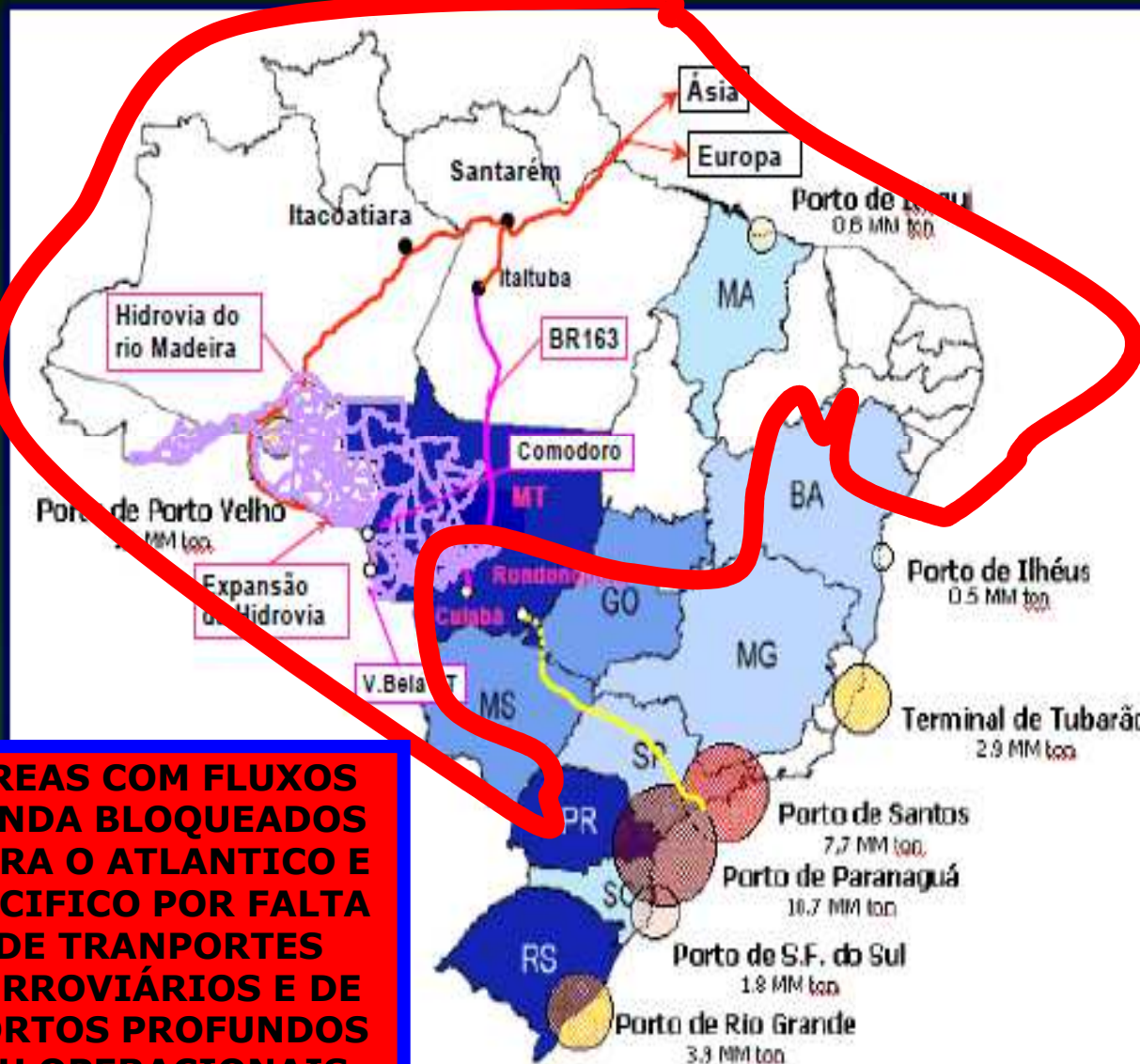
Mato Grosso - 2007 – Condições de Transportes rodoviários da Soja, segundo os atuais Corredores de Exportação.



Produção de Mato Grosso 2007

Embora haja condições de escoamento e de acesso de insumos, OS MODAIS ATUAIS SÃO INEFICIENTES E OS FRETES MUITO CAROS, comprometendo toda a renda líquida, **MAS TUDO VAI MELHORAR MUITO E RAPIDAMENTE**

BRASIL – CONDIÇÕES DE ESCOAMENTOS DE GRÃOS, ALIMENTOS, MADEIRAS E BIOENERGIAS EM 2012 AINDA CARÍSSIMAS E DIFICEIS, REDUZINDO MUITO NOSSA COMPETITIVIDADE INTERNACIONAL E AMPLIANDO MUITO NOSSOS CUSTOS DE PRODUÇÃO E DE PROCESSAMENTOS



A nossa área AINDA com bloqueio logístico representa cerca de 2/3 do País e precisa de investidores sérios e ambiciosos em transportes, energias, jazidas e, sobretudo, EM AGROINDUSTRIAS PROCESSADORAS e que queiram ganhar muito dinheiro e garantir sua oferta (Investimentos DE FORMA DIRETA OU EM PARCERIAS COM AGRICULTORES)

Devido ao AINDA bloqueio logístico, o custo de transporte RODOVIÁRIO da soja de Sorriso (MT) ao Porto de Santos em 2011 ficava por US\$ 120/t, ante apenas US\$ 20/t de custo do campo até o Porto na Argentina.

No final de 2012, o custo dos fretes rodoviários do interior do MT até o Porto de Santos estava tão elevado que representava 40% do valor da venda da carga padrão com 37 toneladas de milho. Os caminhões cobravam US\$ 3.800 pelo frete, diante de US\$ 10.200 do valor da carga.

AREAS COM FLUXOS AINDA BLOQUEADOS PARA O ATLANTICO E PACIFICO POR FALTA DE TRANSPORTES FERROVIÁRIOS E DE PORTOS PROFUNDOS OU OPERACIONAIS

No caso das rodovias brasileiras, por sucessivo erros de planejamentos anteriores, mais por falta de recursos e, principalmente, pelas não prioridades, nossas rodovias publicas com cerca de 1,5 milhão de km (uma das maiores redes do Mundo) quase não são asfaltadas (apenas 13,0%) e, das já asfaltadas, a maioria é muito mau conservada, exceto as já privatizadas (daí ser esta a prioridade do atual Governo). Nos últimos anos, as prioridades precisaram ser saneamento básico, saúde, educação e bem alimentar os mais pobres. Em outubro/2012, haviam 68 mil km de rodovias asfaltadas com problemas, entre os 100 mil km avaliados.



Caminhões aguardam até 3 dias para descarregarem grãos, açúcar etc. em Portos. Já navios esperam até 30 dias

Caminhões ainda esperam até 2 dias ligados nas tomadas elétricas para após descarregarem alimentos perecíveis em Supermercados.



Nos EUA, o custo logístico representa 8,0% do PIB e no Brasil chega a 12,0% do PIB (bem menor que dos EUA). Somente as empresas brasileiras economizariam até US\$ 83 bilhões/ano, se tivessem uma logística funcionando bem como nos EUA. No Brasil, as empresas gastam em média 13,0% de sua receita com logística, ante 7,5% nos EUA, mas as indústrias de bens de capital no Brasil gastam 22,7%; as de construção gastam 20,9% e as mineradoras gastam 14,6%, tudo segundo estudos recentes da Fundação Dom Cabral.



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

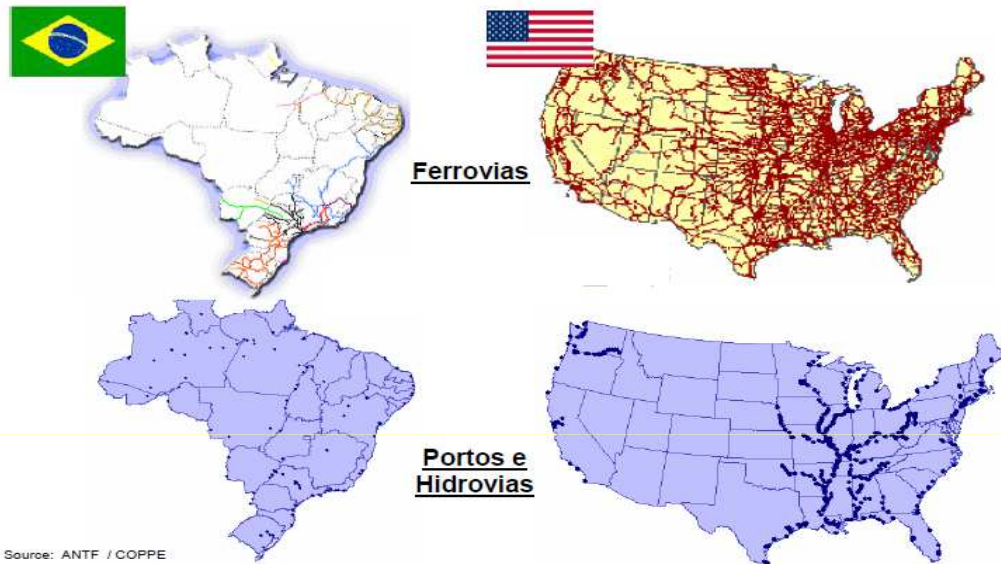
No caso das ferrovias, desde 2010, há uma grande guerra jurídica, de marketing e operacional entre o Governo atual e as concessionárias das ferrovias, erroneamente privatizadas em 1996 (sem critérios de atuação, sem obrigações claras de ampliação/renovação/atendimento e sem conceder a livre circulação para todos nos trilhos de cada concessionária, muito prejudicando o País e o seu povo e já por 16 anos). Ao todo, 6 concessionárias detêm 97,0% dos 29 mil km da malha brasileira e nos quais, teoricamente, aplicaram R\$ 28,6 bilhões nos últimos 16 anos até 2011, ante apenas R\$ 1,4 bilhão pelo Governo. Já o Governo pretende ampliar rapidamente os trilhos para 49 mil km, mas estima-se necessidade de 52 mil km e todos operacionais. Em 2012, as concessionárias, teoricamente, investiram R\$ 5,3 bilhões, mas o Governo anunciou investimentos de R\$ 37,0 bilhões nos próximos 8 anos, ou seja, média anual de R\$ 4,6 bilhões. Contudo, o Setor precisa de investimentos totais de US\$ 80,0 bilhões. O Governo também exigiu em junho/2012 a recuperação imediata de 5 mil km de ferrovias abandonadas, sobretudo pelas concessionárias ALL (privada), FCA (semi estatal) e Transnordestina (privada), e conforme constava na Lei de privatizações. Também, um novo instrumento Legal irá obrigar as Empresas a permitirem a livre circulação de vagões de outras empresas nos seus trilhos.



FLÁVIO F. LAGE



A DISPONIBILIDADE FERROVIÁRIA E PORTUÁRIA/RODOVIÁRIA DOS EUA É BEM MAIOR, E MELHOR, DO QUE A DO BRASIL, MAS O MODAL MAIS USADO NOS EUA AINDA É A HIDROVIA COM 60,0% DOS FRETES (ANTE APENAS 11,0% NO BRASIL E AQUI MAIS COM MATERIAIS PARA CONSTRUÇÃO CIVIL)



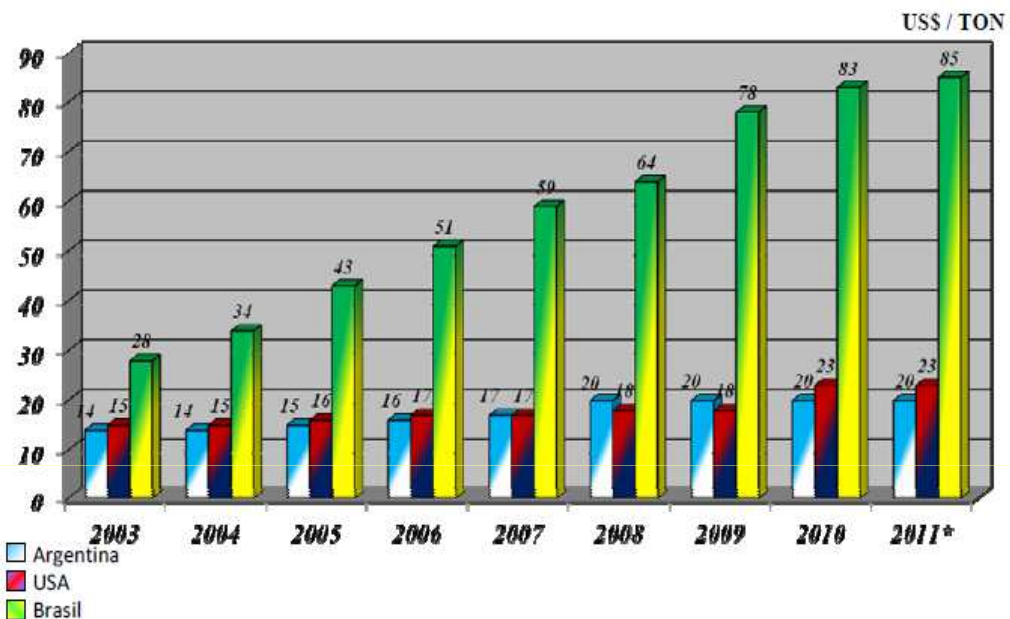
Ano-Base 2010			
	%	%	%
Hidrovia	11	2	60
Ferrovia	36	18	35
Rodovia	53	80	5

Distância Média ao Porto	1.000 a 1.100 Km	250 a 300 Km	1.000 Km
--------------------------	------------------	--------------	----------

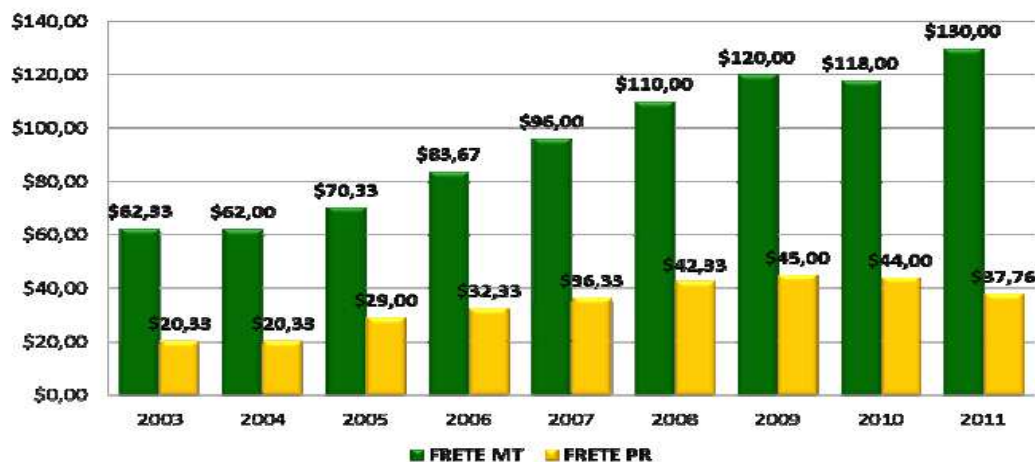
Contudo, nem toda ferrovia ou hidrovia no Brasil tem, ou terá, viabilidade econômica em médio prazo e como promotora do desenvolvimento, se de forma isolada (não se unindo às rodovias para percursos curtos) e fora de grandes projetos minerais. Apenas as cargas gerais, industriais, agrícolas e florestais não viabilizam ferrovias/hidroviias e portos, com custos baratos. Com as próximas privatizações/modernizações, as rodovias ficarão bem mais ágeis/confiáveis e muito se fortalecerão, além de gerarem muito mais empregos diretos e indiretos. Estudo recente do IPEA também já confirmou isto. O IPEA detém a maior credibilidade do Governo.



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)



Enquanto nos EUA e na Argentina, os preços do transporte rodoviário em US\$/ton se mantiveram no longo prazo, no Brasil, **INEXPLICAVELMENTE**, mais que **TRIPLICARAM** depois de 2003, sobretudo a partir das fazendas do MT, o Estado maior produtor de grãos e futuramente de madeiras e de carnes processadas (por ser o mais perto do Pacífico). Isto muito amplia o **CUSTO BRASIL**, reduz nossa competitividade e indica a necessidade de bem maior concorrência ferroviária e hidroviária, desde que com preços por pelo menos a metade dos rodoviários e com seriedade, pontualidade e, principalmente, maior velocidade. **INEXPLICAVELMENTE**, algumas ferrovias privatizadas há poucos anos, hoje cobram preços iguais ou maiores do que as rodovias vizinhas.



Capacidades dos Transportes

Mesmo sendo **MUITO MAIS CARAS E POUCO EFETIVAS**, o Brasil sempre priorizou as rodovias, devido ao petróleo ainda barato à época. Hoje, há 164 mil km de rodovias asfaltadas e apenas 28 mil de ferrovias, sendo apenas 10,9 mil utilizáveis. **SOMENTE AGORA AS FERROVIAS VOLTAM A SER PRIORIDADE.**

MODAIS	HIDRO	FERRO	RODO
Capacidade de Carga	<p>1 Comboio Duplo Tietê (4 chatas e empurrador)</p> <p>6.000 t</p>	<p>2,9 Comboios Hopper (86 vagões)</p> 	<p>172 Carretas Graneleiras Bi-trem</p> 
Comprimento Carga	150 m	1,7 km	3,5 km (26 km em movimento)

De 1969 a 2008, as rodovias ampliaram 180,0% e as ferrovias regrediram 14,0%

Fonte: Caramuru, DH, TCL

Comparativo de Frete



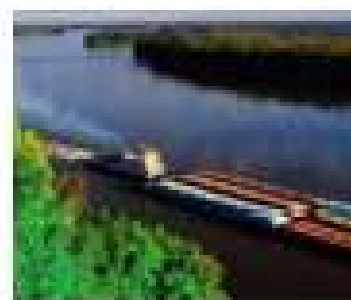
Rodovia

R\$ 271,00
mai./2009



Ferrovia

R\$ 44,00
mai./2009



Hidrovia

R\$ 35,00
mai./2009

R\$ - t por 1000 km

Comparativo de Custo Sócio-Ambiental

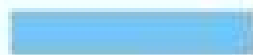
Rodoviário

US\$ 3,20



Ferrovário

US\$ 0,80



Hidroviário

US\$ 0,20



US\$ para cada 100 t , a cada KM

Fonte: Ministério dos Transportes, revisado por ECOBR Engenharia Ambiental

O valor dos fretes FERROVIÁRIOS no Brasil são IRREAIS e poderiam reduzir 50,0%, pois AINDA incluem recuperação de investimentos nas ferrovias e O NÃO FRETE IMEDIATO DE RETORNO (90,0% voltam vazios). Com isto, AINDA movimentam mais cargas de baixo valor e não CUMPREM HORÁRIOS (como nos EUA e U.E), perdendo muito para o novo conceito mundial de "truck-ship-truck". **RODOVIAS FICARÃO APENAS NOS TRAJETOS CURTOS (pelos altíssimos custos de manutenção).**

TRANSPORTES NO MUNDO – “HAVERÁ FORTE DISPUTA PELA VENDA DE PACOTES FECHADOS DE MODAIS, COMPARANDO-SE ANTES SUA EFICÁCIA, RAPIDEZ E CUSTOS”

- ✓ EFICIÊNCIA, RAPIDEZ E CUSTOS MENORES nos CONTRATOS/PACOTES sob novo conceito TRSRT “truck+rail +ship+rail+truck”= caminhão+trem+navio+trem+caminhão, VENDIDOS PELAS MEGA CARRIERS (grandes transportadoras multinacionais);
- ✓ CUSTOS MARÍTIMOS TENDEM A TER FORTE QUEDA pelos MUITOS e novos portos offshore múltiplos (sem filas, sem “demourrages” e com navios gigantes);
- ✓ Tendências para futuras Ferrovias “COSTA-A-COSTA”, RÁPIDAS, AUTOMÁTICAS e COM DESCARGAS DIRETAS NOS NAVIOS ou em “pallets sobre esteiras”; CAMINHÕES SOMENTE SERÃO UTILIZADOS PARA ATÉ 500 KM e a partir de terminais ferroviários intermodais;
- ✓ Os EUA têm 194,7 mil km de trilhos utilizáveis; Rússia, 87,2 mil; China, 65,6 mil e Canadá 64,9 mil km. O BRASIL SÓ TEM 28,0 MIL KM E APENAS 10,9 MIL KM SÃO PLENAMENTE UTILIZÁVEIS;
- ✓ CHINA está investindo US\$ 264,0 bilhões nos modais, sendo US\$ 88,0 em FERROVIAS;
- ✓ No BRASIL, APENAS 26% das cargas passam pelos trilhos - já foram 19% -, mas PRECISAMOS CHEGAR A 42%, SENÃO O PIB NÃO CRESCERÁ os necessários 4,0% a. a.;
- ✓ O Brasil precisa rapidamente de 52 mil km de novos trilhos OPERACIONAIS e para isto precisa de US\$ 80,0 bilhões de novos investimentos, sendo 30,0% nos trechos e 70,0% na construção urgente de desvios nos trechos urbanos. No momento, SÓ HÁ 10 MIL KM EM OBRAS LENTAS e com custos médio de US\$ 1,6 milhão/km. Também, 71,0% das nossas cargas são minério de ferro e quase não há espaços para outras cargas. Em Set. 2011, entre os maiores problemas para a não contratação ferroviária, 38,0% dos clientes falaram que o custo do frete ainda era muito elevado; 32,0% disseram que não haviam vagões especializados e 30,0% citaram que os prazos não são confiáveis, pois a velocidade é muito baixa e há muitas paradas;
- ✓ Somente entre 2007 e 2008, o crescimento de apenas +3,3% nos volumes das ferrovias JÁ REDUZIU 31 MIL VIAGENS DE CAMINHÕES NAS ESTRADAS.

