

# O agronegócio e a segurança alimentar do mundo

» LUIZ CARLOS TRABUCO CAPPI  
Presidente do Conselho de Administração do Bradesco

A revolução do agronegócio brasileiro surpreende o mundo. No início da década de 1970, o Brasil importava alimentos. Hoje, o país é um dos cinco maiores exportadores de proteína animal, cana-de-açúcar, soja, café, frutas, cereais, entre outros produtos. As safras brasileiras alimentam 1,5 bilhão de pessoas e são essenciais para a segurança alimentar do planeta.

Essa evolução foi resultado da construção das cadeias produtivas do agronegócio, com destaques para a da carne bovina, que há quase meio século integrou os fornecedores de serviços e insumos, as indústrias de processamento e a comercialização de seus produtos.

Empresários e profissionais visionários, com o apoio de instituições de pesquisa, estruturaram o setor para dar a ele competitividade global. Dentro da porteira, avanços tecnológicos contribuíram com mais da metade do aumento do valor da produção. A modernização da gestão empresarial tornou o setor um dos mais dinâmicos da economia brasileira.

A perspectiva de crescimento da economia brasileira para a próxima década tem no agro um propulsor fundamental. Analistas projetam que a atividade do campo deverá bater novos recordes de produção. A atividade do gado de corte em 2020 teve uma evolução de 28% sobre 2019, enquanto a agroindústria com base na carne cresceu 20% e os serviços do agronegócio, que mantiveram essa máquina alimentícia em movimento, evoluíram 25%. A previsão para este ano é a de que esses números sejam superados com novos recordes.

A Organização das Nações Unidas para a Alimentação e a Agricultura, a FAO, projetou aumento da demanda mundial por produtos agrícolas da ordem de 60% nos próximos 30 anos. O crescimento dos países asiáticos, sobretudo da China, tem integrado dezenas de milhões de novos consumidores a cada ano. Com o potencial e a produtividade que tem, o agronegócio brasileiro pode suprir grande parte dessa expansão.

Pessoalmente, nos anos 1970, ao gerir a Pecplan Bradesco Pecuária Planejada, empresa vocacionada à melhor do rebanho brasileiro pela inseminação artificial, conheci de perto a capacidade de gestão, inovação e desenvolvimento tecnológico

da pecuária. Desde aquele tempo a força inovadora da pecuária se manifestava pelo empenho em desenvolver novas matrizes genéticas para a evolução do rebanho nacional. Temos tradição, competitividade e criatividade no campo.

No ano que se inicia, a retomada econômica e a criação de empregos deve ser a meta comum a todos. Esse esforço está associado ao dinamismo de setores como o agronegócio. O aumento da oferta de grãos, carne e leite, entre outros produtos, é um objetivo estratégico do país e um dos consensos que poderão transformar

esperanças em realizações. A base desse movimento será a força dos setores econômicos que dão sustentação ao desenvolvimento brasileiro, como o agronegócio.

A propósito da controvérsia sobre o consumo de carne e o Bradesco, sem embargo das preferências gastronômicas e hábitos alimentares de cada um, que são prerrogativas individuais, reafirmamos o compromisso com o fomento da produção pecuária brasileira, cuja qualidade é reconhecida mundialmente.

Feliz ano novo a todos.



## Ilhéus, sul de Minas

» ANDRÉ GUSTAVO STUMPF  
Jornalista (andregustavo10@terra.com.br)

Há várias razões e explicações diversas para o fenômeno. Mas a verdade é que jornais, impressos ou televisivos, estão menos informativos. O jornalismo investigativo está em recesso ou fora de moda. Cinzas nas nossas cabeças, como diria o jornalista Mino Carta. No período de plantão de final de ano, as redações ficam vazias e os problemas se multiplicam. Há dois exemplos recentes emblemáticos: a estranha paralisação da Itapemirim Transportes Aéreos e o anúncio de que um módulo norte-americano penetrou na atmosfera do Sol.