A CHINA e seus vizinhos da Ásia priorizam, no momento, a construção da Ferrovia Transasiática (costa a costa) com 14 mil km, de Bangkok a Istambul, e que beneficiará 28 países, recebendo cargas de 114 mil km de rodovias

Intermodal network development

Bringing development inland



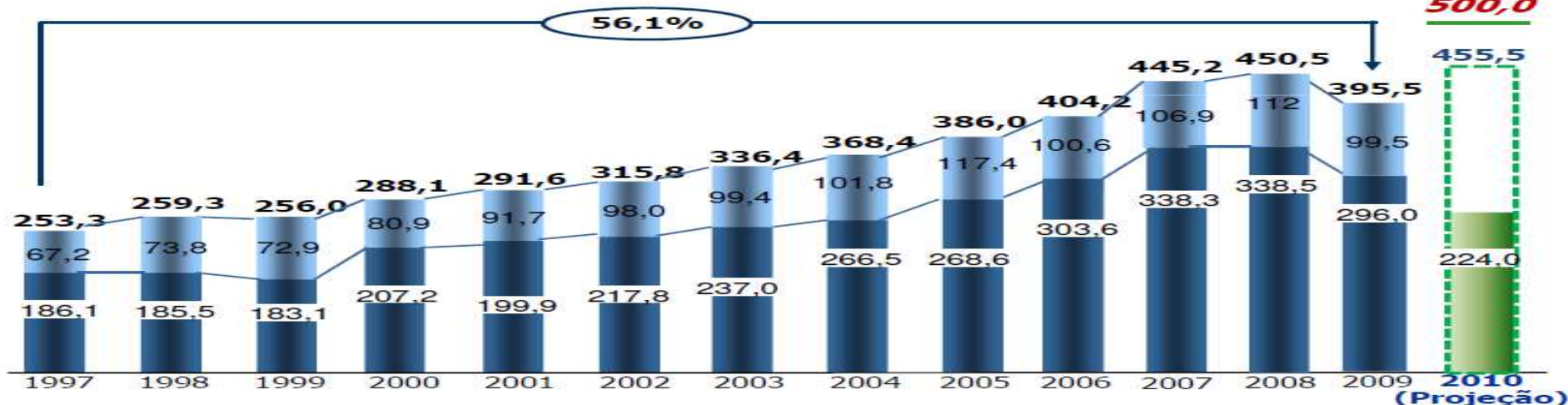
The Agreement has already identified stations of international importance

- International trading centres
- Connections between modes
- A more efficient logistics chain

Creating an economic stimulus

A ferrovia + rodovias atenderão Região com 26,0% do PIB mundial; 3,9 bilhões de pessoas; 30,0% das exportações mundiais e 12 das 20 maiores cidades do Mundo.

Movimentação de Carga Transportada pelas Ferrovias (milhões de TU)



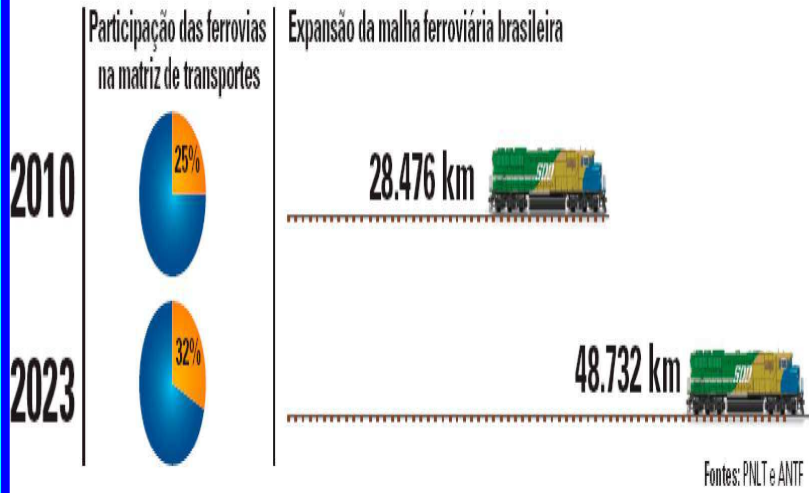
Nota: TU = Toneladas Úteis
Fonte: ANTT e Associadas ANTF

Brasil: O transporte ferroviário já ampliou muito após 2000 e deve dobrar até 2030. A partir de 2013 já não DEVE HAVER monopólio de trilhos, segundo a nova Lei.

Contudo, 65% de nossa malha atual está muito mau conservada ou inoperante, sendo 25% já sem como recuperar.

O Governo precisa exigir bem mais das ferrovias atuais uma rápida modernização, pois ainda se usa apenas 20% do tempo útil transportando e 80% carregando/descarregando. Para carregar um comboio com 220 vagões nas minas de ferro, gastam-se até 10 horas. Nas melhores Ferrovias da VALE, o "headway" diurno (intervalo de tempo entre os trens) ainda é de 20 minutos, bem acima dos 14 minutos dos principais concorrentes internacionais. Nossa velocidade média é muito baixa (apenas 25 km/hora, ante 80 km nos USA) e ainda há muitas bitolas divergentes, mas a tendência é o uso da bitola padrão nos novos trechos mais a rápida e até possivelmente barata implantação do terceiro trilho nos antigos trechos.

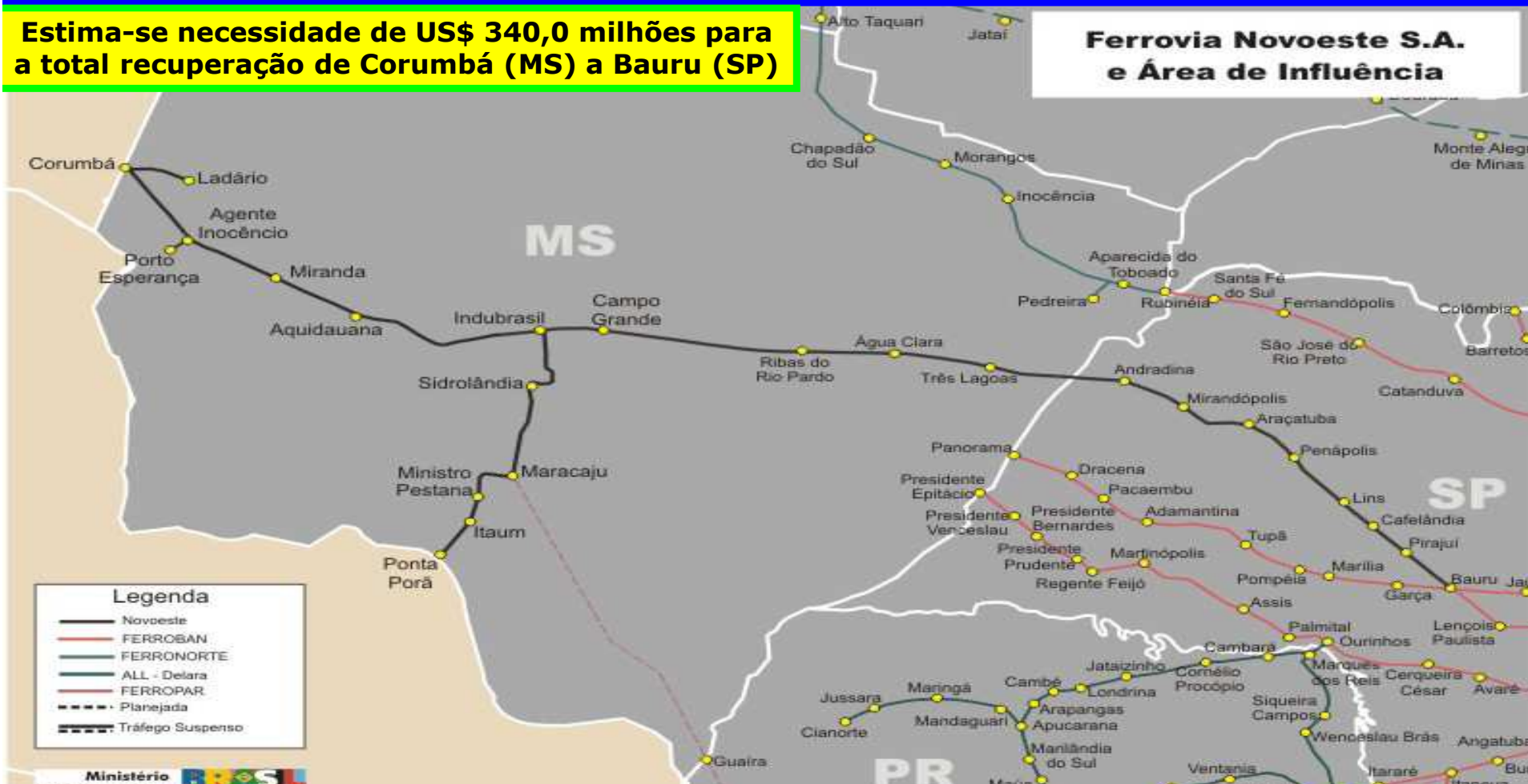
Ampliação das ferrovias na economia do País



Sem duvidas, uma possível futura reativação e dinamização da NovoEste + Ferrovia do Pantanal (ex Estrada de Ferro Noroeste do Brasil - NOB) – também da ALL, com bitola mista e também para passageiros - seria fundamental para alcançarmos o Pacífico, via Bolívia mais Chile/Peru, e para desenvolver aquela importante Região e o País. Com as erradas privatizações ocorridas em 1996, ela foi duramente sucateada, cfe. analistas, mas, espera-se a sua plena ressuscitação neste novo Governo, totalmente desenvolvimentista e mais sensível às necessidades locais, em especial das regiões mais pobres. Além de possibilitar que as indústrias de SP e de pequena parte do Centro-Oeste, sobretudo do MS e GO, mais MG, alcancem de forma mais barata o Pacífico, a nova Novoeste passa por regiões bastante agrícolas e por grandes jazidas de minério de ferro já em exploração no Brasil (perto de Corumbá-MS) e também na Bolívia. Hoje, parte da ALL se tornou a lucrativa Ferronorte e que operará de Rondonópolis (MT) a Santos (SP) em 2013, alcançando Cuiabá (MT) em 2016.

Estima-se necessidade de US\$ 340,0 milhões para a total recuperação de Corumbá (MS) a Bauru (SP)

Ferrovia Novoeste S.A. e Área de Influência





AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

Possivelmente, no futuro, a FNS Ferrovia Norte-Sul poderá também se integrar ainda mais à malha ferroviária de MG, SP, RJ, ES e BA através da junção de cargas (transbordos) com a Ferrovia FCA Ferrovia Centro-Atlântica (pertencente a VALE) e já presente no Porto Seco Centro-Oeste de Anápolis-GO (final da FNS) e também presente em Brasilia (DF). Não fossem bitolas diferentes, tudo seria ainda melhor. Quem sabe no futuro poder-se-ia implantar os chamado terceiro trilho da bitola mista? Por ordem direta da Sra. Presidente da Republica, a FCA deverá ser totalmente renovada.



Fotos de Minas de Ferro da VALE em MG, mais desenho com sua principal Ferrovia Vitoria-a-Minas, destas até Porto de Tubarão-ES (linha verde) e mais sua gigante ferrovia FCA- Ferrovia Centro-Atlântica, que usa sob concessão, (todas da linha marrom) e que precisará ser toda renovada e, realmente, dinamizada rapidamente para bem servir ao PAÍS



Para atender a elevada demanda por trilhos, a VALE negociou com o Governo de MG a construção de uma siderúrgica própria somente para trilhos em Governador Valadares (MG)

Em 2009, nossa densidade de transporte ferroviário era uma das piores do Mundo, mas, se, com a construção rápida das futuras ferrovias, passaremos a França e a Argentina e alcançaremos a Austrália. Afinal, os valores a investir nas ferrovias são muito menores do que no TAV, por exemplo, e muitas empresas já acreditam mais nas nossas ferrovias, levando a maiores compras e usos de materiais rodantes.

Países	Extensão da Malha Ferroviária em 2009 (km)	Área Territorial (Km ²)	Densidade em 2009
Alemanha	41.896	348.672	120,2
Argentina	31.409	2.736.690	11,5
Australia	37.855	7.682.300	4,9
Canadá	46.688	9.093.507	5,1
China	86.000	9.569.901	8,1
Dinamarca	2.667	42.434	62,9
EUA	280.000	9.161.966	24,7
França	29.213	549.970	53,1
Hungria	8.057	89.608	89,9
Índia	64.015	2.973.193	21,5
Rússia	87.157	16.377.742	5,3
Brasil	28.857	8.459.417	3,4

INVESTIMENTOS PUBLICOS EM ANDAMENTO OU A PROCURA DE PARCEIROS INTERNOS OU INTERNACIONAIS	Em R\$ bilhões de 2012
TAV - Trem de Alta Velocidade de São Paulo-Campinas - Rio de Janeiro	36,0
Usina Hidrelétrica de Belo Monte (em construção)	18,0
Usina Hidrelétrica de Santo Antônio (em construção)	6,1
Usina Hidrelétrica de Jirau (em construção)	9,5
Ferrovia Norte-Sul de São Luiz-MA até Anápolis-GO (em finalização)	9,3
Ferrovia Transnordestina (em construção e a concluir em 2015)	7,5
Transposição do Rio São Francisco (em construção e a concluir em 2015)	8,3
Investimento público anunciado em ferrovias entre 2013 e 2019	91,0
Investimento público anunciado em portos entre 2013 e 2017	54,2
Investimento público anunciado em rodovias entre 2013 e 2018	42,0
Investimento público anunciado em 270 aeroportos regionais entre 2013 e 2015	7,3

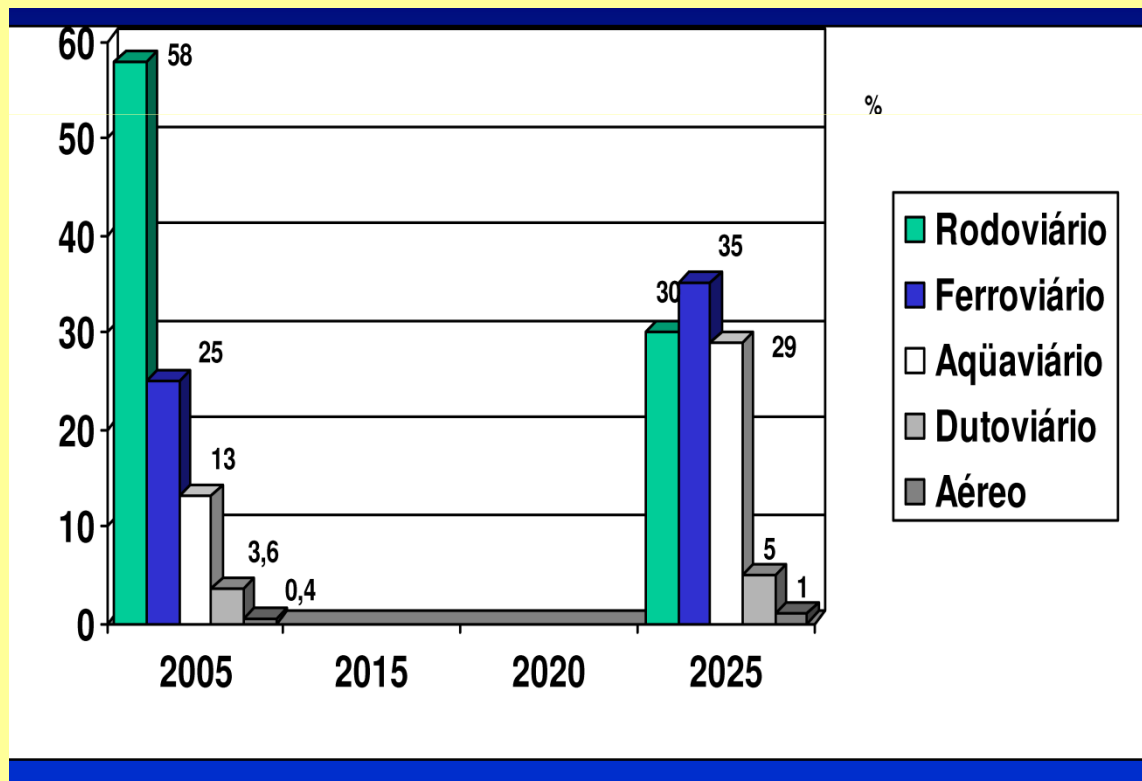




AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

Se continuar o elevado apoio publico e privado atual, em 2025, 35,0% das cargas brasileiras já serão transportadas por ferrovias e 29,0% por hidrovias.

Brasil - Matriz de Transportes em 2005 e previsões para 2025



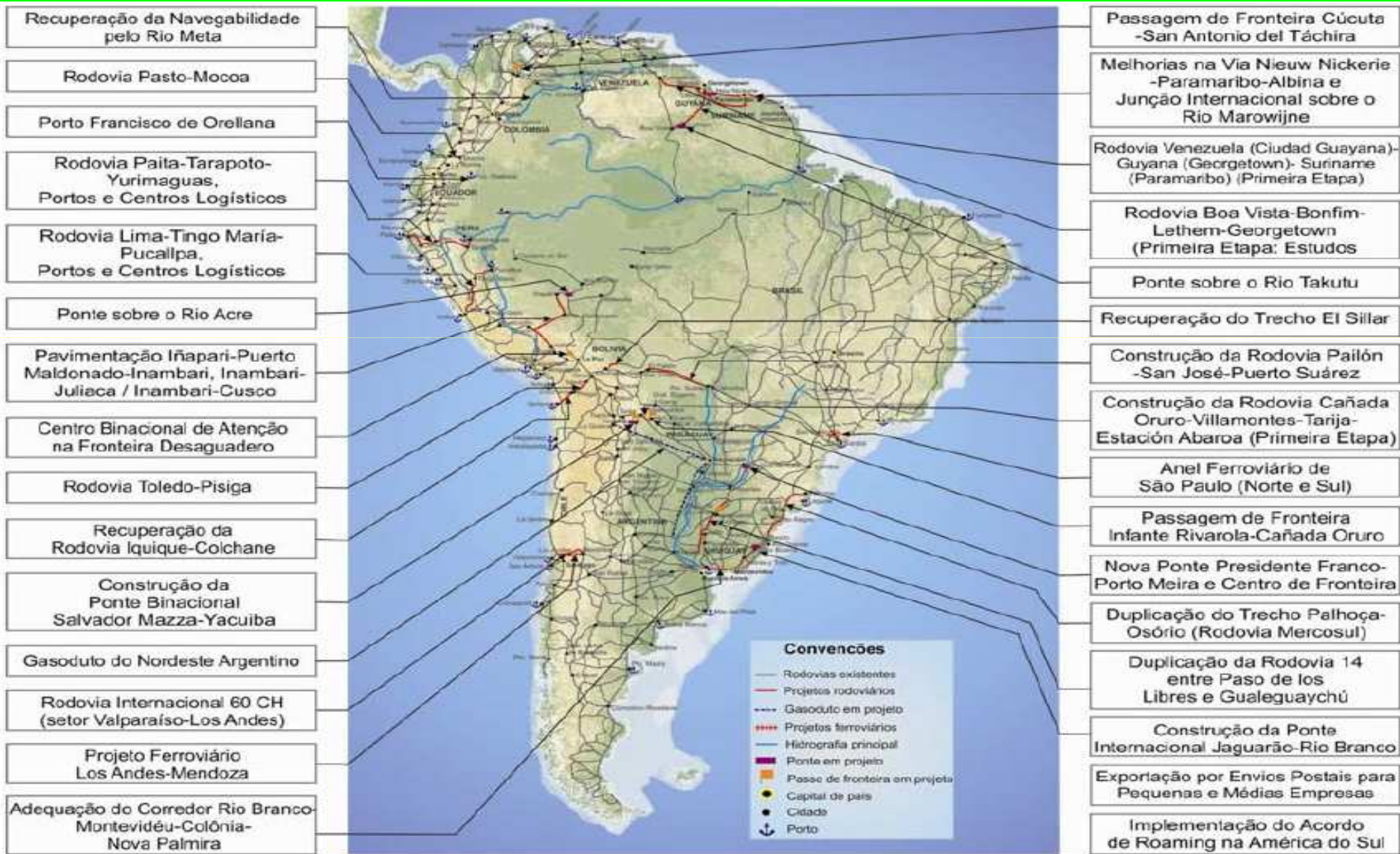
Fonte: ANTF

Além de muito baratear os custos com fretes e de promover o pleno desenvolvimento em regiões distantes e ainda pobres (também muito ampliando a demanda interna e local), a mudança na matriz de transportes para ferrovias e hidrovias poderá proporcionar:

- 1) 38,0% de aumento da eficiência energética;
- 2) 41,0% de redução de consumo de combustível;
- 3) 32,0% de redução de emissão de CO₂;
- 4) 39,0% de redução de emissão de NO.

Projetos já em andamento para integração socioeconômica e da infraestrutura da América do Sul desde 2009, conforme Acordo IIRSA – EIXO TOTAL

Recente, os países da UNASUL - União de Nações Sul-Americanas criaram uma espécie de PAC do Brasil para a América do Sul e em que serão investidos US\$ 100 bilhões em 520 obras de logística e de infraestrutura.





AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

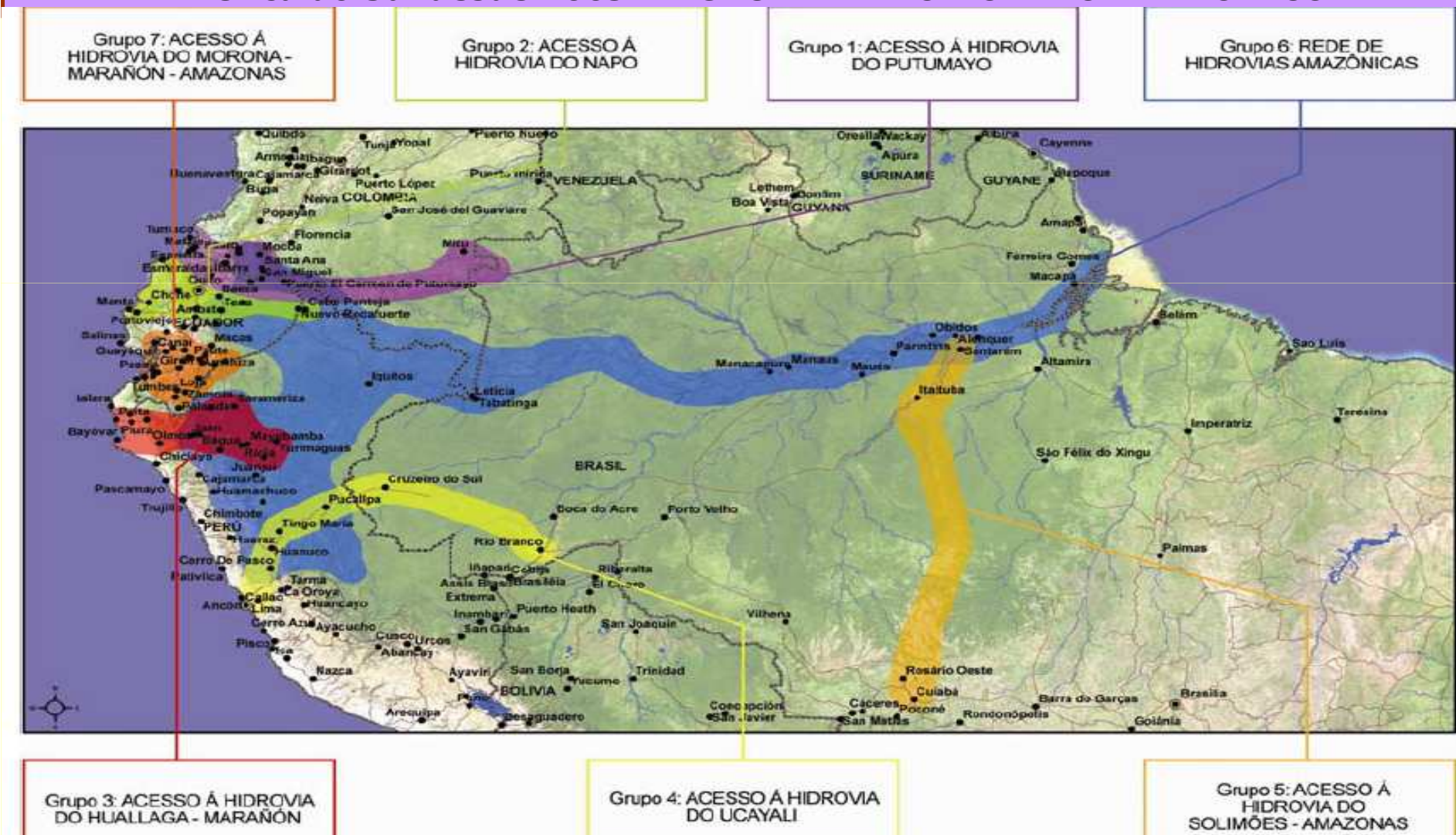
Projetos já em andamento para integração socioeconômica e da infraestrutura da América do Sul desde 2009 – AGRUPAMENTO DO EIXO ANDINO



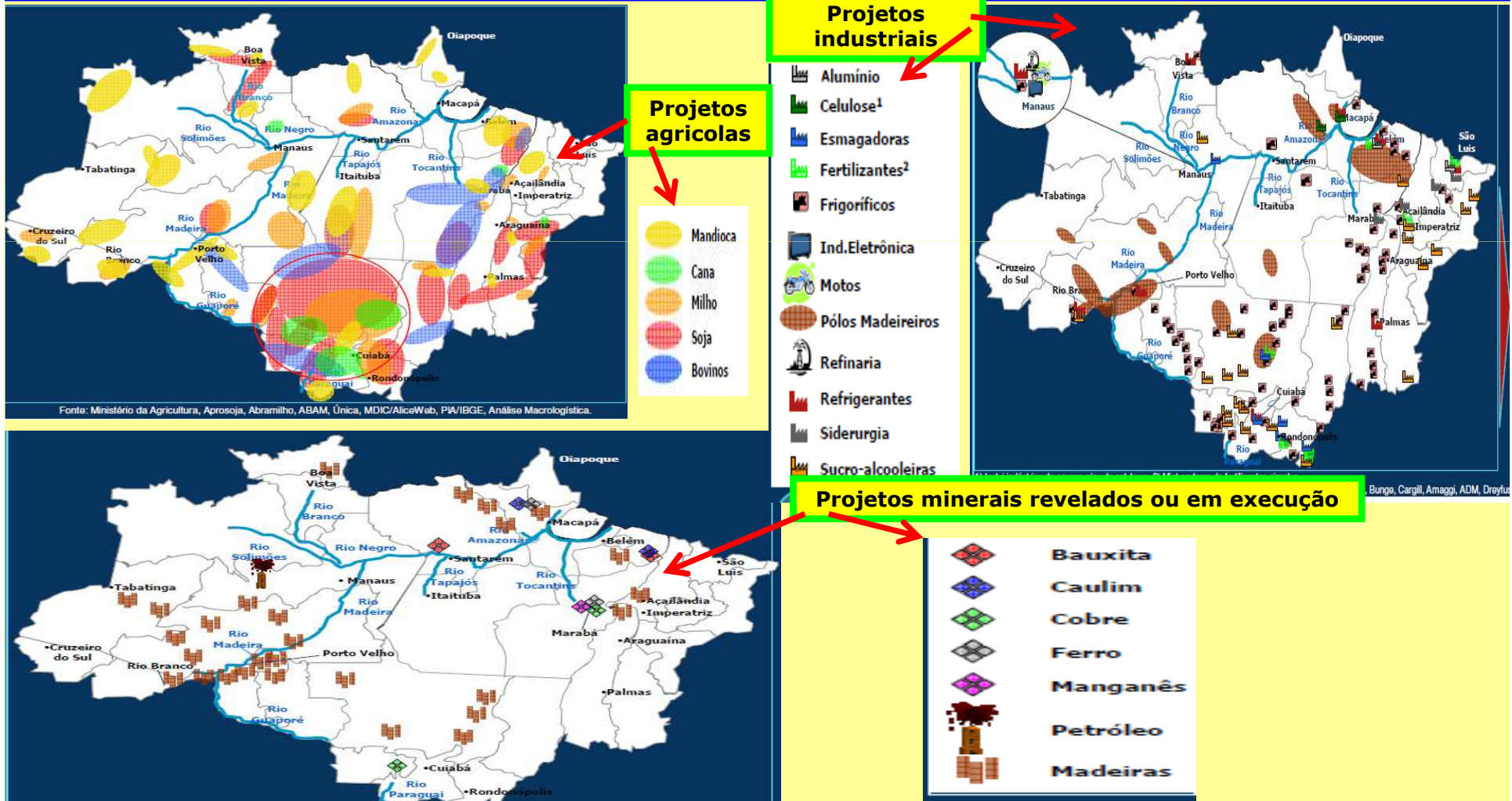


AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

Projetos já em andamento para integração socioeconômica e da infraestrutura da América do Sul desde 2009 – AGRUPAMENTO DO EIXO AMAZÔNICO



O potencial mineral, energético, petrolífero/gás e agrícola da Região Norte do Brasil é um dos maiores do Mundo. Há muitas minas gigantes já reveladas e grandes Projetos em execução (aguardando pelas futuras ferrovias, portos e hidroelétricas), tudo legal, comprovadamente sustentável, sem degradar as florestas e sem prejudicar seus povos. Há muitas outras minas em pesquisas e/ou já conhecidas e até registradas, mas ainda não reveladas. Pequena parte da floresta pode ser usada para modernos projetos madeireiros legais e muito rentáveis com Manejo Florestal Sustentável e ambientalmente corretos (a espera das ferrovias e portos). Também, pode-se explorar em boa parte da floresta nativa as seringueiras, plantas medicinais, ervas, sucos e polpas de frutas exóticas, artesanatos etc.. O POVO da AMAZONIA TAMBÉM É BRASILEIRO E PRECISA SE DESENVOLVER SOCIO-ECONOMICAMENTE E TER A SUA INCLUSÃO SOCIAL GARANTIDA. ONGS ESTRANGEIRAS NÃO PODEM SE APODERAR DA AMAZONIA.





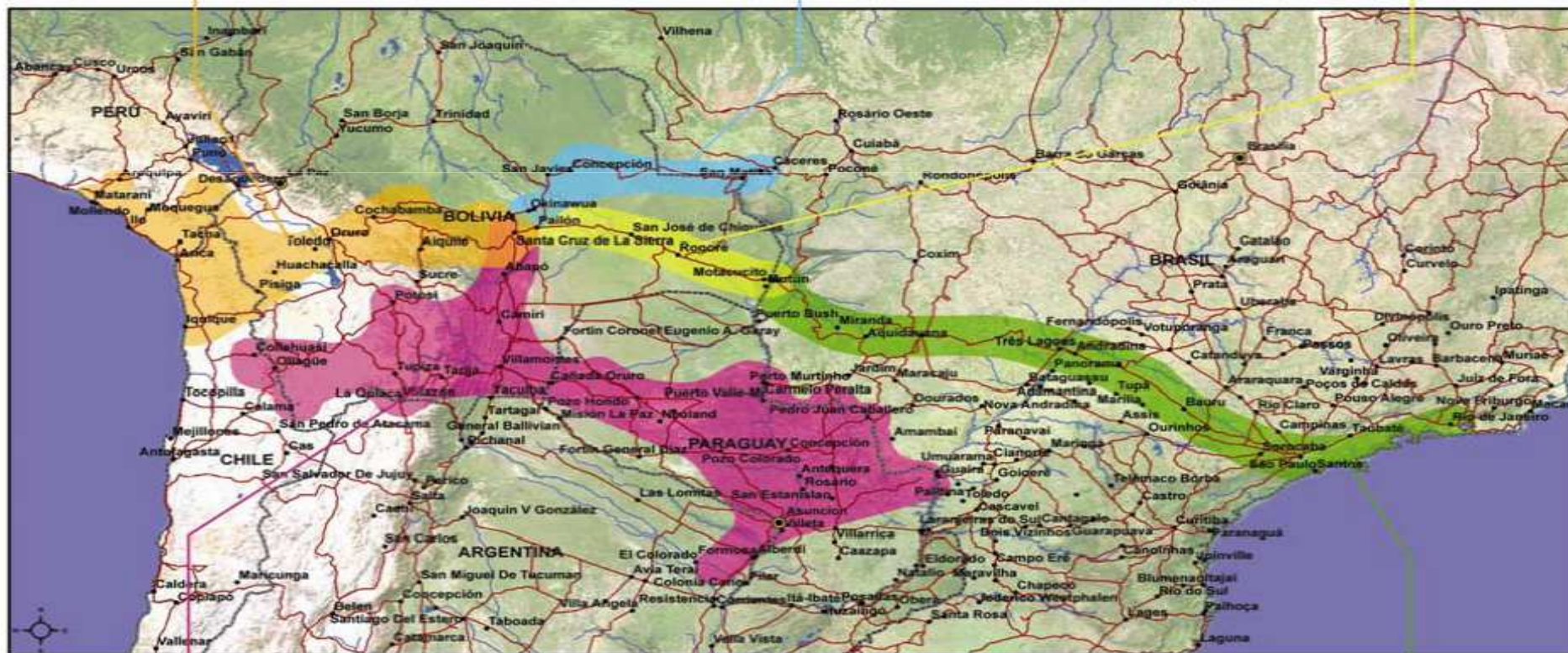
AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegócios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasília-BRAZIL)

Projetos já em andamento para integração socioeconômica e da infraestrutura da América do Sul desde 2009 – AGRUPAMENTO DO EIXO CENTRAL BIOCEANICO

Grupo 5: CONEXÕES DO EIXO AO PACÍFICO: ILO / MATARANI - DESAGUADERO - LA PAZ + ARICA - LA PAZ + IQUIQUE - ORURO - COCHABAMBA - SANTA CRUZ

Grupo 4: CONEXÃO SANTA CRUZ - CUIABÁ

Grupo 3: CONEXÃO SANTA CRUZ - PUERTO SUÁREZ (PORTO SUÁREZ) - CORUMBÁ



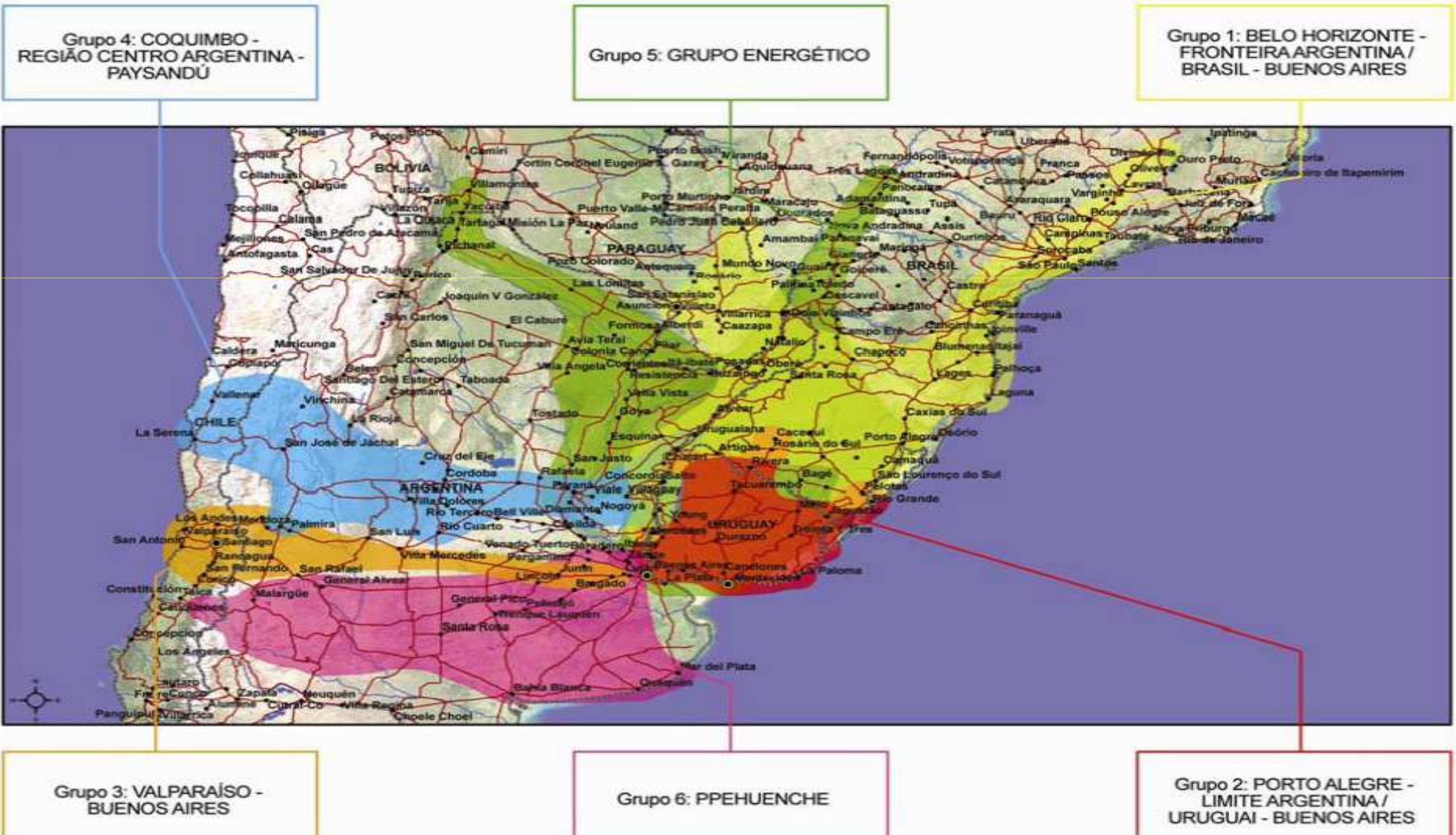
Grupo 1: CONEXÃO CHILE - BOLÍVIA - PARAGUAI - BRASIL

Grupo 2: OTIMIZAÇÃO DO CORREDOR CORUMBÁ - SÃO PAULO - SANTOS - RIO DE JANEIRO



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

Projetos já em andamento para integração socioeconômica e da infraestrutura da América do Sul desde 2009 – AGRUPAMENTO DO EIXO DO MERCOSUL





AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

Rodovia Inter-oceânica Brasil - Peru (portos do sul do Peru) em final de construção (a futura ferrovia Inter-oceânica gigante será, em pequena parte, paralela a esta rodovia até entrar no Acre, mas após cortar todo o ACRE, subirá até aos portos do norte do Peru, via cidades já quase no final dos Andes – vide mapa a seguir)





AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegócios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

AREAS JÁ ATENDIDAS PELA RODOVIA INTEROCEÂNICA 364 NO BRASIL E POR SUA IRMÃ NO PERU, MAIS FERROVIAS PERUANAS E BOLIVIANAS JÁ OPERANDO, INCLUSIVE DE PUCALLPA AO NORTE DO PERU POR ONDE TAMBÉM PASSARÁ A FUTURA FERROVIA PERUANA ATÉ OS PORTOS DE PAITA, SECHURA E BAYOVAR (PERTENCENTE A VALE PERU)



LEGENDA:



Limites internacionais
Estradas e rodovias
Rodovia interoceânica



Cidades
Hinterlândia da Rodovia Interoceânica



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

**BR 364 – DO ACRE À DIVISA DO PERU
– A INAUGURAR ATÉ DEZEMBRO/2013 –
OBRA DO PAC**



Ponte Sobre Rio Juruá

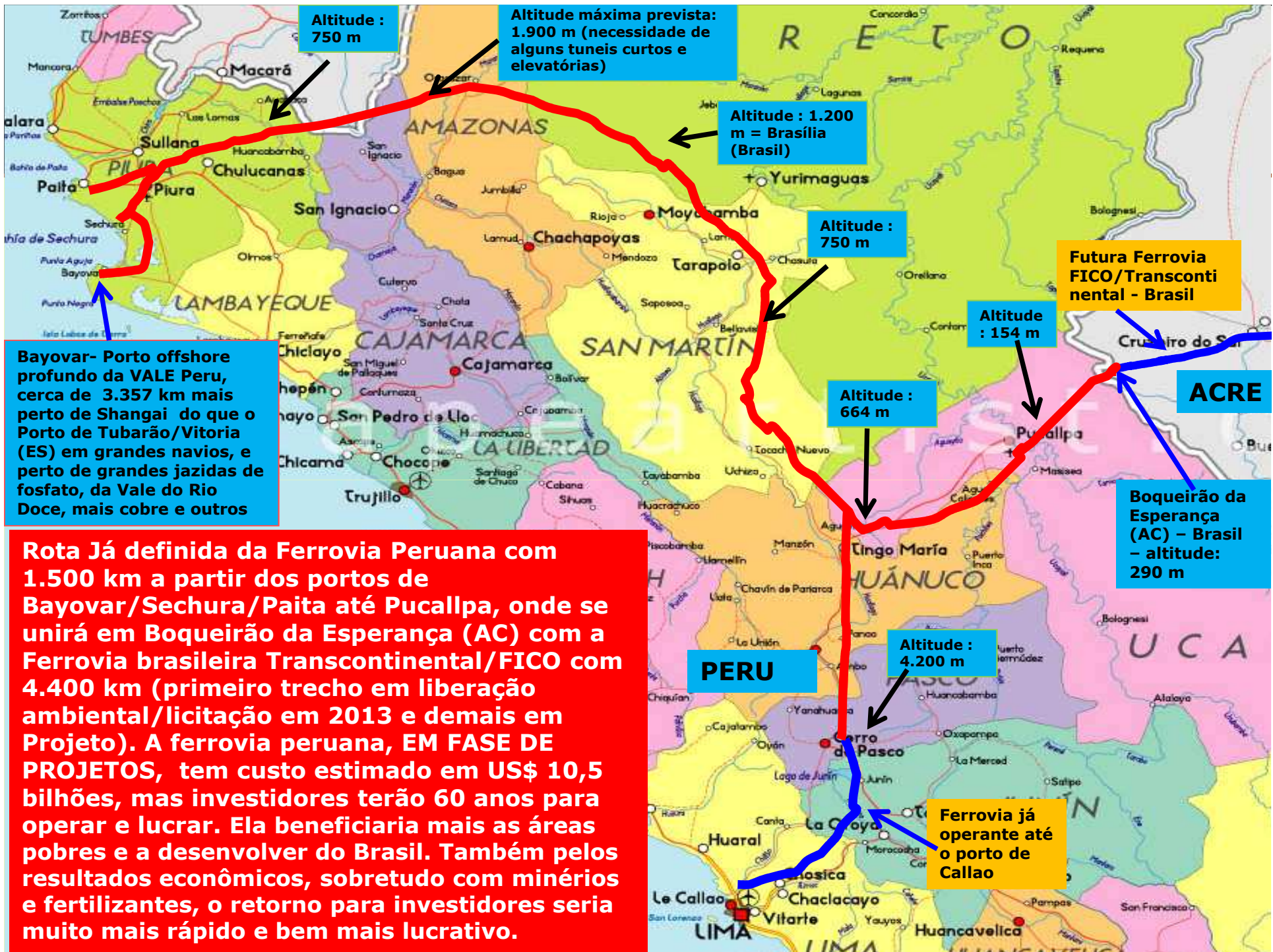


Ao longe, o Porto de Bayovar no Peru



**A VALE lançando a pedra fundamental do Projeto
Fosfato no Porto de Bayovar no Peru;
e já operando desde Jan./2011**

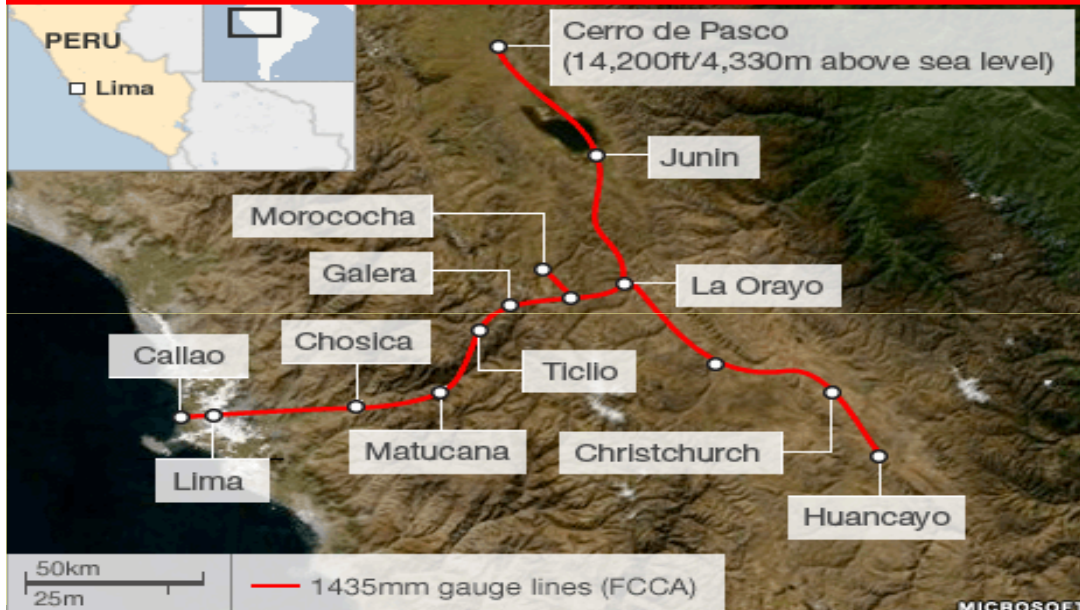






AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

É bom lembrar que o Peru tem grande experiência em construir e operar ferrovias em grandes altitudes, inclusive para transportes de minérios. A FCCA Ferrocarril Central do Peru, por exemplo, tem 1.435 km de linhas, sendo parte acima de 4.000 metros e com 68 tuneis.



Peru (Centro) - Porto de Callao, a 16,1 mil km do porto de Sanghai (China) e profundidade atual de 15 metros (prevista a construção vizinha do Hub Port San Lorenzo com profundidade de 45 metros)



Peru (Sul)- Porto de Matarani, a 16,5 mil km do Porto de Yokohama (Japão) e profundidade atual de 13 metros



Brasil – Desfiladeiro da Esperança na divisa do Acre com o Peru e por onde passará a Ferrovia Transcontinental brasileira

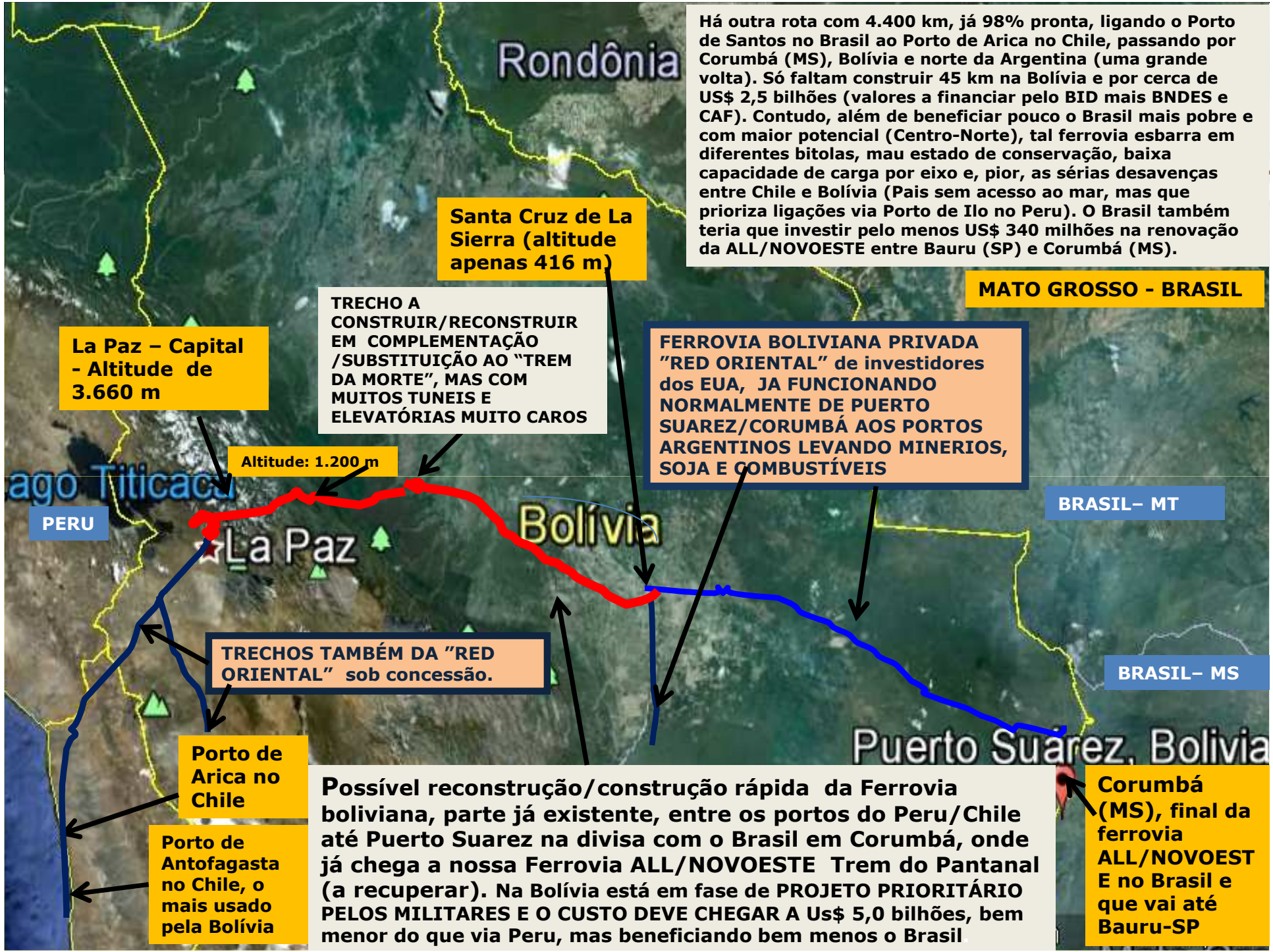




AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

PERU - PORTO OFFSHORE DE BAYOVAR - DETALHES DO PROJETO E DE INICIO DA CONSTRUÇÃO (profundidade inicial de 15 metros). Vide filme acerca em <http://ports.com/peru/port-of-bayovar/photos/#/show-gallery?o=video-0>





Há outra rota com 4.400 km, já 98% pronta, ligando o Porto de Santos no Brasil ao Porto de Arica no Chile, passando por Corumbá (MS), Bolívia e norte da Argentina (uma grande volta). Só faltam construir 45 km na Bolívia e por cerca de US\$ 2,5 bilhões (valores a financiar pelo BID mais BNDES e CAF). Contudo, além de beneficiar pouco o Brasil mais pobre e com maior potencial (Centro-Norte), tal ferrovia esbarra em diferentes bitolas, mau estado de conservação, baixa capacidade de carga por eixo e, pior, as sérias desavenças entre Chile e Bolívia (País sem acesso ao mar, mas que prioriza ligações via Porto de Ilo no Peru). O Brasil também teria que investir pelo menos US\$ 340 milhões na renovação da ALL/NOVOESTE entre Bauru (SP) e Corumbá (MS).

Santa Cruz de La Sierra (altitude apenas 416 m)

MATO GROSSO - BRASIL

TRECHO A CONSTRUIR/RECONSTRUIR EM COMPLEMENTAÇÃO /SUBSTITUIÇÃO AO "TREM DA MORTE", MAS COM MUITOS TUNEIS E ELEVATÓRIAS MUITO CAROS

FERROVIA BOLIVIANA PRIVADA "RED ORIENTAL" de investidores dos EUA, JA FUNCIONANDO NORMALMENTE DE PUERTO SUAREZ/CORUMBÁ AOS PORTOS ARGENTINOS LEVANDO MINERIOS, SOJA E COMBUSTÍVEIS

La Paz – Capital - Altitude de 3.660 m

Altitude: 1.200 m

BRASIL – MT

TRECHOS TAMBÉM DA "RED ORIENTAL" sob concessão.

BRASIL – MS

Porto de Arica no Chile

Possível reconstrução/construção rápida da Ferrovia boliviana, parte já existente, entre os portos do Peru/Chile até Puerto Suarez na divisa com o Brasil em Corumbá, onde já chega a nossa Ferrovia ALL/NOVOESTE Trem do Pantanal (a recuperar). Na Bolívia está em fase de PROJETO PRIORITÁRIO PELOS MILITARES E O CUSTO DEVE CHEGAR A Us\$ 5,0 bilhões, bem menor do que via Peru, mas beneficiando bem menos o Brasil

Porto de Antofagasta no Chile, o mais usado pela Bolívia

Corumbá (MS), final da ferrovia ALL/NOVOEST E no Brasil e que vai até Bauru-SP

Puerto Suárez, Bolívia



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

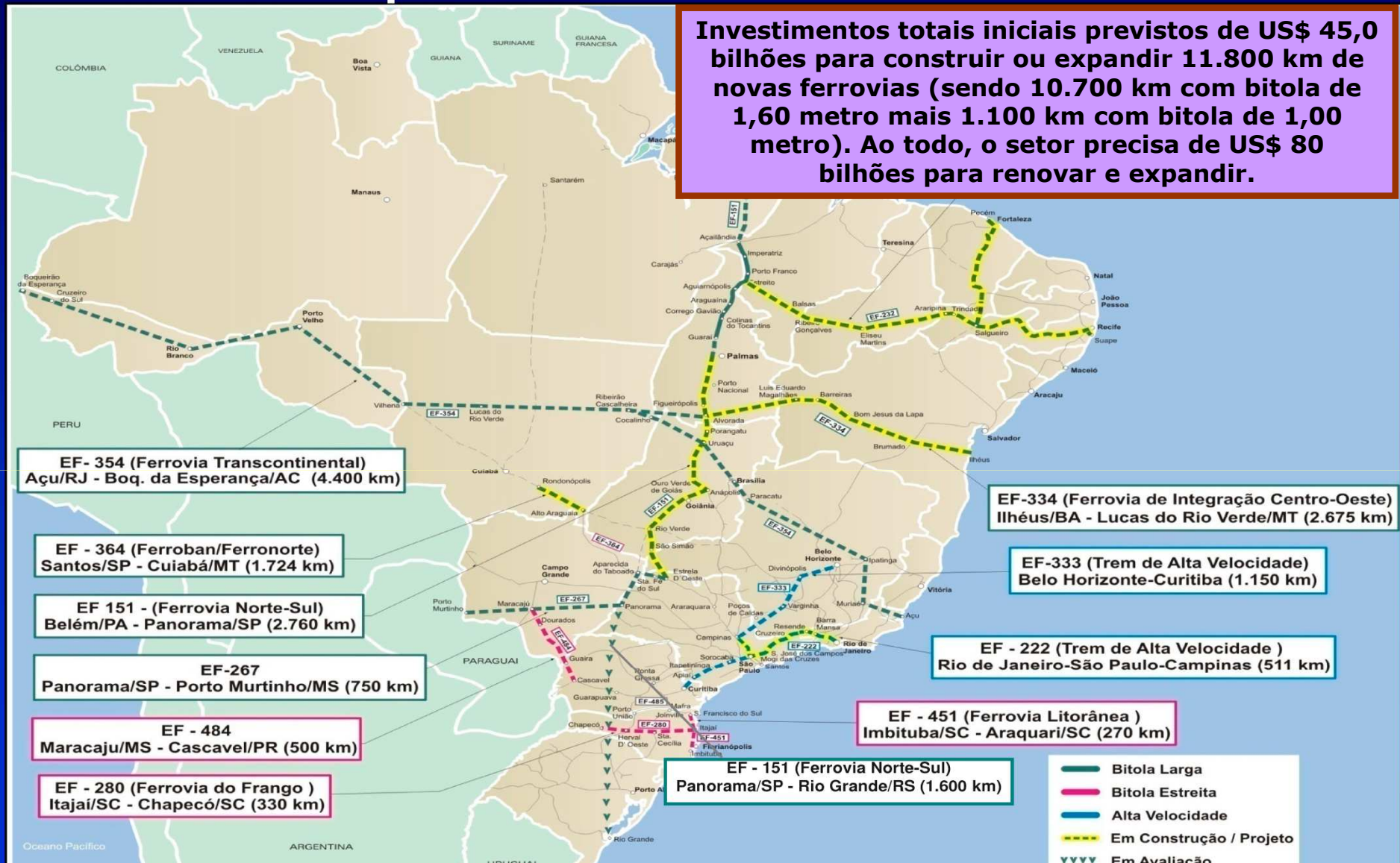
Com um total de 1.724 km, a Ferrovia privada Vicente Vuolo (ex-Ferronorte) e suas irmãs da ALL Logística serão fundamentais para a integração reversa do Porto de Santos mais das Industrias de São Paulo com as hidrovias do sudoeste mais a malha ferroviária da Bolívia/Argentina/Chile/Peru e de lá alcançar a Ásia. No momento, já funciona transportando muitos grãos desde Alto Araguaia-MT e Chapadão do Sul-MS (divisa de GO) para Santos e está em expansão rápida em direção a Rondonópolis, onde deve chegar em 2013 e, após, a Cuiabá e Região (2016), interligando-se com a futura Ferrovia FICO.

BRASIL - TRÊS POSSIBILIDADES JÁ DETERMINADAS PARA ACESSOS FERROVIÁRIOS RÁPIDOS AO PACIFICO - VIA CONEXÕES FERROVIÁRIAS FUTURAS, INTERNAS E EXTERNAS, EM DIREÇÃO AOS PORTOS DO CHILE, BOLIVIA E PERU



Programa para rápida Expansão das Ferrovias no Brasil- Situação em Dez. 2012

Investimentos totais iniciais previstos de US\$ 45,0 bilhões para construir ou expandir 11.800 km de novas ferrovias (sendo 10.700 km com bitola de 1,60 metro mais 1.100 km com bitola de 1,00 metro). Ao todo, o setor precisa de US\$ 80 bilhões para renovar e expandir.



Em julho/2011, a VALE decidiu investir mais US\$ 1,0 bilhão na remodelação e na dinamização da antiga Ferrovia FCA (da qual detém a concessão). Pretende priorizar a interligação do triangulo mineiro e norte de Minas com a FNS em Anápolis (GO) e os acessos ao Porto de Santos mais ao Porto de Aratu/Cotegipe, perto de Salvador (BA), e a outros portos vizinhos (como Ilheus-BA e Pecem-PE). Na verdade, a VALE procura se precaver contra a concorrência futura das novas ferrovias públicas, em construção acelerada e com livres acessos, segundo o novo Modelo legal aprovado no mesmo mês.

PAC – Ferrovias

Investimentos no Sistema de Bitola Larga



Com as novas ferrovias, as condições de escoamento serão MUITO MELHORES, MAIS RÁPIDAS, CONFIÁVEIS E MAIS BARATAS DO QUE NAS ANTIGAS. Também haverá muito retorno de fertilizantes e itens importados da Ásia e da América Latina, via Porto de Bayovar e outros do Peru, Bolívia e Chile. O FLUXO DE COMÉRCIO IRÁ AMPLIAR MUITO E POR BAIXO CUSTO, BENEFICIANDO TODA A ECONOMIA DA AMÉRICA LATINA e sem depender muito do novo Canal do Panamá (esperam-se pedágios muitos caros).

FNS - Ferrovia Norte Sul - 95% pronta em Dez./ 2012



DESCRIÇÃO: Construção da Ferrovia Norte-Sul

UF: TO/GO/MS/SP

META: 2.258 km

Trecho Norte - 720 km

Trecho Sul - 1.538 km

DATA DE CONCLUSÃO : 2 .011

INVESTIMENTO PREVISTO 2007 - 2010: R\$ 6,4 bilhões

EXECUTOR: VALEC

Trecho Norte - Açailândia/MA - Palmas/TO

➢ Concessão realizada em 20/12/2007

➢ Aguiarnópolis - Araguaina - concluídos 147 km

➢ Araguaina - Palmas - em obras 358 km

Trecho Sul - Palmas/TO - Santa Fé do Sul/SP

➢ Concessão a ser realizada em março/09 (leilão)

➢ Palmas - Uruaçu em contratação 505 km

➢ Uruaçu - Anápolis - em obras 280 km

➢ Anápolis - Santa Fé do Sul - em estudo 753 km

A inaugurar em Outubro/2013. De Figueirópolis-TO a Uruaçu-GO dará carona a Ferrovia de Integração Oeste-Leste, vinda de Ilheus-BA. As obras atrasaram bastante em 2012, em decorrência de ações jurídicas acerca do valor pago pelas indenizações das terras por onde passa a ferrovia.



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

"TRECHO RECEM CONCLUÍDO DA FNS - FERROVIA NORTE-SUL PERTO DE DARCIÓPOLIS (TO)



TERMINAL DE GRÃOS JÁ EM OPERAÇÃO EM COLINAS (TO)

A GIGANTE FERROVIA NORTE-SUL: "O PRIMEIRO TRECHO DE SÃO LUIZ-MA A ANAPOLIS-GO DEVE SER CONCLUÍDO EM OUTUBRO DE 2013 E O SEGUNDO (DE ANAPOLIS-GO A ESTRELA D'OESTE-SP, UNINDO COM AS DEMAIS FERROVIAS PARA CHEGAR AO PORTO DE SANTOS) JÁ ESTÁ EM CONSTRUÇÃO COM CUSTO INICIAL DE R\$ 2,7 BILHÕES E SEUS TRILHOS ESTÃO EM LICITAÇÃO. O TERCEIRO TRECHO (EM ESTUDOS) IRÁ DE SÃO PAULO ATÉ PELOTAS (RS) NA DIVISA COM O URUGUAI E PERTO DA ARGENTINA"

FUTURA FERROVIA BIOCEÂNICA ou Transoceânica – Em parte desde o novo mega Porto de Ilhéus/Aritaguá (BA) até o Porto de Bayovar no Peru - TRECHO OESTE – ROTA PREVISTA DA FICO

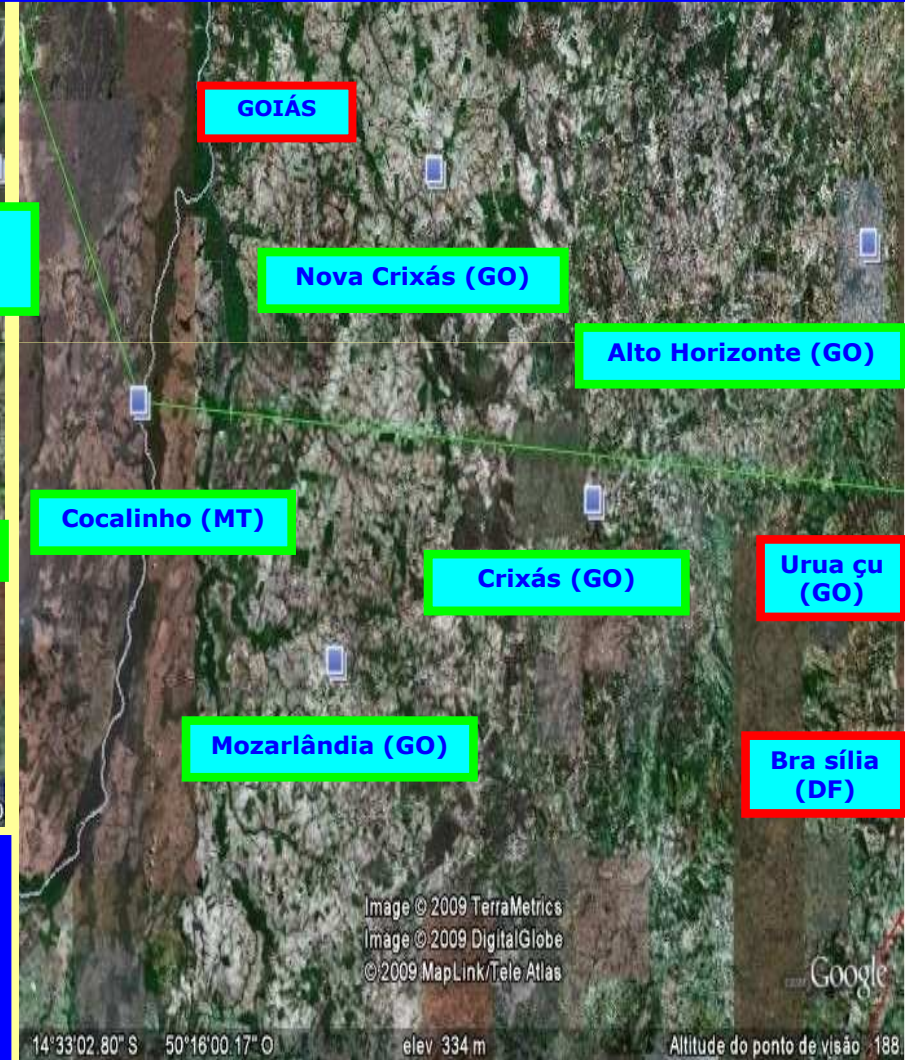




AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegócios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasília-BRASIL)

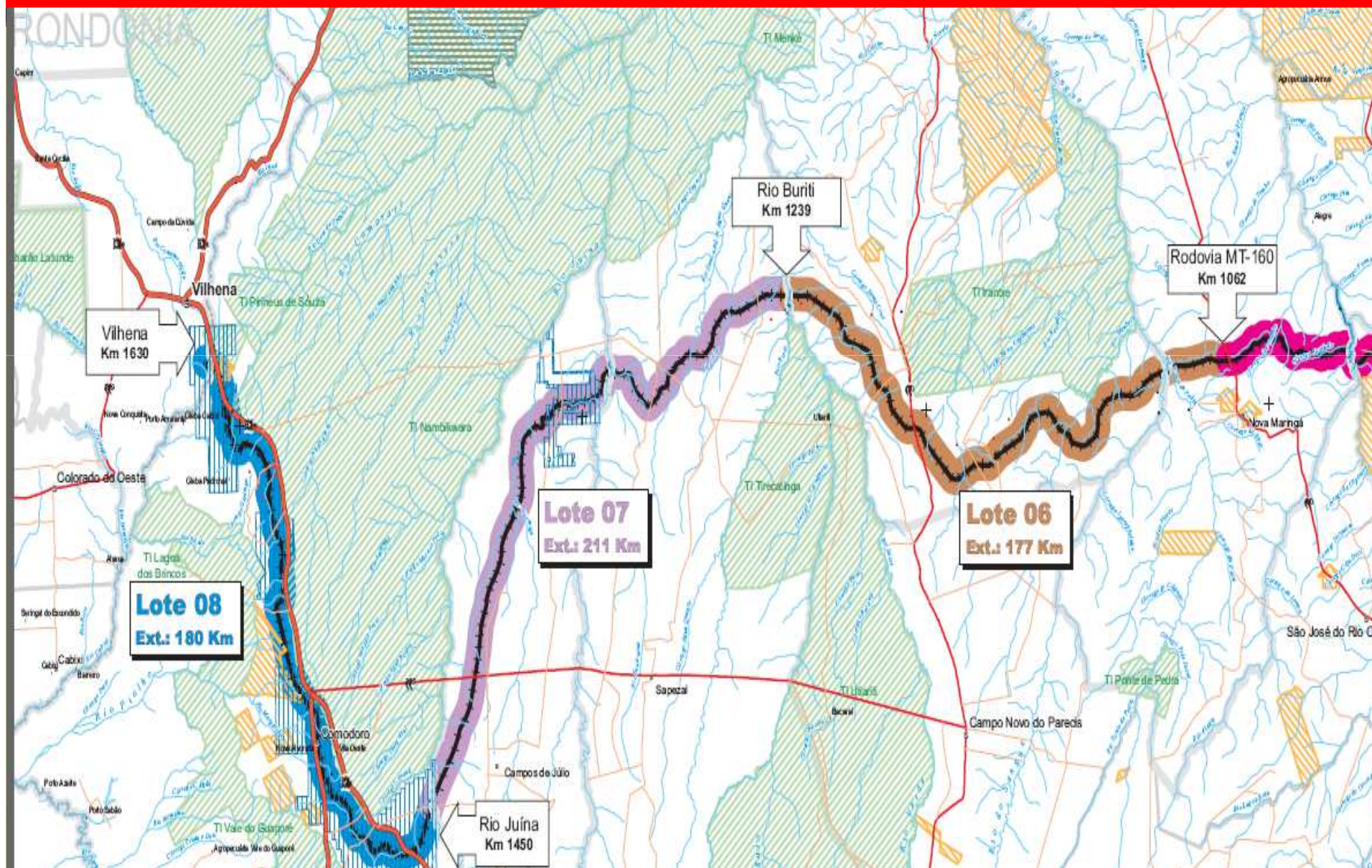


Ferrovia FICO - Trecho Oeste em GO, segundo a VALEC (linha verde)

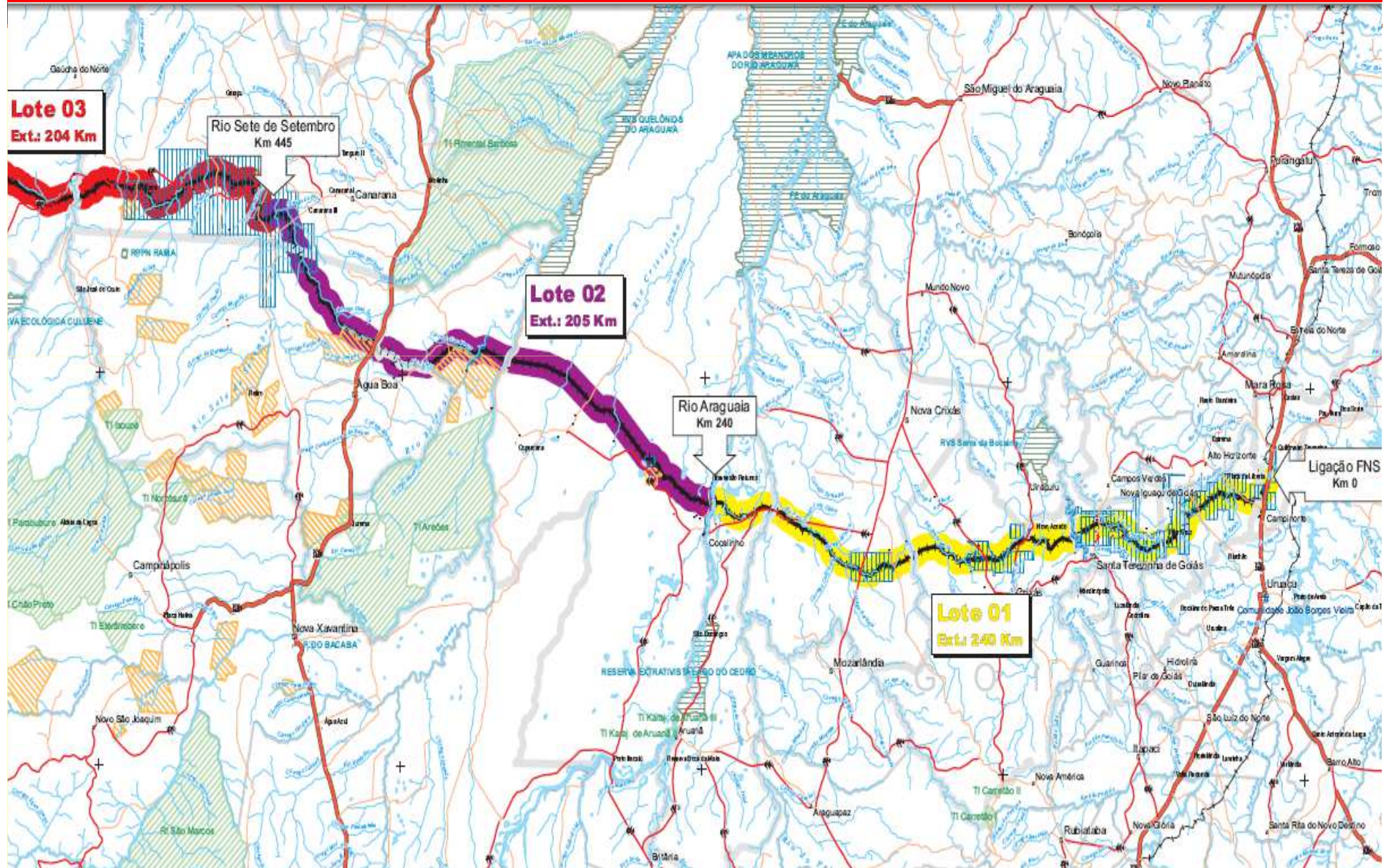


Ferrovia FICO - Trecho Oeste no MT e RO, segundo a VALEC (linha verde). Estima-se custo inicial entre Uruaçu (GO) e Vilhena (RO) de R\$ 6,6 bilhões.