A Itapemirim é empresa tradicional no serviço de transportes rodoviários. Chegou a ser uma das maiores do mundo, rivalizando com norte-americanas como a Greyhound. Foi a maior compradora de pneus do Brasil, fabricante de carrocerias de ônibus, maior concessionário da marca de motores, um gigante em todas as dimensões. Fundada, cevada e desenvolvida pelo empresário Camilo Cola. Ele morreu e a empresa desandou. Foi assumida por outra pessoa, que, segundo os herdeiros, conseguiu misturar os bens da empresa com os do falecido empresário.

A Ita, aviação, surge no momento que a Itapemirim rodoviária está em recuperação judicial. Luta contra o voraz apetite dos credores. Apesar da situação particularmente difícil, o novo homem forte conta com recursos de fundos árabes (que não chegaram), consegue ultrapassar todos os níveis de credenciamento e autorização da Agência Nacional de Aviação Civil para começar a voar com seus Airbus 737 amarelos. Não pagou

salários, vantagens, obrigações sociais, seguros, nem o uniforme dos funcionários e terceirizados. Em determinado momento, antes do Natal, veio a ordem sibilina: “tira o crachá, o uniforme e vaza. Saí daí”. Os funcionários deram no pé e deixaram mais de 45 mil passageiros nos aeroportos sem rumo, sem apoio, sem destino.

Algum tempo atrás, o presidente Bolsonaro anunciou na sua tradicional fala das quintas-feiras, com uma miniatura de ônibus da Itapemirim sobre a mesa, que nova empresa de aviação iria surgir nos céus do Brasil. A seu lado, o sorridente ministro Tarcísio Freitas confirmou a novidade. A Ita voou pouco, nada mais de que seis meses. Foi ao chão com muita rapidez. Não poderia ter sido autorizada, nem aprovada com as suas parcas credenciais e pequeno investimento inicial. As empresas fornecedoras de combustível desconfiaram que algo estava fora da ordem. Só lhe vendiam querosene de aviação a dinheiro.

A empresa provocou prejuízo geral a passageiros, fornecedores, pessoal de terra e aos aeroportos. A exceção de um site, ninguém contou essa história. Com uma conversa bem lubrificada, o empresário conseguiu fazer seus sete aviões (já devolveu três) fazer algumas viagens, recolheu bom dinheiro e acabou sua aventura com promessas mirabolantes. Promete voltar a voar.

Também não foi contada outra história extraordinária, essa internacional. Subitamente, os jornais noticiariam que a Nasa, agência espacial norte-americana, conseguiu colocar uma sonda na atmosfera do Sol. A notícia informava que o

artefato tocou o astro rei algumas vezes, desde o início de 2021, a última delas em julho. Mas o fato só foi divulgado agora.

Pode ter sido uma fake news internacional. É possível. Talvez seja nova versão da história do mico leão prateado. Só existe o dourado. O outro nasceu da imaginação delirante de um redator entediado no plantão de final de ano. É pena porque o Sol é a luz da nossa existência, chegar às suas proximidades e roçar na superfície é algo sensacional, difícil de acreditar por causa da temperatura incensurável. Mas a tal sonda da Nasa desapareceu do noticiário. Sumiu.

O jornalismo imediato da internet não tem tempo, nem espaço para aprofundar a pesquisa. Limita-se às manchetes. Os jornais repetem as fontes da rede internacional e as televisões colocam seus comentaristas para fazer teorias em torno do que foi noticiado. É aí que mora o perigo. Outro dia, no noticiário sobre a tragédia das águas neste verão, o âncora da TV chamou o repórter que estaria na Bahia. Ele apareceu em Ribeirão Preto, São Paulo, afirmando que estava perto do avião que levaria víveres para a população de Ilhéus no sul de Minas. Difícil.

Metade do Brasil está debaixo da água. Acima, só Bolsonaro montado em seu poderoso jet ski desfilando nas praias de Santa Catarina. Adolescente em férias. A notícia é sua indiferença em relação à crise baiana. Os argentinos, que gostam da Bahia, ofereceram ajuda. O governador aceitou. O presidente não. O novo ano, com eleições gerais, será divertido. As consequências sempre vêm depois. Feliz 2022.