FUTURA FICO - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO-OESTE – Percurso previsto para o centro dos Estados de Mato Grosso e de Rondônia. Depois de cruzar os Estados de Rondônia e do Acre, a ferrovia alcançará o Porto de Bayovar no Peru (da VALE Peru e já em operação desde jan/2011)



FUTURA FICO - FERROVIA DE INTEGRAÇÃO DO CENTRO-OESTE - Percurso previsto para o centro dos Estados de Mato Grosso e de Goiás. Ao final, ela se une perto de Brasília com a FNS - Ferrovia Norte Sul (vinda do Porto de Itaqui -MA e já 95% pronta) e também com a FERROVIA FIOCRUC, seguindo até o Porto de Ilheus-BA



FUTURA FERROVIA BIOCEÂNICA – Em parte, desde o futuro mega Porto de Ilhéus/Aritaguá (BA) até o Porto de Bayovar no Peru - TRECHO LESTE - ROTA JÁ DEFINIDA da FIOB (obras iniciadas em dezembro de 2010 com custo inicial de R\$ 7,3 bilhões e com canteiro mais avançado já na metade do percurso em Correntina-BA)



Muito mas alimentos, grãos, frutas irrigadas, biodiesel, etanol de cana irrigada, minério de ferro, níquel, manganês, urânio, pedras preciosas etc..

FUTURA FIOI – FERROVIA DE INTEGRAÇÃO OESTE-LESTE - A mais estratégica ferrovia mineral do País em bitola larga porque está perto de minas gigantes e inexploradas (no nordeste de GO, sudeste de TO, norte e nordeste de MG e sudoeste/nordeste da BA) e do futuro mega porto off shore de Ilheus-BA, além de próxima a antiga, mas operante, ferrovia de bitola estreita que vai de São Paulo até Aracaju-SE (FCA).



A FIOLE passa por regiões com muitas futuras jazidas de minério de ferro, níquel, manganês, ouro, terras raras, grafite, mármore, quartzos, granitos etc., todas com significativos volumes já comprovados e apenas a espera da ferrovia para se explorar; também com já elevada produção de grãos, algodão, carnes e leite etc.. E, COM MUITAS BOAS TERRAS AINDA A ABRIR E A RECUPERAR, LEGALMENTE, PARA PRODUZIR E EXPORTAR OU PARA ABASTECER O VIZINHO MERCADO DO NORDESTE COM DEMANDA CRESCENTE E POTENCIAL.



MAPA DA FIOL MAIS DO FUTURO PORTO "OFFSHORE" DE ILHEUS-ARITAGUÁ A 3,5 KM DA PRAIA E COM ATÉ 24 METROS DE CALADO PARA NAVIOS GIGANTES



FUTURA FERROVIA FIOL- DO PORTO DE ILHEUS-BA ATÉ FIGUEIROPOLIS-TO, UNINDO-SE COM A FNS NORTE-SUL (fotos do início das obras de Ilhéus a Itabuna em 2011). Com todos os trilhos em licitação, em obras rápidas e previsão de conclusão em 2016. O canteiro mais avançado das obras já está perto da cidade de Correntina (BA).



FERROVIA FIOL- Obras perto de Jequié (BA) e em direção a Brumado (BA)



As obras da Fiol estão em ritmo acelerado e o canteiro de obras mais avançado já chegava a Correntina (BA) em dezembro/2012, cerca de metade do percurso de 1.527 km previstos até Figueirópolis (TO). As obras somente não andam mais rápido, devido às demoras nas liberações ambientais pelo próprio Governo e às lentas negociações para pagar as necessárias indenizações aos proprietários das terras desapropriadas. Também, há muitos embargos seguidos pelos Tribunais de Contas, sem dúvidas louváveis e benéficos. Contudo, para alguns sociólogos e políticos sérios, tais ações e questionamentos deveriam anteceder as obras ou ser via pesadas medidas corretivas/punitivas e até prisões após o seu término e nunca na fase da execução, pois muito prejudicam aquelas regiões muito pobres e o País, parecendo mais ações por desconhecimento das realidades e das aspirações locais mais, provavelmente, certas insensibilidades com pessoas muito pobres.

Canteiro em Brumado (BA) onde se encontra com os trilhos da FCA de Montes Claros (MG) até Aracaju (SE) e já com grandes minas de bauxita, magnésio, urânio etc. de mineradoras como a Votorantim, Magnesita, Cabral, INB, AVG, IBAR, Indutal e perto da futura mina gigante de ferro da BAMIM.

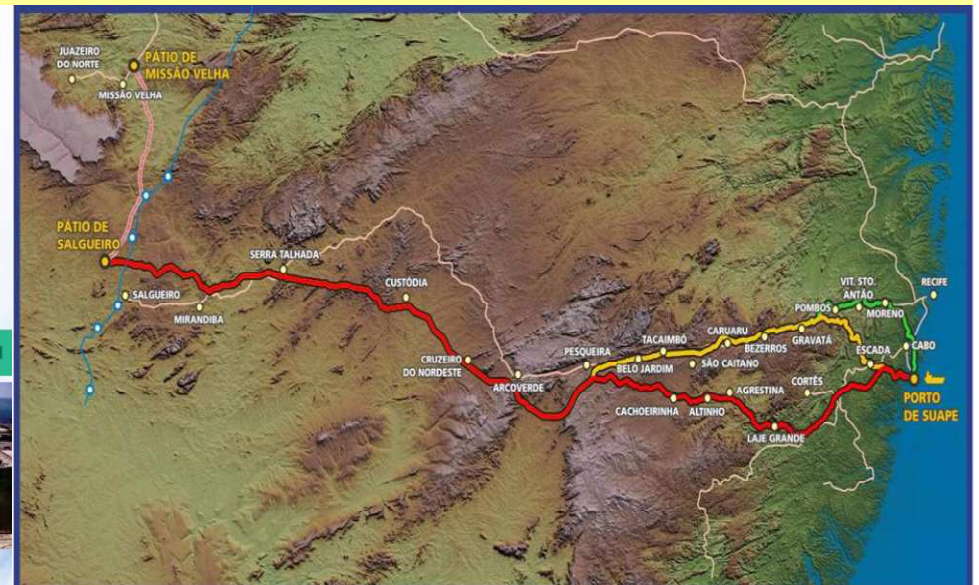
Canteiro da extensão até Guanambi (BA) e Salinas no nordeste de MG (grandes minas de ferro)

Trecho em Bom Jesus da Lapa às margens do Rio São Francisco e por onde passará a Fiol





Também a futura Ferrovia Transnordestina mais a antiga CFN são fundamentais para o País. A sua implantação é URGENTE à pedido da Presidente Dilma Rousseff (previsão até 2016). Ela tem custos de R\$ 7,5 bilhões e ligará os Portos gigantes e profundos do Nordeste (Suape-PE, Pecem-CE e São Luiz-MA) com o interior – ainda muito pobre e carente, mas com muitos minerais e potenciais – e ainda com a Ferrovia Norte-Sul (a inaugurar até Out./2013) e com a FCA – Ferrovia Centro-Atlântica (já em SP, GO, MG, RJ, BA e SE).



A futura Ferrovia privada TRANSNORDESTINA (traços em vermelho) mais seu prolongamento e junções com a CFN - Cia Ferroviária do Nordeste (linhas em azul), em operação parcial, passam por regiões com muitas jazidas de minério de ferro, gesso, níquel, manganês, ouro, terras raras, grafite, mármore, quartzos, granitos etc., todas com significativos volumes já comprovados, MUITO PROXIMAS A GRANDES E PROFUNDOS PORTOS e apenas a espera da ferrovia para se explorar.

Na verdade, as obras da Ferrovia Transnordestina estão sendo atrasadas pelas sucessivas dificuldades de obtenções de licenças ambientais; de pagamentos das desapropriações e pela insensibilidade dos órgãos dos próprios governos interessados e dos tribunais com os mais pobres. CONTUDO, O QUE MAIS ATRASA SÃO AS SEGUIDAS NEGOCIAÇÕES DE PREÇOS DAS EMPRESAS, ATRÁS DE MAIS DINHEIRO DO GOVERNO, conforme analistas.



Hidrovias

28 mil km de vias navegáveis interiores e potencial de aproveitamento de mais 15 mil km de novas vias



Hidrovias Potenciais para Investimentos

- 1) Rios Teles Pires-Tapajós;
- 2) Rio Xingu;
- 3) Rio Trombetas;
- 4) Rio Parnaíba;
- 5) Rios Guamá-Capim.

Atuais Hidrovias

- 1) Rios Madeira-Amazonas;
- 2) Rios Paraguai-Paraná
- 3) Rios Paraná-Tietê;
- 4) Rio São Francisco;
- 5) Rios Tocantins-Araguaia.

Hidroviás Tocantins e Araguaia

TOCANTINS

UHE Tucuruí

Desnível: 72 m

Construção das Eclusas

Trecho Marabá-Estrelto

Intervenção Necessária:

Derrocamentos em corredeiras

UHE Estrelto

Desnível: 38 m

Intervenção Necessária:

Construção de Eclusa

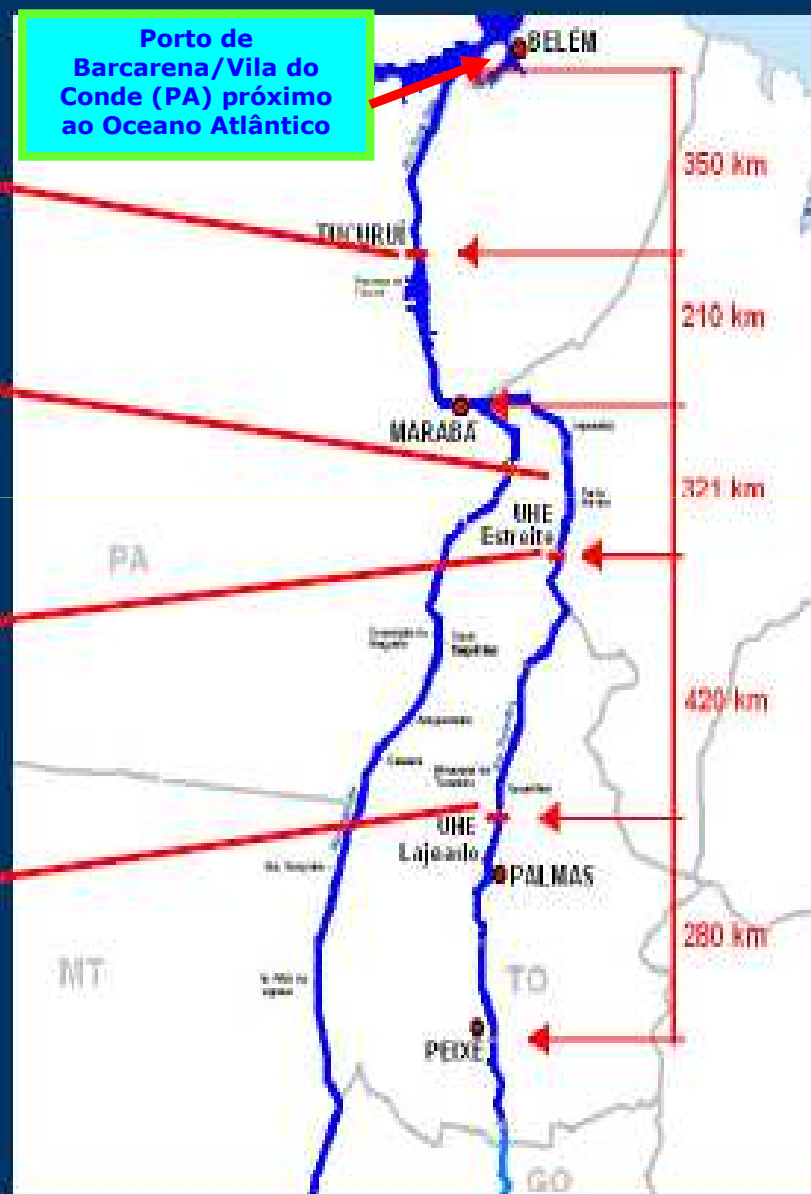
UHE Lajeado

Desnível: 38 m

Término das Obras da Eclusa

Extensão Potencialmente

Navegável: 1580 km



Principais Hidrovias da Bacia Amazônica

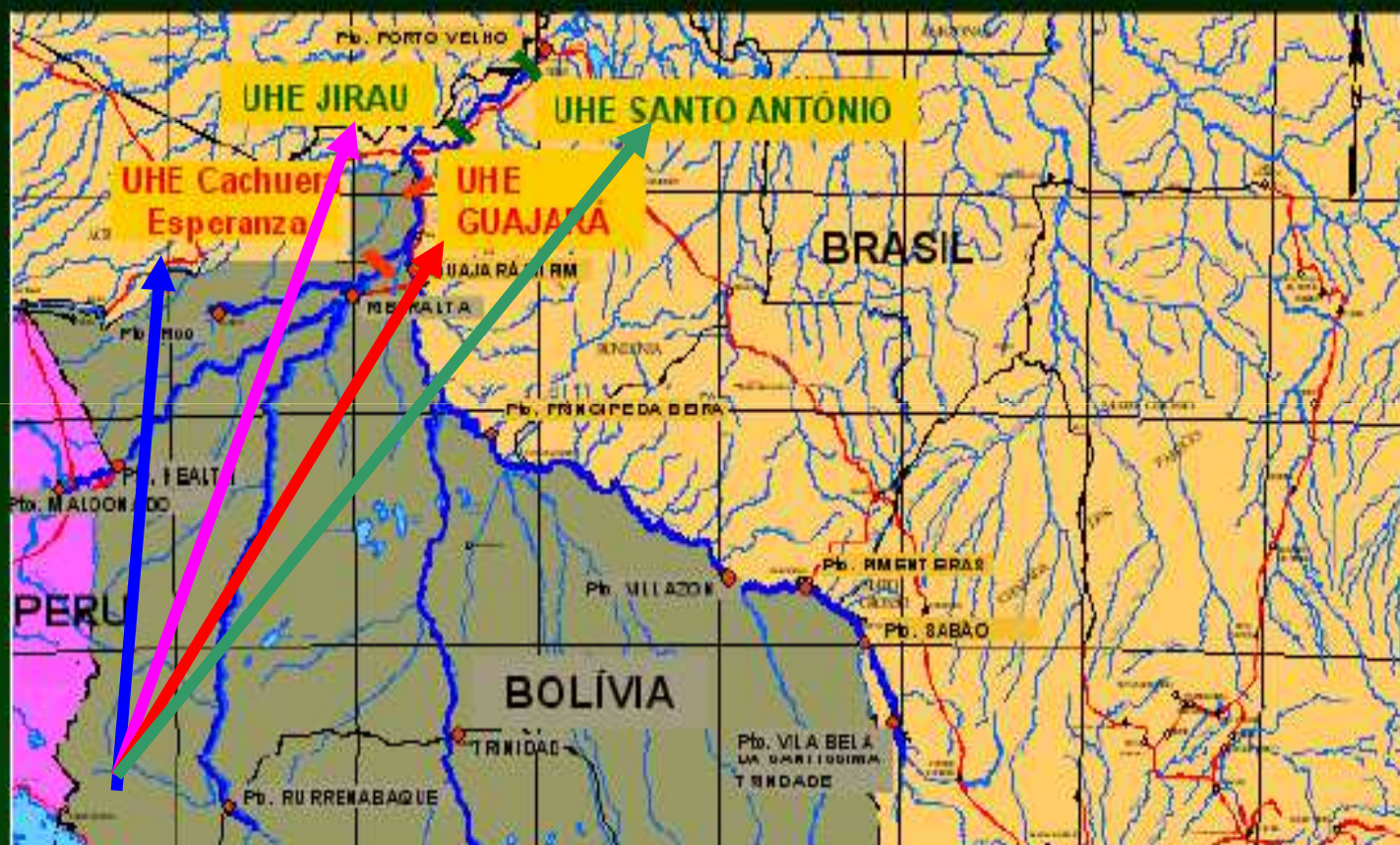
As hidrovias da Bacia Amazônica são as mais VIÁVEIS e que podem cumprir bem os objetivos, SE COM INVESTIMENTOS GARANTIDOS E COM ECLUSAS OBRIGATÓRIAS NAS BARRAGENS (como ocorrerá na Araguaia/Tocantins)





TGL

Hidrelétricas e portos da expansão da hidrovia do rio Madeira



Com as muitas hidroelétricas em construção (04 mega usinas em construção no Rio Madeira e vizinhas, incluindo Belo Monte, Teles Pires/Tapajós e Serra quebrada) mais muito gás natural da Bolívia, de Juruá (AM), de Urucu (AM) e agora das *Bacias* do Rios Solimões (AM), Amazonas (AM/PA), Parnaíba (PI/MA) e São Francisco (MG/BA) serão assegurados os desenvolvimentos industriais sustentáveis sócio-ambientalmente e por baixos custos (bem menores do que no Sul/Sudeste)

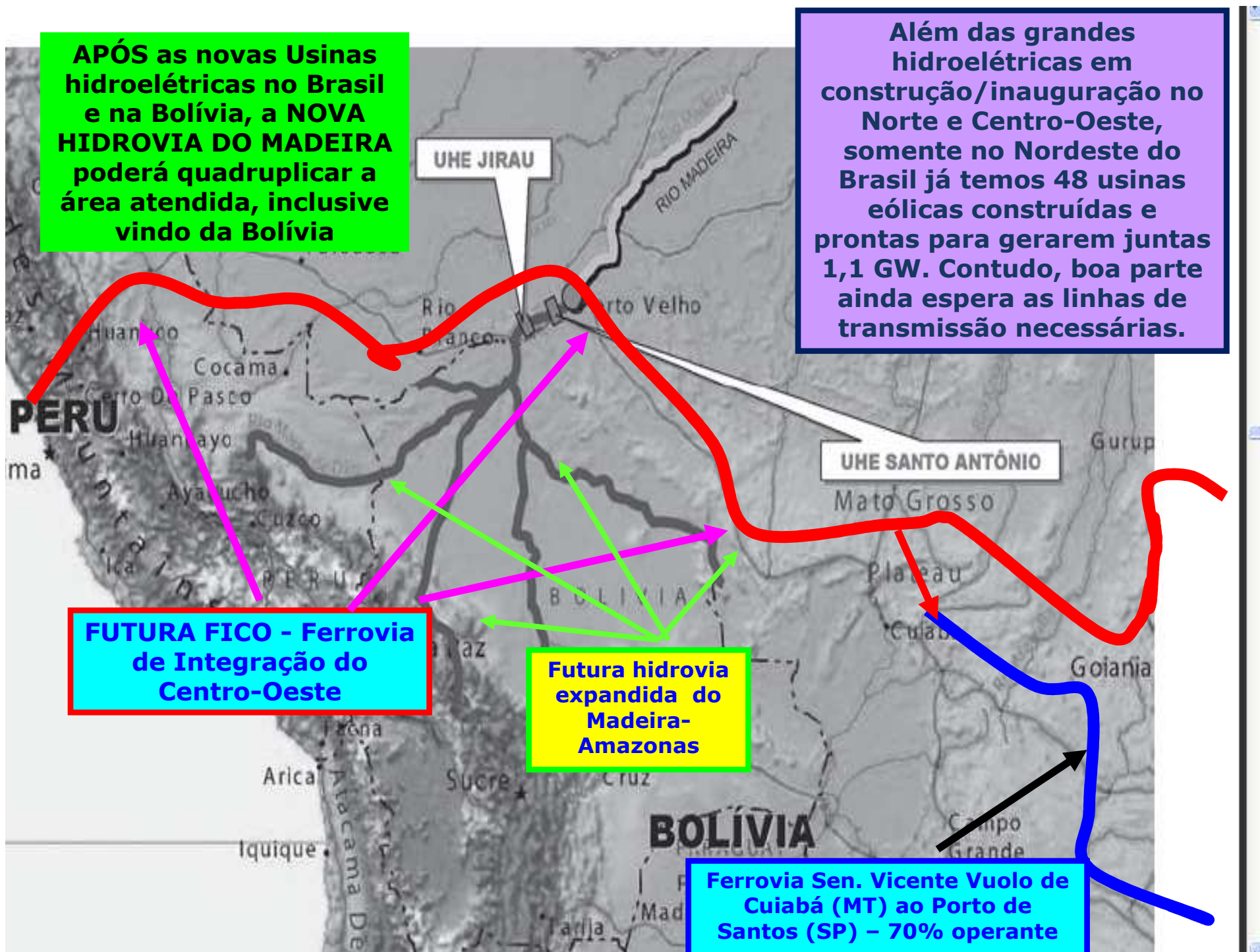
APÓS as novas Usinas hidroelétricas no Brasil e na Bolívia, a NOVA HIDROVIA DO MADEIRA poderá quadruplicar a área atendida, inclusive vindo da Bolívia

Além das grandes hidroelétricas em construção/inauguração no Norte e Centro-Oeste, somente no Nordeste do Brasil já temos 48 usinas eólicas construídas e prontas para gerarem juntas 1,1 GW. Contudo, boa parte ainda espera as linhas de transmissão necessárias.