## O transporte público que todos podem pagar

» OTÁVIO VIEIRA DA CUNHA FILHO  
Presidente-executivo da Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos (NTU)

Quando o país tenta voltar à normalidade, com o avanço da vacinação, algumas decisões precisam ser tomadas em função do novo momento que se anuncia. O fim de um transporte público caro e ineficiente é um debate cuja urgência a pandemia só reforçou. Agora é hora de buscarmos o novo modelo de serviço que a sociedade quer para atender às reais necessidades de deslocamentos nas cidades. Mas, antes, é preciso saber onde estamos e aonde precisamos chegar.

O transporte público, em especial o coletivo urbano — que é responsável por atender à maior parte da população, especialmente a parcela menos favorecida economicamente —, sai da pandemia mais debilitado do que antes e requer medidas urgentes para reabilitação e renovação.

Sem as devidas mudanças necessárias para a prestação de um serviço condizente com o anseio popular, o coletivo urbano registra perda média de quase 40% na demanda de passageiros, apesar de manter a oferta entre 80% e 100% da frota, em comparação com os números de 2019, para atender às normas sanitárias. E amarga prejuízos acumulados que já passam dos R\$ 22 bilhões em nível nacional.

O transporte público atual certamente não é o serviço que a sociedade, nem os operadores do serviço, desejam. Tanto é assim que já existe uma proposta multimodal, de consenso, formulada entre as várias entidades da área, para reestruturação desse serviço, com a criação de um novo marco legal para modernizar as regras existentes e atender às premissas mundiais que caracterizam um transporte público de boa qualidade e preço acessível.

Entre os pontos cruciais dessa proposta de reestruturação, defendida por vários especialistas e entidades ligadas ao transporte e à sociedade civil, destaca-se a urgente mudança do modelo de financiamento e custeio do transporte público. A maioria dos contratos de concessão em vigor no país adota o formato de custeio baseado na tarifa pública, aquela que é cobrada dos passageiros, que por sua vez é definida pelo poder público e é normalmente calculada dividindo-se o custo total pelo número de passageiros pagantes. Isso só funciona quando há quantidade de passageiros suficientes para permitir o rateio dos custos e a manutenção do preço das passagens em patamar aceitável, cenário irreal hoje.

Além da separação entre a tarifa pública — que é cobrada do passageiro pagante — e a tarifa técnica, que paga pelo serviço, a solução para o grande nó do financiamento do transporte coletivo passa pela identificação de fontes alternativas de recursos para cobrir a diferença entre a tarifa pública e a de remuneração, se houver. Lá fora, o subsídio ao passageiro do transporte público é inquestionável e responde por algo entre 40% e 50% dos custos, com reflexos diretos sobre a tarifa paga.

Há um consenso entre os especialistas de que as alternativas de financiamento do transporte público devem beneficiar sempre o passageiro. Assim, os recursos obtidos com a receita dos estacionamentos públicos ou com o pedágio urbano deveriam ser direcionados ao custeio dos sistemas públicos de transportes. A reestruturação do serviço pode incluir várias opções para o financiamento extratarifário, entre elas o custeio das gratuidades por meio dos orçamentos públicos.

Além disso, há sugestões para a flexibilização dos contratos de concessão do setor de transporte público que podem ter impacto direto na redução de custos e tarifas. Os rígidos contratos atuais impedem os operadores de propor alterações de rota, mudanças nas escalas de trabalho, adequação da oferta à demanda e, menos ainda, de adotar novas tecnologias e novos modelos de negócio, como serviços de transporte coletivo sob demanda.

O Projeto de Lei 3278/2021, do senador Antonio Anastasia (PSD/MG), abarca os mecanismos necessários para atender à reestruturação do transporte público. Atualiza a Lei de Mobilidade Urbana e coloca cada ator desse processo em seu devido lugar, assumindo as responsabilidades que lhes cabem.

A disposição para o amplo diálogo sobre a reestruturação do transporte público coletivo é nítida por parte de operadores e concessionários do serviço. Eles já entenderam, há muito tempo, que o atual modelo de financiamento caducou, não atende à sociedade e emperna o desenvolvimento de um transporte de qualidade a preços acessíveis. Resta saber se os poderes executivos federal, estaduais e municipais e o Congresso Nacional estão sensíveis e dispostos a oferecer à sociedade esse benefício, do qual todos os brasileiros são merecedores.