FUTURA FICO - Ferrovia de Integração do Centro-Oeste

Futura hidrovia expandida do Madeira-Amazonas

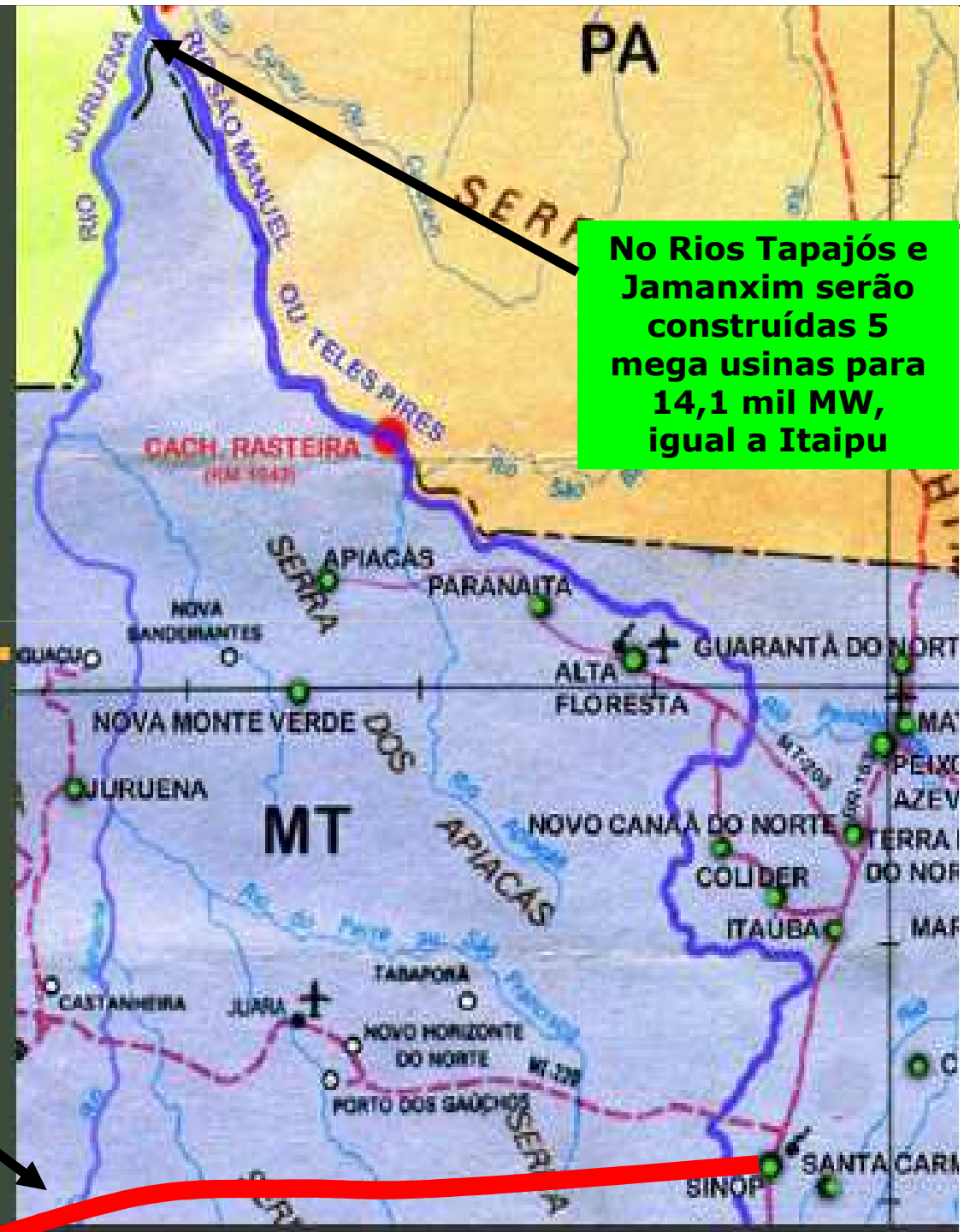
Ferrovia Sen. Vicente Vuolo de Cuiabá (MT) ao Porto de Santos (SP) - 70% operante



Projeto da Hidrovia Teles Pires/Tapajós desde áreas de grãos do Mato Grosso e de madeiras do Pará até o Porto de Santarém-PA, mas que depende da construção IMEDIATA de uma eclusa na Hidroelétrica projetada para o local.

ÁREA DE INFLUENCIA da hidrovia em Mato Grosso, o Estado maior produtor de Grãos do Brasil

Futura FICO Ferrovia de Integração do Centro-Oeste





AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

HIDROELÉTRICAS - COMEÇAM A INAUGURAÇÃO DAS GRANDES USINAS ESTRATÉGICAS E HÁ MUITAS AINDA EM EXECUÇÃO, LICITAÇÃO E PROJETO

Usina de Jirau (RO) para 3,7 GW



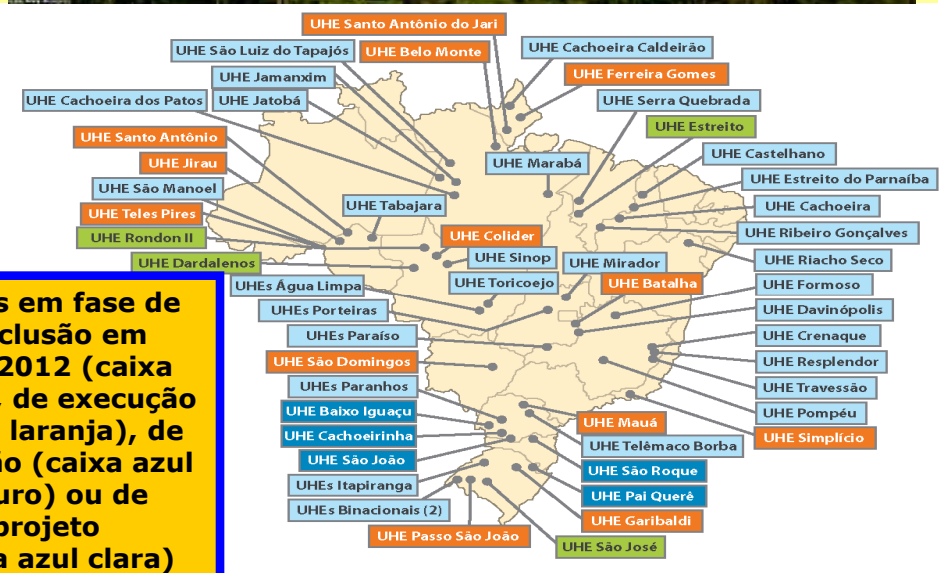
Usina de Santo Antonio (RO) para 3,1 GW



Futura Usina gigante de Belo Monte (PA) em construção acelerada para 11,2 GW



Usinas em fase de conclusão em mar/2012 (caixa verde), de execução (caixa laranja), de licitação (caixa azul escuro) ou de projeto (caixa azul clara)



TRANSPOSIÇÃO DO RIO SÃO FRANCISCO (água do Sudeste para área muito pobre e faminta do Nordeste). Com custo de apenas R\$ 8,4 bilhões (ante de R\$ 36,0 bi do TAV do RJ a SP, de R\$ 18,0 bi de Belo Monte e de R\$ 7,5 bi da Transnordestina), esta obra com 700 km de comprimento (linha azul abaixo) beneficiará 12,0 milhões de pessoas muito pobres do Nordeste semiárido, combatendo a fome e elevando muito a demanda. Em Nov./2011, o Eixo Leste estava 70% concluído e a ser inaugurado em Dez./2013 e o Eixo Norte estava 45% pronto e previsto para Set./2015. O povo brasileiro espera que algumas construtoras sejam severamente punidas pelos abandonos de trechos sem motivos.



Principais Portos

Aqui será o futuro Porto offshore de Espadarte/Curuçá da VALE, um dos mais profundos do Mundo e a 140 km de Belém (PA). Com 25 metros de profundidade, ele receberá navios de até 500 mil t ainda não fabricados.

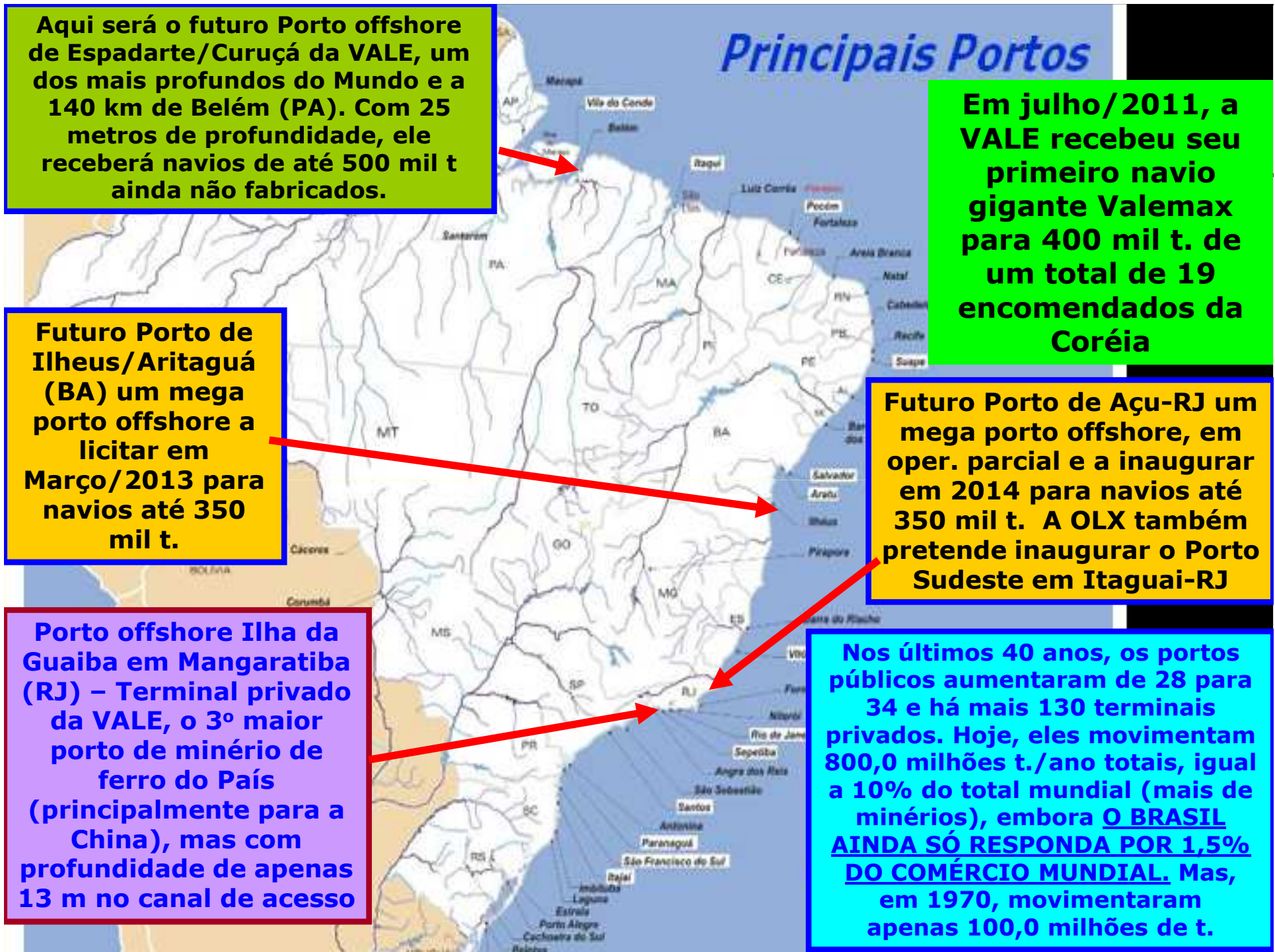
Em julho/2011, a VALE recebeu seu primeiro navio gigante Valemax para 400 mil t. de um total de 19 encomendados da Coréia

Futuro Porto de Ilheus/Aritaguá (BA) um mega porto offshore a licitar em Março/2013 para navios até 350 mil t.

Futuro Porto de Açú-RJ um mega porto offshore, em oper. parcial e a inaugurar em 2014 para navios até 350 mil t. A OLX também pretende inaugurar o Porto Sudeste em Itaguai-RJ

Porto offshore Ilha da Guaiba em Mangaratiba (RJ) – Terminal privado da VALE, o 3º maior porto de minério de ferro do País (principalmente para a China), mas com profundidade de apenas 13 m no canal de acesso

Nos últimos 40 anos, os portos públicos aumentaram de 28 para 34 e há mais 130 terminais privados. Hoje, eles movimentam 800,0 milhões t./ano totais, igual a 10% do total mundial (mais de minérios), embora O BRASIL AINDA SÓ RESPONDA POR 1,5% DO COMÉRCIO MUNDIAL. Mas, em 1970, movimentaram apenas 100,0 milhões de t.



Brasil – Fotos dos Maiores Portos Oceânicos e Fluviais



Aratu | Cotegipe | BA



Ilhéus | BA



Itacoatiara | AM



Paranaguá | PR



Ponta da Madeira | São Luiz | MA



Rio Grande | RS



Santarém | PA



Santos | SP



São Francisco do Sul | SC



Tubarão | Vitória | ES



Porto Alegre | RS



Santa Clara | RJ

Contudo, nossos portos precisarão de investimentos totais mínimos de US\$ 43,6 bilhões até 2030, pois estima-se que nossa demanda portuária ampliará de 258,0 milhões de t. de carga geral para 975,0 milhões em 2030 (+277%). Por exemplo, atualmente, nosso maior Porto, o de Santos, ainda só opera o equivalente a 22,5% da carga anual operada por Roterdam.

O Governo exige dos antigos portos rápidas modernizações, pois as operações ainda são muito lentas, ante nossos concorrentes. No moderno Porto de Itaqui (MA), p. ex., um navio chinamax com 335 mil tons demora entre 72 e 74 horas (3 dias) para atracar, carregar e desatracar. Antes, têm que esperar de 5 a 10 dias na fila da Baía de São Marcos. Nos Portos do Sul, a situação é ainda pior.

NOVOS PORTOS DO NORDESTE E NORTE: Entre 2.000 km e 3.000 km mais próximos dos EUA, do Novo Canal do Panamá e da Europa do que os portos do Sul/Sudeste, além de muito mais profundos (entre 15 e 23 metros)



VILA DO CONDE/BARCARENA (PA) - Já com 07 empresas de grande porte, incluindo Votorantim e Norsk Hydro



ITAQUI (MA)



PECEM e SUAPE ficam quase 3,0 mil km mais perto de Roterdã do que Santos/Paranaguá/Vitoria que ainda exportam 60,0% do País

PECEM (CE) – Ainda ocioso, mas que deve ser um grande exportador de minérios e frutas; já construindo pátio para minério de ferro e outros.



SUAPE (PE) - É o porto que mais cresce no Brasil e já com 100 empresas instaladas (sendo 01 refinaria e 03 estaleiros) e 50 implantando (01 de automóveis e 01 siderúrgica). Em 10 anos deve quintuplicar a carga atual, atingindo 1,0 milhão de contêineres, e chegar a 20 m de profundidade

DEMAIS PORTOS PROFUNDOS EM AMPLIAÇÃO NO NORTE

Outra foto do Porto fluvial de Santarém (PA)



Outra foto do Porto de Vila do Conde/Barcarena – Belém (PA)



Porto de Outeiro - Belém (PA)



AREA DO NOVO TEGRAM (TERMINAL DE GRÃOS) NO PORTO DE ITAQUI/SÃO LUIZ DA VALE DO RIO DOCE JÁ EM CONSTRUÇÃO (região excelente para investimentos em processadoras de carnes, ovos, peixes, madeiras, biodiesel, sucos, fertilizantes, agroquímicos, máquinas etc..)



Com o novo TEGRAM, a Vale do Rio Doce muito ampliará a sua capacidade de armazenagem somente neste Porto de apenas 2,5 milhões de t. para 15,0 milhões de t por ano em 2020 (igual a 8,7% da Safra total 2012/13 do País com o previsto recorde de 185,0 milhões de t.). A Região Centro-oeste será a maior beneficiada, com os grãos chegando ao porto através da futura Ferrovia FNS Norte-Sul (em conclusão). Atualmente, boa parte da produção de grãos do Centro-Oeste é escoada pelos portos de Santos e Paranaguá, pagando caríssimos fretes por caminhões. Também, a Região vizinha da nova fronteira de grãos no Nordeste e Norte, contendo os Estados do Maranhão, Piauí, Tocantins e Bahia, será grande beneficiária.

Porto de Açu - LLX (Rio) **(a concluir em 2014)**

Localizado no município de São João da Barra, região norte do Estado do Rio de Janeiro, o Complexo do Porto do Açu é um dos maiores investimentos do Brasil em terminais marítimos privados. Próximo aos campos de petróleo offshore das bacias de Campos, Santos e do Espírito Santo e com fácil acesso para as regiões mais desenvolvidas do Brasil, o Porto do Açu servirá de centro logístico para as regiões Centro-Oeste e Sudeste do Brasil. Esse terminal portuário terá seis berços de atracação para navios graneleiros e quatro berços de atracação para cargas gerais e embarcações de apoio à atividades offshore. Com uma profundidade de até 25 metros, o Porto do Açu permitirá a atracação de navios chinamax/valemax com capacidade para até 350.000 toneladas, assim como a nova geração dos navios super contêineres com capacidade para até 11,000 TEUs (contêiner padrão de 20 pés - 6,0 m - de comprimento).

A técnica "offshore" permite construir Portos profundos em, praticamente, quaisquer locais e até mais baratos



Ponte de acesso com 15 m de largura - 02 vias - e 800 m comprimento + 270 m da pista de acesso

Em áreas próximas, o Grupo chinês Wisco - Wuhan Iron & Steel e o grupo italiano Ternium-Techint irão montar 2 siderúrgicas em parceria com a EBX/LLX. Também haverá 2 grandes cimenteiras e fábricas de veículos e de computadores.

Porto de Açu em São João da Barra (RJ)- um porto offshore em construção pela OLX (Eike Batista) desde 2007 e a concluir em 2014. Com área total de 9 mil hectares, deve atrair investimentos adicionais de R\$ 40 bilhões de outras empresas para montagens de fábricas no mesmo local.



Porto de Açu (OLX) - Situação em dez./2012 e maquete. Em longo prazo, estima-se que será o terceiro maior do Mundo, movimentando 350 milhões de t de cargas/ano em seus 42 blocos, capazes de receber 14.200 embarcações por ano e a concluir em 2014. Já em 2013, o Porto operará parcialmente, recebendo máquinas e equipamentos.



A OLX também constrói o maior estaleiro da America Latina no local e recente fechou acordo com a gigante General Eletric que também lá irá construir uma grande fábrica.



Futuro Porto oleo-minero-quimico de Presidente Kennedy (ES), com profundidade de até 25 metros e a ser concluído em 2016 e operado pelo mesmo Grupo do porto de Rotterdam (obs: deverá receber um minero duto com ferro vindo das jazidas de MG)



Futuro Porto Sudeste, offshore e privado, em Itaguai-RJ (também da OLX) em construção desde 2010 e a concluir em 2013, com 21 metros de fundura e extensão de 765 metros





Esquema gráfico e previsões do Futuro Porto Offshore público-privado de Ilheus-Araruama na Bahia (início previsto em agosto/2013) na ponta das Ferrovias FIOL e FICO e com profundidade de até 19,0 metros para navios gigantes com até 300 mil t. (minerais, contêineres, carga geral e para grãos)

O Porto poderá exportar até 66 milhões de t/ano de diversos produtos, mas exigirá investimentos mínimos de US\$ 3,5 bilhões. As mineradoras Rongxin Capital-Bahari Still, a Bohai Steel Group e a Bio Gold já anunciaram que pretendem investir em siderúrgicas na área do Porto.

Dimensões de Carga dos Navios Tipo e Número de Berços

Item N°	Navios	Comprimento (m)	DWT	Calado (m)	N° Berço	Boca (m)
1	Minério de Ferro	315	180.000	19,0	2	48,5
2	Soja, grão, farelo	290	160.000	17,5	1	44,0
3	Etanol	170	160.000	17,5	1	23,5
4	Fertilizantes	240	70.000	14,0	1	36,5
5	Carvão	315	70.500	14,0	1	48,5
6	Prod.Siderúrgico	290	160.000	17,5	1	44,0
7	Clinquer	290	160.000	17,5	1	44,0
8	Outros Minérios	290	180.000	17,5	1	44,0
9	Containers	237	40.000	14,0	1	32,2
10	Carga Geral	209	40.000	12,0	1	30,0

Item	Fase 1	Fase 2
Minério de Ferro	2 Berços tipo 1	2 tipo 1
Soja	1 Berço tipo 2	1 tipo 2
Etanol	1 Berço tipo 3	1 tipo 3
Carvão	1 Berço tipo 4	1 tipo 5
Clinquer	1 Berço tipo 5	1 tipo 7
Fertilizantes	-----	1 tipo 4
Containers	-----	1 tipo 9
Total Berços	6 Berços	8 berços

Fonte: Projeto conceitual preliminar – Ilhéus/BA

- Maior navio contêineiro em operação hoje.
Rotas de operação - Ásia/Europa (ciclo de 63 dias).
- Escala em portos na China, Japão, Inglaterra, Suécia e Holanda:
- A pintura de silicone (ambientalmente seguro) que recobre a parte dos casco abaixo da linha d'água, reduzirá a resistência ao avanço e economizará cerca de 1,2 milhões litros de combustível por ano.



Navio Emma Maersk

Características Gerais

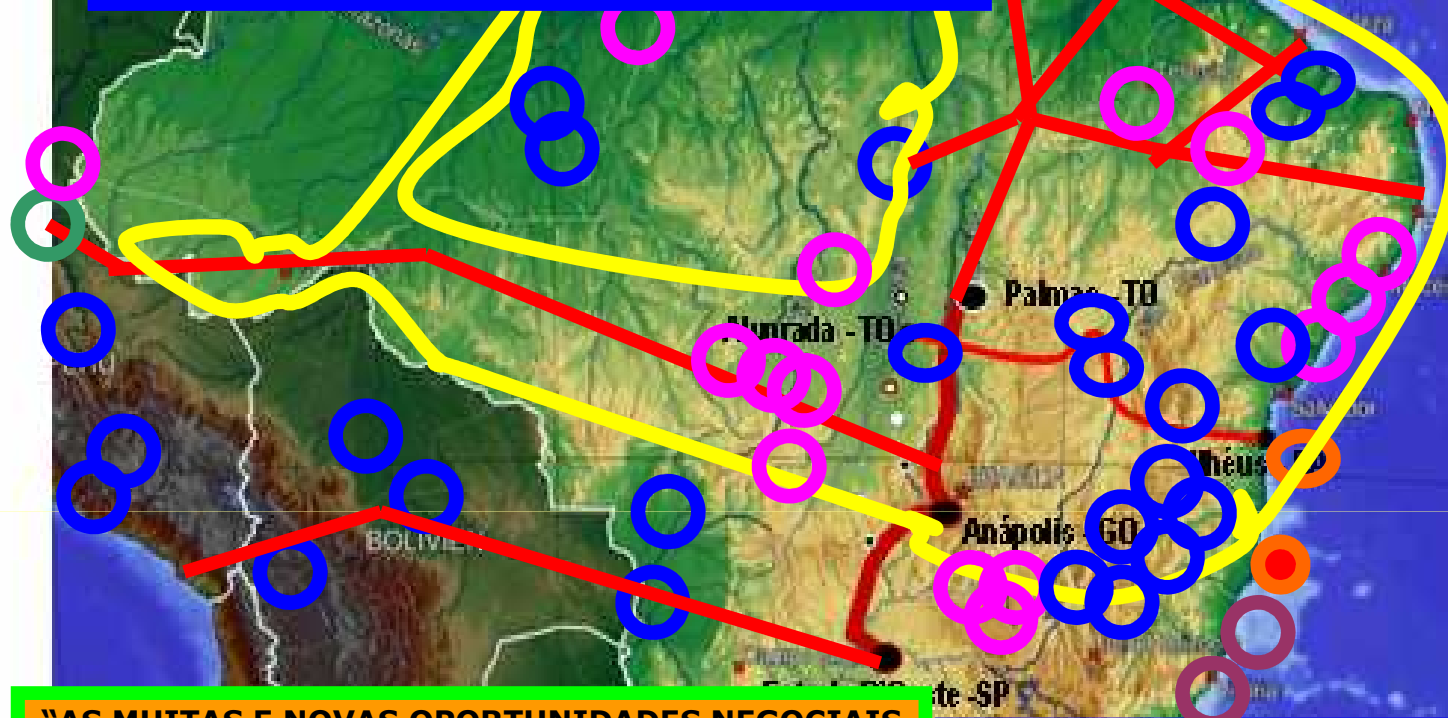
Tipo	Navio de Containers
Tonelagem	170.974
Comprimento	397 metros
Largura	56 metros
Draft	15,5 metros
Altura	30 metros (do deck até a quilha)
Propulsão	1 motor diesel de 80 MW (109.000 HP)
Velocidade	50 km/h (aprox. 31 mph)
Capacidade	11.000 TEU's (156.900 tons de carga)
Tripulação	13 pessoas, com espaço para 30

PANAMÁ – Novo Canal – Embora não beneficiando diretamente as cargas pesadas vindas do Brasil - por ainda não permitir navios de grande porte (para navios pós Panamax com até 75 mil tons) e pelo nosso melhor acesso futuro ao Pacífico via Portos do Peru, Bolívia e Chile - O NOVO CANAL BENEFICIARÁ O TRANSPORTE DE CARGA GERAL LEVE E DE CONTÊINERES DA REGIÃO NORTE (Manaus, Belém etc.). Espera-se concluir em 2014. Ele terá 81 km de percurso, até 18 m de fundura para até 50 navios/dia (atual 35, mas com longas filas), largura de até 48 m e permitirá até o triplo da carga atual (passando de 4 para até 12 mil contêineres/ano). Contudo, os custos para passagem serão elevados.



"ÁREA DE INFLUÊNCIA na Floresta Amazônica em 2020 com mais minerais, produção sustentável e legal de madeira em Projetos com manejo florestal sustentável; mais de biodiesel de palma e outras palmáceas, seringueiras, plantas medicinais, ervas, sucos e polpas de frutas exóticas, artesanatos etc.

Novas ferrovias em construção ou em fase de liberações



Acesso a fertilizantes e a diversos minérios do Peru MAIS ao Oceano Pacifico via Portos peruanos, 3.000 km mais perto da Ásia do que o de Tubarão-ES

GRANDES minas fertilizantes atuais e futuras (auto-suficiência em 9 anos e até exportações)

Minas gigantes FE, MN, AL, AU, NI, ZN, TA, U e grafite + petróleo e gás no Brasil, Peru e Bolívia

Futuro porto OFFSHORE Ilhéus/Aritaguá + siderúrgicas

Futuro porto de Pres. Kennedy (oper. Porto Rotterdam) + minerioduto até MG

Portos do Açú (já em 2013) e futuro Porto Sudeste, mais siderúrgicas (todos Grupo EBX)

AREA NOVO BRASIL 2020: agroneg. rentáveis e sustent.+ minérios + mega consumos e sem entrar na Floresta

"AS MUITAS E NOVAS OPORTUNIDADES NEGOCIAIS PARA LUCRAR MUITO MAIS NO CENTRO-NORTE E NORDESTE (receitas maiores e custos bem menores)" com a elevação continuada da demanda local - pelas migrações progressivas - e bem mais exportações, após as conclusões das várias ferrovias, portos offshore e hidroelétricas, gigantes, tudo em construção desde 2005 até 2019. A partir do interior do MT, via Ferrovia Transcontinental mais portos do Peru (alguns profundos), a produção agrícola e demais ficará cerca de 1.859 km mais perto de Shanghai do que pelo atual Porto de Tubarão-ES (minerios e grãos) via sul da Africa em grandes navios ou 7.249 km mais perto do que via Santos+Valparaíso.

"AREA DE INFLUÊNCIA DO PROJETO TEÓRICO AGROVISION NOVO BRASIL 2020" (excluindo a Floresta Amazônica) e com muito mais produções sustentáveis de alimentos, carnes, grãos, bioenergias, minerais, processados de madeira e muito mais consumidores; acesso rápido e fácil a América Latina e a Costa do Pacífico, fertilizantes bem mais baratos etc..



AMÉRICAS - ROTAS ATUAIS E FUTURAS DOS NAVIOS -

O Brasil, possivelmente, terá maior competitividade no Pacífico para Shanghai-China e outros da Ásia até do que a Costa leste dos EUA (quando via novo CANAL DO PANAMÁ) com a futura Ferrovia Transcontinental até alguns Portos profundos do Peru e Chile via Bolívia, e embarcando/desembarcando navios gigantes com minérios, grãos, etanol, açúcar, carnes, carga geral e contêineres como o gigante Emma Maersk

Rota Norte-Nordeste: New Orleans a Rotterdam = 8.874 km; New Orleans a Hong Kong = 19.780 km (com transbordo, pois apenas navios Suezmax com carga abaixo de 115 mil tons. passam pelo novo Canal de Suez e apenas pos-Panamax abaixo de 75 mil tons. pelo novo Canal do Panamá após 2014. Quanto menor o navio mais cara e mais lenta é a viagem e menos confiável é a entrega da carga nos prazos e condições combinadas)

Rota Nordeste-Noroeste:
São Francisco a Shanghai = 9.418 km

Rota Norte-Noroeste: Nova Orleans ao novo Canal Panamá a Shanghai = 19.294 km total (pedágio muito caro e somente para até 75 mil tons)

Nova Rota Sudeste-Noroeste: Do interior do MT a Shanghai = 20.748 km (16.545 km por mar + 4.203 km futura Ferrovia Transcontinental, sendo 1.500 km no Peru), via Portos de Bayovar, Paíta e outros /Peru

Futuras ferrovias (verde) e hidroviáveis (azul)

Rota pelo sul do Chile: Do interior do MT a Shanghai, via porto Santos + Valparaíso no Chile (para grandes cargas +100 mil tons/navegação perigosa) = 27.997 km (sendo 25.914 km por mar)

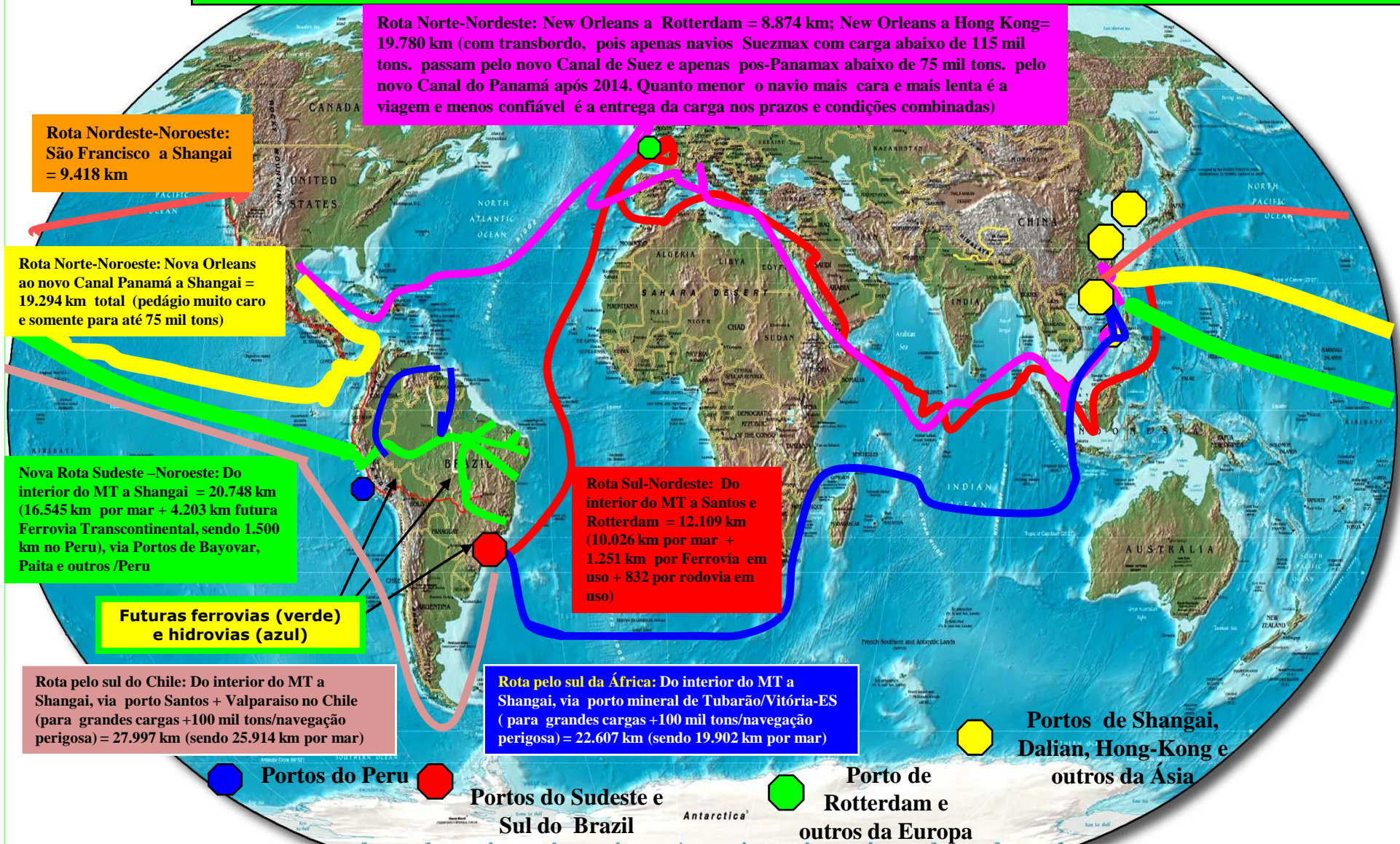
Rota pelo sul da África: Do interior do MT a Shanghai, via porto mineral de Tubarão/Vitória-ES (para grandes cargas +100 mil tons/navegação perigosa) = 22.607 km (sendo 19.902 km por mar)

Portos do Peru

Portos do Sudeste e Sul do Brasil

Porto de Rotterdam e outros da Europa

Portos de Shanghai, Dalian, Hong-Kong e outros da Ásia



Projeto: "AGROVISION Novo Brasil 2020"

Principais inclusões negociais previstas entre 2012 e 2050 como resultados da nova logística e da auto-suficiência em fertilizantes e energias (obs: é preciso ler e bem analisar o projeto completo).

- ✓ A renda líquida da soja no norte do MT pode ampliar cerca de US\$ 5,00/sc, sendo - US\$ 1,50 pelo menor custo e +US\$ 3,50 com o melhor preço para exportações para a Ásia;
- ✓ No heptágono onde se inclui o Projeto Teórico: "AGROVISION - Novo Brasil 2020", exceto Amazônia, há entre 150,0 e 200,0 milhões de há de terras disponíveis p/incorporar-se ou re-incorporar-se com plantios de grãos e cultivos energéticos, socio-ambientalmente sustentáveis;
- ✓ As produções locais de minérios, grãos, aves, suínos, bovinos eficientes, lácteos, madeiras e biodiesel (palma, outras palmáceas, girassol), eucalipto e outras para carvão, "chips", gases e eletricidade etc..) e outros itens devem ampliar substancialmente;

Na área gigante da Floresta Amazônica (cerca de 300,0 milhões de ha), a Lei permite explorar mineração, gás natural, madeiras, seringueiras, palmáceas para biodiesel, cultivos sustentáveis e responsáveis de frutas exóticas, plantas aromáticas e medicinais, artesanatos etc..;

"A área do "Novo Brasil 2020" mais da Amazônia corresponde a cerca de 60% da área total do País, mas só abriga cerca 42% da população atual (190,0 milhões). Em 2040, a população do Brasil deve estabilizar em 220,0 milhões de hab., sendo, então, quase 50% na área do "Novo Brasil 2020" (ampliando de 80,0 para 100,0 milhões de hab., ou seja, pelo menos +20,0 milhões virão para aquela região);

✓ Assim, devem ocorrer fortes e progressivas migrações (um pouco menos para a área da Floresta), vindas do Sudeste, Sul e Nordeste. Em toda a Região devem ser instaladas até 2050 cerca de 40 mega cidades com 100 mil a 1,0 milhão de habitantes (capitais + vizinhanças). Já se o baixo PIB "per capita" da Região ampliar 20%, em US\$, a produção de grãos e alimentos precisará dobrar;

✓ CONCLUSÃO: A ÁREA DO PROJETO TEÓRICO "AGROVISION NOVO BRASIL 2020" É A MELHOR PARA NOVOS INVESTIMENTOS E EXPANSÕES AGROINDUSTRIAIS, MINERAIS, DE MADEIRAS, DE ALIMENTOS ETC.. NO BRASIL, TANTO EXPORTADORES COMO PARA VENDAS PARA OS GRANDES MERCADOS REGIONAIS BEM MAIS PRÓXIMOS DA AMÉRICA LATINA E PARA TODO O NORTE E NORDESTE.

Situações do Projeto AGROVISION Novo Brasil 2020 - dezembro 2012

✓**PORTOS:** a) Porto offshore de Açú-RJ (OLX-Eike Batista) 95% pronto (+2 siderúrgicas e a GE) operações iniciais em 2013 e a inaugurar em 2014; b) Porto offshore de Ilhéus-BA a iniciar em agosto/2013; c) Porto Sudeste (RJ) da OLX a inaugurar em 2013; d) Portos de Presidente Kennedy (ES) e de Espadarte/Curuçá (PA) em projetos; e) Porto de Vila do Conde/Barcarena (PA) em ampliação;

✓**HIDROVIAS:** Concluída eclusa de Tucuruí (PA) no Rio Tocantins (falta derrocamento de cachoeiras vizinhas) e ainda em projetos as eclusas nas barragens de Estreito (MA) e de Lageado (TO), ambas usinas em conclusão. Em Estudos ambientais 6 novas usinas na região mais hidrovia do Teles Pires-Tapajós (MT e PA);

✓**FERROVIAS:** a) FNS – Norte Sul 95% pronta e a inaugurar em Out./2013; b) prolongamento da FNS de Anápolis (GO) a Estrela D'Oeste (SP) com destino final Santos (SP) via Ferrovia Vicente Vuolo: obras iniciadas, a inaugurar em 2017 e com trilhos em licitação; c) FIOI – De Ilhéus(BA) a Figueirópolis (TO) onde encontra a FNS: obras do 1º trecho até Caetité (BA) adiantadas; canteiro final já está em Correntina (BA) na metade do percurso, a inaugurar em 2016 e com os trilhos em licitação; d) FICO – de Campinorte (GO), vinda da FNS perto de Uruaçu (GO) e Brasília (DF) a Vilhena (RO) e com destino final ao Peru: concorrência em março/2013; e) FTN- Transnordestina: obras reiniciadas de Eliseu Martins (PI) ao Porto de Pecém (CE) e de Salgueiro (PE) ao porto de Suape (PE): a concluir até 2016; f) Ferrovia Vicente Vuolo, ex Ferronorte: trilhos já chegaram a Rondonópolis (MT) e a inaugurar em 2013 e após de lá até Cuiabá (MT), onde deve chegar em 2016;

✓**RODOVIAS:** a) BR 364 do interior do Acre a divisa com o Peru: em conclusão. Ao lado de parte desta BR passará a Ferrovia Transcontinental ou Inter-oceânica Sul (FICO + FIOI + ferrovia no Peru) com 4.400 km até o porto de Bayovar no Peru; b) BR 163 de Cuiabá (MT) a Santarém (PA): em obras aceleradas pelo Exército e a inaugurar em dezembro de 2013;

✓**HIDROELÉTRICAS:** a) Início das obras de Belo Monte-PA; b) Usinas de Jirau (RO) e Santo Antônio (RO) já inauguradas 1ª fase; c) Em final de estudos a usina binacional de Guarajá-Mirim (RO) na divisa com a Bolívia e diversas outras menores;

✓**Novas MINAS DE FERRO divulgadas (todas em regiões muito pobres e c/baixíssima demanda):** a) Salinas (MG), no Vale do Jequitinhonha e a 600 km do Porto de Ilhéus pela futura ferrovia FIOI; b) Paulistana (PI), próxima à Ferrovia Transnordestina; c) Coração de Maria (BA) a 160 km do Porto de Cotegipe/Aratu (BA); d) Corumbá (MS) mais Mirassol D'Oeste/Juína na divisa do MT com a Bolívia e perto da Ferrovia Vicente Vuolo à espera da futura ferrovia Transoceânica/FICO até Bayovar no Peru; e) Inhamuns, Pentecoste e Ina, todas perto do porto de Pecém (CE) via Nova Transnordestina e da antiga Cia Ferroviária do Nordeste; e) Cruzeta (RN) e Jucurutu (RN), perto da Nova Transnordestina e do Porto de Pecém (CE).

ALGUMAS ATUALIZAÇÕES EM 2012 (demais estão contidas no trabalho)

•Nos EUA, o custo logístico representa 8,0% do PIB e no Brasil chega a 12,0% do PIB (valor bem menor que dos EUA). Somente as empresas brasileiras economizariam até US\$ 83 bilhões/ano, se tivessem uma logística funcionando bem aqui como nos EUA. No Brasil, as empresas gastam em média 13,0% de sua receita com logística, ante 7,5% nos EUA, mas as indústrias de bens de capital no Brasil gastam 22,7%; as de construção gastam 20,9% e as mineradoras gastam 14,6%, tudo segundo estudos recentes da Fundação Dom Cabral;

•Recente, os países da UNASUL - União de Nações Sul-Americanas criaram um Programa efetivo, parecido com o PAC do Brasil, para a América do Sul e em que serão investidos US\$ 100,0 bilhões em 520 obras de logística e de infraestrutura;

•Estudo da Standard & Poor's para o Cone Sul em Nov./2012 estimou que somente os investimentos em infraestrutura no Brasil poderão alcançar entre US\$ 500 bilhões e US\$ 700 bilhões nos próximos 5 anos (média de US\$ 100,0 bilhões por ano, inclusive dos Governos), tudo para modernizar vários setores, sobretudo as rodovias, portos e aeroportos;

•Prevê-se que somente nossos Portos precisarão de investimentos totais mínimos de US\$ 43,6 bilhões até 2030, pois estima-se que nossa demanda portuária total amplie de 258,0 milhões de t. para 975,0 milhões em 2030 (+277%). Já as ferrovias estima-se que precisarão de investimentos totais de US\$ 80,0 bilhões para renovar e expandir;

•No segundo semestre/2012, além das obras em andamento no PAC 1 e PAC 2, o Governo Federal lançou 04 programas de investimentos para dinamizar a logística e a infraestrutura brasileira entre 2013 e 2019. Ao todo, serão pelo menos R\$ 195,0 bilhões, sendo R\$ 91,0 bilhões em ferrovias, R\$ 54,2 bilhões nos portos, R\$ 42,0 bilhões nas rodovias e R\$ 7,3 bi na implantação de 100 novos aeroportos regionais;

•Segundo o Governo, somente a execução global dos investimentos no PAC 2 já chegava a R\$ 181,5 bilhões no acumulado entre janeiro e setembro de 2012, ou seja, +26% do que no mesmo período de 2011. No acumulado de 2012, os valores aplicados atingiram R\$ 385,9 bilhões, isto é, 40,4% do investimento total previsto até 2014. As grandes vantagens dos Programas PAC é que os recursos garantem desde a contratação até a finalização das obras e o Governo se obriga a divulgar, mensalmente, os valores aplicados e os resultados alcançados;

•PRIVATIZAÇÕES DIRETAS OU NO MODELO DE PPP - O Governo criou planos para privatizações das rodovias e já com muitas transferências em 2011 e 2012 e com diversas programadas para 2013. Nesta primeira etapa serão mais de 10.000 km e das BR: 050 (GO-MG); 060/153/262 (DF-GO-MG); 101(BA); 153 (TO-GO); 163 (MT); 163/267/262 (MS) e 262 (MG-ES). Também, o Governo criou Plano igual para privatizações de 12 trechos ferroviários, inclusive de alguns em construção ou a licitar. Serão licitadas/financiadas a construção e a operação de até 10.000 km de estradas de ferro para empresas privadas, mas o Setor público comprará toda a capacidade de transporte, vendendo após para quem queira ou bancando os custos. Também, O Governo já privatizou 03 grandes aeroportos em 2012 e pretende privatizar outros 15 de médio porte em 2013;

•No caso das rodovias brasileiras, por sucessivos erros de planejamentos anteriores, mais por falta de recursos e, principalmente, pelas não-priorizações, nossas rodovias publicas com cerca de 1,5 milhão de km (uma das maiores redes do Mundo) quase não são asfaltadas (apenas 13,0%) e das já asfaltadas a maioria é muito mau conservada, exceto as já privatizadas (daí ser esta a prioridade do atual Governo). Nos últimos anos, as prioridades precisaram ser saneamento básico, saúde, educação e bem alimentar os mais pobres. Em outubro/2012, havia 68 mil km de rodovias asfaltadas com problemas, entre 100 mil km avaliados;

- **Nos Portos, o Governo irá permitir que os terminais privados possam disputar os embarques gerais e contêineres com os portos públicos. Já nas Ferrovias, a partir de 2013 deve começar a vigorar parte do livre acesso aos trilhos;**
- **Nos últimos 40 anos, os Portos públicos ampliaram de 28 para 34 e há mais 130 terminais privados. Hoje, movimentam 800,0 milhões t./ano, igual a 10% do volume mundial de Portos (no Brasil é mais de minério de ferro), mas, em 1970, eram 100,0 milhões de t.. O Governo também exigirá dos atuais Portos rápidas modernizações, pois as operações ainda estão muito lentas. No moderno Porto de Itaqui (MA), p.ex., um navio chinamax com 335 mil tons demora entre 72 e 74 horas (3 dias) para atracar, carregar e desatracar. Antes, têm que esperar de 5 a 10 dias na fila da Baía de São Marcos. Nos portos do Sul, a situação é ainda pior e as operadoras têm que pagar caras multas ("demourrages"), muito encarecendo o frete. Atualmente, o Porto de Santos tem apenas 22,5% da capacidade operacional do porto de Rotterdam;**
- **Em 2013, infelizmente, estima-se que, se nada for feito, o valor do frete marítimo brasileiro pode ampliar em até US\$ 1.500 (até +60%), chegando ao total de US\$ 3.300 por contêiner de 40 pés refrigerado, como querem os armadores internacionais, tudo por absoluta falta de concorrência e por falta de visão. Também, enquanto no Brasil o custo médio de movimentação de um contêiner nos Portos é de US\$ 200, em Roterdam e em Hamburgo cai para US\$ 110 e nos portos da Ásia para apenas US\$ 75. Incrivelmente, poucos de nossos Portos trabalham por 24 horas, embora o Governo incentive e cobre isto, inclusive com Plano Especial;**
- **O Porto de Açu-RJ (OLX) deverá ser concluído em 2014, mas em 2013 já receberá cargas como máquinas e equipamentos. Estima-se que será o terceiro maior do Mundo, movimentando 350 milhões de t. de cargas/ano em seus 42 blocos, capazes de receber 14.200 embarcações por ano. Recente, além das empresas já previstas (siderúrgicas, fábricas de veículo, cimenteiras, computadores), a OLX fechou acordo com a GE para construção de fábrica no local;**
- **Além dele, a OLX também finaliza em 2013 a construção do Porto Sudeste em Itaguaí (RJ), com até 21 metros de fundura e extensão de 765 metros;**
- **Já o Porto de Ilheus-Aritaguá (BA) teve sua licença ambiental aprovada em meados de 2012 e o seu Leilão de PPP deve ocorrer em março/2013. No final de 2012, 03 indústrias chinesas anunciaram intenção de montarem siderúrgicas perto do Porto;**
- **Em fase de liberação ambiental, temos o Porto de Espadarte/Curuçá (PA) - um porto fluvial no interior do Pará e a 100 km de Belém - que encurta em 400 km a viagem entre as minas de Carajás (PA) e os navios gigantes, até dobrando a extração/exportação. Recente, a VALE comprou 3,0 mil hectares no local;**
- **Também projeta-se o Porto offshore químico-mineral de Presidente Kennedy (ES), inclusive recebendo um mineroduto com 400 km, vindo das minas da Ferrous Resources/Glencore em Congonhas (MG). Passando por 25 municípios, ele transportará 25 milhões de toneladas de minério/ano na primeira fase, podendo expandir para 50 milhões de t;**
- **Apostando na FNS - Ferrovia Norte Sul e nos grãos, a VALE implantará um terminal gigante (TEGRAM) no Porto de Itaqui/São Luiz para 15,0 milhões de t. em 2020 (igual a 8,5% da Safra total 2012/13 do País com o previsto recorde de 185,0 milhões de t.). A capacidade local atual é apenas de 2,5 milhões de t;**
- **No fundamental Modal ferroviário, há 6 rotas ferroviárias diferentes para possível acesso do Brasil ao Pacífico em análise pelo BNDES, mas que esbarram em diferentes bitolas, estado de conservação, capacidade real de transporte de cargas pesadíssimas, extensão e valor, reais benefícios para a maior parte do Brasil e nas desavenças políticas, sobretudo entre Bolívia (sem porto) e Chile (que não quer permitir o pleno acesso boliviano aos seus portos);**

•Sem duvidas, a Rota que mais poderia favorecer e alavancar o desenvolvimento do Brasil é via Peru mais a ferrovia Transoceânica ou Bioceânica até o Rio de Janeiro (passando pela Ferrovia FICO no Brasil no interior de AC, RO e MT mais pela FCA no interior de GO e de MG). Também pelos resultados econômicos, sobretudo com minérios e fertilizantes, o retorno para os investidores seria muito mais rápido e mais lucrativo. O Porto profundo de Bayovar da VALE Peru, por exemplo, fica 3.357 km mais perto de Shangai do que os Portos minerais profundos de Tubarão (ES) e Sepetiba (RJ) e perto de grandes jazidas de fosfato da Vale do Rio Doce, mais cobre e outros. O Governo peruano pediu estudos urgentes aos militares para projetar e implantar esta Ferrovia com cerca de 1.500 km entre a Região de Paita (Portos de Bayovar, Sechura e Paita) até Pucallpa na divisa com o Brasil (AC) e passando em áreas localizadas um pouco adiante da parte mais elevada dos Andes. O custo estimado é de US\$ 10,5 bilhões e os investidores terão 60 anos para operar livremente. É bom lembrar que o Peru tem elevada experiência em implantar e em operar ferrovias em grande altitude (há trechos com até 4.300 m de altura);

•Contudo, há outra Rota boliviana com 4.400 km já 94% pronta, ligando o Porto de Santos no Brasil ao Porto de Arica no Chile, passando por Corumbá (MS), Bolívia e norte da Argentina (uma grande volta). Só faltam construir 45 km na Bolívia e por cerca de US\$ 2,5 bilhões (valores a financiar pelo BID ou BNDES ou CAF). Contudo, além de beneficiar pouco o Brasil mais pobre e com maior potencial (Centro-Norte), tal ferrovia esbarra em diferentes bitolas, mau estado de conservação, baixa capacidade de carga por eixo e, pior, as sérias desavenças entre Chile e Bolívia (País sem acesso ao mar, mas que prioriza ligações via porto de Ilo no Peru). O Brasil também teria que investir pelo menos US\$ 340 milhões na renovação da ALL/NOVOESTE de Bauru (SP) a Corumbá (MS);

•No Modal ferroviário, infelizmente, o valor cobrado pelo frete de trens em alguns locais no interior está mais caro do que o frete por rodovias, tudo de forma a recuperar rapidamente os investimentos anteriores nos trechos, mas, na verdade, por ambição ou falta de visão;

•Desde 2010, diversas fabricas de locomotivas e de vagões resolveram se instalar no Brasil, ou dinamizar as fábricas existentes;

•A FNS ferrovia Norte sul está 95% concluída, só faltando a construção de alguns pátios ferroviários e desvios operacionais, devendo ser inaugurada em outubro/2013 e já com muitas empresas esperando. As obras atrasaram bastante em 2012, em decorrência de intervenções necessárias na sua executora VALEC e ainda por muitas ações jurídicas acerca do valor pago pelas indenizações das terras por onde passa a ferrovia;

•Já a Ferrovia Vicente Vuolo (privada e da ALL) está em conclusão final no trecho até Rondonópolis e deve chegar a Cuiabá em 2016;

•O canteiro mais avançado das obras da FIOF Ferrovia Oeste-Leste já alcança Correntina (BA), na metade do percurso previsto entre Ilhéus (BA) e Figueirópolis (TO). As obras estão rápidas;

•Já a Ferrovia privada Transnordestina está muito lenta, mas já avançou 345 km dos 1.728 km previstos. O ritmo de expansão diária da ferrovia é de 800 metros, embora o projeto original previsse 2,5 km. Na verdade, as obras da Ferrovia Transnordestina estão sendo atrasadas pelas sucessivas dificuldades de obtenções de licenças ambientais; de pagamentos das desapropriações e pela insensibilidade dos órgãos dos próprios Governos interessados com os mais pobres. Contudo, o que mais atrasa são as seguidas negociações de preços das empresas, atrás de mais dinheiro do Governo, segundo os analistas;

•A grande dificuldade para o avanço mais acelerado das ferrovias e outras obras fundamentais para as regiões mais pobres do Brasil não são tanto as demoras nas liberações ambientais necessárias e nem os acordos para pagamentos das indenizações pelas áreas, mas, principalmente, a seguidas intervenções e paralisações pelos Tribunais de Contas, sem duvidas, louváveis e benéficos. Contudo, para alguns sociólogos e políticos sérios tais atuações e questionamentos deveriam anteceder as obras ou serem via pesadas medidas corretivas/punitivas e até prisões após o seu termino e nunca na fase da execução, pois muito prejudicam regiões muito pobres e o País, parecendo mais ações por desconhecimento das realidades locais mais, provavelmente, certas insensibilidades com pessoas muito pobres;

•O Governo brasileiro também precisa exigir das atuais ferrovias rápidas modernizações, pois: 1) utiliza-se apenas 20% do tempo útil transportando e 80% carregando/descarregando; 2) Nas nossas melhores ferrovias, o "headway" diurno (intervalo de tempo entre os trens) ainda é de 20 minutos, bem acima dos 14 minutos dos principais concorrentes internacionais (apenas 8 minutos nos metrô urbanos); 3) Nossa velocidade média é muito baixa (apenas 25 km/hora, ante 80 km nos EUA); 4) Ainda há muitas bitolas divergentes; 5) 90% dos vagões ainda voltam vazios, mas sempre voltam, indicando que existem condições de tempo e de espaços disponíveis, mas nunca para embarques de cargas de empresas concorrentes, principalmente se forem para exportações, segundo os analistas.

Projeto AGROVISION Novo Brasil 2020 "RESUMO DOS DADOS"

- ✓ Em Outubro/2011, o Mundo atingiu 7,0 bilhões de pessoas, devendo ampliar para 9,0 bilhões em 2050, quando haverá 14,0% de famintos e subnutridos (ante 15,0% atual). Hoje, mais de 50,0% já vivem nas cidades, devendo ampliar para 70,0% em 2050. No Brasil a urbanização está bem maior do que a média mundial e entre 1960 e 2010 (50 anos), nossa população urbana ampliou 5 vezes;
- ✓ No Brasil, apenas 20% do povo ainda mora no interior (80% moram a até 200 km da beira mar), sendo que na Índia 70% moram no interior; na China, 50% e nos EUA 26%. Na China, em 05 anos, deve-se construir mais 50 milhões de novas casas. Em 2020, só a classe média chinesa deve chegar a 240 milhões de pessoas, o dobro da atual. Em 2025, deverá ter 221 cidades com mais de 1,0 milhão de pessoas (ante 35 hoje na Europa);
- ✓ No Brasil, a renda per capita média ainda é muito mal distribuída (embora em elevação). A taxa de pobreza absoluta chegou a 28% em 2008. Em 2011, para o IBGE, o Brasil ainda tinha 16,3 milhões de pessoas na miséria (extrema pobreza) - igual a 8,5% do País -, sobretudo na área rural, onde 25,0% das pessoas ainda viviam na miséria, principalmente nas Regiões Norte e Nordeste ("focos deste trabalho");
- ✓ Mesmo com os avanços recentes em nossas Safras de Grãos, anda somos o 5º produtor Mundial (superados pela EUA, China, U.E 27 e Índia). Nossas produtividades médias ainda são muito baixas (exceto em soja, café e frangos) e não temos renda líquida garantida e nem recursos suficientes para incorporar/re-incorporar novas áreas de formas sócio-ambientalmente sustentáveis ao processo produtivo;
- ✓ Também, nossas exportações totais ainda só atingem 1,5% do valor total mundial e, pior, são 70% de commodities e em que apenas 5 representam 47% das vendas em 2011 (eram de 28% em 2006). COM OS ALTISSIMOS CUSTOS E IMPOSTOS INTERNOS, O CÂMBIO DESFAVORÁVEL (segundo analistas) E AS ELEVADAS E LIVRES IMPORTAÇÕES BARATAS CHINESAS, NOSSAS INDÚSTRIAS NÃO CONSEGUEM COMPETIR INTERNACIONALMENTE E SÓ LHE RESTAM O MERCADO INTERNO (por enquanto);
- ✓ Em 2012, o consumo mundial de petróleo deve chegar a quase 88,8 bilhões de barris, ante 87,0 bilhões em 2011. As produções atuais devem subir lentamente até 2030 e depois reduzirem. Os preços médios mundiais do petróleo podem subir dos atuais US\$ 100/barril para entre US\$ 292 e US\$ 374 em 2020. Na China, hoje, só há 36 carros para cada 1,0 mil pessoas, ante 487 na Europa;
- ✓ Em 2011, o Brasil - com apenas 5% de biodiesel na mistura - foi o maior consumidor mundial de biodiesel, com 2,8 bilhões de litros, seguido pela Alemanha com 2,6 bilhões (com 20% de biodiesel na mistura). No Brasil, COMO EFEITO DA DESPOLUIÇÃO PELA ADOÇÃO DO BIODIESEL já são evitadas 11 mil mortes e 78 mil internações de pessoas por ano;

✓ Em 2012, as vendas de fertilizantes no Brasil devem ter atingido 29,0 milhões de t., 4,0% mais do que em 2011 (28,3 milhões). Ainda temos muita dependência por importações caras, mas é possível a autossuficiência em 9 anos, quando passaremos a exportadores;

✓ Na Ásia, os Governos priorizam a construção da gigante Ferrovia “TransAsiática” com 14 mil km de Bangkok a Istambul e que beneficiará 28 países, inclusive recebendo cargas de 114 mil km de rodovias vizinhas. Tal ferrovia + rodovias atenderão Região com 26% do PIB mundial; 3,9 bilhões de pessoas; 30% das exportações mundiais e 12 das 20 maiores cidades do Mundo;

✓ O Governo do Peru também prioriza Projeto para a construção de uma ferrovia da divisa do Acre (final da nossa Ferrovia Transoceânica) até os Portos de Paita, Sechura e Bayovar (este em ampliação e a 16,1 mil km de Shangai). Os recursos poderão vir da China ou de uma parceria com o Brasil. Já o Porto peruano de Callao fica a 16,9 mil km do Porto de Sanghai (China) e a profundidade atual é de 15 metros, prevendo-se a construção vizinha do Hub Port de “San Lorenzo” com profundidade recorde de 45 metros;

✓ No Brasil, devido ao ainda bloqueio logístico, o custo de transporte da soja de Sorriso (MT) ao Porto de Santos em 2011 ficava por US\$ 120/t, ante apenas US\$ 20/t de custo do campo até o Porto na Argentina;

✓ No caso das ferrovias, o Brasil necessita rapidamente de 52 mil km de trilhos operacionais e para isto precisa de US\$ 80,0 bilhões de novos investimentos, sendo 30% nos trechos e 70% na construção urgente de desvios nos trechos urbanos. Críticos afirmam que cerca de 65% de malha brasileira atual estariam muito mau conservados/inoperantes, sendo 25% já sem condições de recuperar;

✓ Mesmo sendo fundamentais para reduzir as pobreza e as desigualdades regionais e para o pleno desenvolvimento do País, no momento, só há 10,0 mil km em obras lentas. Há razão é que há muitos e constantes embargos jurídicos (licitações mal redigidas e cheias de brechas), recusas ambientais ou demoras intencionais com licenças ambientais, mostrando inteiro despreparo, ineficiência, decisões apenas pessoais e injustiças no lidar com a “coisa pública”. Também, 71% das nossas cargas totais ainda são minério de ferro e quase não há tempos para outras cargas (espaço tem sobrando). Em Set./2011, entre os maiores problemas para a não contratação das ferrovias, 38% dos clientes falaram que o custo do frete ainda era muito elevado; 32% disseram que não haviam vagões especializados e 30% citaram que os prazos não são confiáveis, pois a velocidade é muito baixa e há muitas paradas;

✓ O Governo brasileiro precisa exigir das atuais ferrovias rápidas modernizações, pois: 1) na média, utilizam-se apenas 20% do tempo útil transportando e 80% carregando/descarregando; 2) Nas nossas melhores ferrovias, o “headway” diurno (intervalo de tempo entre os trens) ainda é de 20 minutos, bem acima dos 14 minutos dos principais concorrentes internacionais (apenas 8 minutos nos metrô urbanos); 3) Nossa velocidade média é muito baixa (apenas 25 km/hora, ante 80 km nos USA); 4) Ainda há muitas bitolas divergentes; 5) Cerca de 90% dos vagões ainda voltam vazios, mas sempre voltam, indicando que existem condições de tempo e de espaços disponíveis (mas nunca para embarques de cargas de empresas concorrentes, principalmente se forem para exportações);

✓ **No Brasil, o transporte ferroviário de carga geral pode dobrar até 2030, ante 2000. A partir de 2013, um novo instrumento legal impede/dificulta o monopólio de trilhos. Se continuar o elevado apoio público e privado atual, em 2025, 35% das cargas brasileiras já serão transportadas por ferrovias e 29% por hidrovias;**

✓ **No caso dos portos, nos últimos 40 anos, os portos públicos ampliaram de 28 para 34 e há mais 130 terminais privados. Hoje, movimentam um total de 800,0 milhões t./ano, igual a 10% do volume mundial de portos (mais de minério de ferro), mas, em 1970, eram 100,0 milhões de t.. O Governo também exigirá dos atuais portos rápidas modernizações, pois as operações ainda são muito lentas. No moderno Porto de Itaquí (MA), p.exe., um navio chinamax com 335 mil tons demora entre 72 e 74 horas (3 dias) para atracar, carregar e desatracar. Antes, têm que esperar de 5 a 10 dias na fila da Baía de São Marcos. Nos Portos do Sul, a situação é ainda pior e as operadoras têm que pagar caras multas ("demourrages"), muito encarecendo o frete (reduzindo bastante os preços ao produtor). Atualmente, o Porto de Santos tem apenas 22,5% da capacidade operacional do porto de Rotterdam;**

✓ **Entre os novos Portos, destacam-se os novos portos do Nordeste e do Norte por estarem entre 2.000 km e 3.000 km mais próximos dos EUA, do Novo Canal do Panamá (a inaugurar em 2014) e da Europa do que os antigos Portos do Sul/Sudeste, além de serem bem mais profundos (entre 15 e 23 metros). O Porto de SUAPE (PE) é o que mais cresce e já com 100 empresas instaladas (sendo 01 refinaria e 03 estaleiros) e 50 implantando (01 de automóveis e 01 siderúrgica). Em 10 anos deve quintuplicar a carga, atingindo 1,0 milhão de contêineres, e chegar a 20 m de profundidade. O porto de PECÉM (CE) ainda está ocioso, mas deve ser um grande exportador de minérios e frutas/sucos. No Porto de Barcarena/Vila do Conde (PA) já há 07 empresas de grande porte instaladas (incluindo Votorantim e Norsk Hydro);**

✓ **Entre os Portos em construção, destaca-se o futuro Porto privado da EBX/OLX em São João da Barra/Açu (RJ) a concluir em 2014 e com profundidade final de até 25 m. Em longo prazo, ele deverá ser o 3º maior porto do Mundo, movimentando 350 milhões de t./ano provindas de 14.200 embarcações/ano. Em seus 9 mil hectares, ele terá muitas empresas privadas (2 siderúrgicas, 02 cimenteiras, fábricas de computadores, montadora de veículos) e mais possíveis investimentos adicionais de R\$ 40 bilhões em outras fábricas. Recente, fechou acordo com a GE para montagem de uma grande fábrica. Além dele, a OLX também finaliza em 2013 o Porto Sudeste em Itaguaí (RJ), com 21 metros de fundura e extensão de 765 metros;**

✓ **Também, teremos o Porto de Ilhéus/Aritaguá (BA) no final das futuras Ferrovias FIOLE e FICO, próximo da atual Ferrovia FCA e de grande aeroporto internacional de cargas. Já com liberação ambiental, ele deve ter sua concorrência em março/2013 na forma de PPP - Parceria Pública-Privada. Ficará a 3,5 km da praia e terá até 19 metros de calado (fundura) para navios com até 400 mil t. (minerais, contêineres, carga geral, açúcar, etanol, grãos). Recente, fechou acordo com 3 siderúrgicas chinesas para investir no local;**

✓ **Em fase de liberação ambiental, temos o Porto de Espadarte/Curuçá (PA)- um porto fluvial no interior do Pará e a 100 km de Belém - que encurta em 400 km a viagem entre as minas de Carajás (PA) e os navios gigantes, até dobrando a extração/exportação. Recente, a VALE comprou 3,0 mil hectares no local. Também projeta-se os Portos offshore químico-mineral de Presidente Kennedy (ES);**

✓ **Apostando na FNS – Ferrovia Norte Sul e nos grãos, a VALE implantará um terminal gigante (TEGRAM) no porto de Itaquí/São Luiz para 15,0 milhões de t em 2020 (igual a 8,7% da Safra total 2012/13 do País com o previsto recorde de 185,0 milhões de t.). A capacidade local atual é apenas de 2,5 milhões de t.**



AGROVISION CONSULTORIA EM NEGÓCIOS - Assessoria Governamental, Diplomática, Empresarial, Ambiental e Auditorias; Leis; Tributação; Finanças; Criação e Implantação de Holding; Due Dilligences; Business Plan; F&AS; Planos de Inteligência Competitiva; Seleção, Implantação e Acompanhamento de Investimentos Diretos, externos e internos, e em Parceria em Agronegocios, Mineração, Produtos Florestais, Energias, Biocombustíveis, Construção Civil e Infraestrutura; PDRS/PDES/PDCI. (Brasilia-BRAZIL)

MUITO OBRIGADO!

Prof. Clímaco César
AGROVISION – Brasília (DF)
Dezembro de 2012

(A inteira disposição para prospectar, selecionar, definir, implantar e auditar os investimentos, realmente, mais rentáveis, com retornos mais rápidos e com baixos riscos por Projeto, Atividade, Local e Destinação Final)

climaco23@gmail.com

Aviso: Devido às muitas, diferentes e complexas variáveis envolvidas, comprar ou investir em parcerias em imóveis rurais, imóveis urbanos, empresas, agroindústrias, edificações etc.. no Brasil, de forma muito lucrativa e realmente segura, não é tão simples como muitos afirmam, sobretudo no exterior. O Brasil é um jovem País continental, tropical, de muitas raças e com muitos diferentes locais, logísticas, solos, climas, topografias, consumos e hábitos de consumos, leis, impostos estaduais e municipais, culturas e pessoas etc.. É necessário bons diagnósticos, bons Business Plan e, principalmente, ótimas análises locais por profissionais altamente especializados (não teóricos e em escritórios), envolvendo a realização de "due dilligences" sérias, sigilosas e detalhadas com cerca de 20 diferentes variáveis para cada caso. Muitos já tentaram de forma diferente, mas, depois de fechados os negócios e até pagos não gostaram nada das compras e das parcerias efetuadas e, principalmente, dos possíveis resultados futuros.

Termo de responsabilidade Observações Exceto os dados próprios, os demais dados e informes utilizados neste trabalho foram acessados, plena e livremente, pela internet, ou seja, na forma de dados públicos plenamente acessados por todos, segundo as leis internacionais vigentes.