



CLIPPING IMPRESSO

15/03/2012



INDICE

1. JORNAL ESTADO DO MARANHÃO	
1.1. ANÚNCIO.....	1
1.2. PROJETO NORDESTE COMPETITIVO.....	2
2. JORNAL O IMPARCIAL	
2.1. INFORMATIVO.....	3
2.2. PROJETO NORDESTE COMPETITIVO.....	4



II Conferência Internacional de Direito Ambiental

produzir **incluir** **preservar**

Centro de Convenções do Hotel Luzeiros
São Luís - Maranhão 02, 03 e 04 de abril

Participações de

Michel Prieur | França 
Édis Milaré | Brasil 
Paulo Affonso Leme Machado | Brasil 
Toshio Mukai | Brasil 
Luiz Oosterbeek | Portugal 
Carlos Spirito | Argentina 
Celso Antônio Pacheco Fiorillo | Brasil 
Deputado Sarney Filho | Brasil 
Dentre outros

www.congressoab-ma.com.br
www.oabma.org.br / esa@oabma.org.br
Tel.: (98) 2107-5417

Realização  

Coordenação científica
GILBERTO PISELO - CONDA/CFOAB

Coordenação executiva
SAMIR JORGE MURAD - CMA/OAB-MA

Patrocínio 

Maranhão deverá receber até agosto propostas do Nordeste Competitivo

Foram pesquisadas 18 cadeias produtivas e sugeridos 53 eixos de transporte integrados como alternativa de escoamento para os nove estados nordestinos

O Projeto Nordeste Competitivo, que tem a proposta de integrar econômica e logisticamente nove estados da Região Nordeste, entre eles o Maranhão, deve ser entregue à Federação das Indústrias do Estado (Fiema) até agosto deste ano. O anúncio foi feito durante a apresentação dos resultados da primeira etapa do projeto, terça-feira, na Casa da Indústria, pela consultoria Macrologística - contratada pela Confederação Nacional das Indústrias (CNI) para desenvolver o Nordeste Competitivo.

O projeto tem o objetivo de elaborar o planejamento estratégico da infraestrutura de transporte e logística de cargas da Região Nordeste.

Segundo o consultor da Macrologística, Olivier Girard, a proposta é integrar os estados, tornando seus sistemas logísticos mais competitivos, diminuindo custos com frete e avaliando investimentos e fontes de recursos para melhorias. "Às vezes, um estado do Nordeste compra de um

Saiba mais

- **Entre os pontos** investigados no Maranhão e nos demais estados, estão as principais cadeias produtivas, principais produtos dessas cadeias, principais modais disponíveis e as condições desses modais (porto, rodovia, ferrovia, hidrovia, aerovia), o volume de carga que passa por uma das vias de escoamen-

to, entre outros.

- **As cadeias** pesquisadas foram: açúcar e álcool; adubos e fertilizantes; alumínio; bebidas; biscoitos; bovinos; cobre; ferro e aço; fruticultura; madeira; mandioca; milho; petróleo e derivados; químicos industriais; sal; soja; trigo; veículos e autopeças.

estado do Sul o mesmo produto produzido e vendido no estado vizinho", exemplificou.

Nove estados - Para realizar o estudo, a Macrologística pesquisou nos nove estados, por meio de empresas de diversos setores, entidades e órgãos do governo, aspectos econômicos a fim de traçar possíveis eixos integrados de transporte e identificar gargalos que demandarão projetos de melhoria logística.

"Quando estudamos a capacidade de movimentação das vias, identificamos os gargalos que impedem o fluxo dessas cargas. Assim, temos no estudo os principais gargalos logísticos do

Nordeste", afirmou o consultor.

Para o presidente da Fiema, Edilson Baldez das Neves, esse é um projeto importante para o Maranhão, pois com base na identificação dos gargalos será possível propor as alternativas para atender às demandas atuais e das próximas décadas. "É a oportunidade de vislumbrarmos as soluções de escoamento da produção maranhense atual e futura, já planejando a demanda gerada pelas novas indústrias que estão se instalando em nosso estado", afirmou Baldez.

Eixos - O projeto Nordeste Competitivo identificou macro fluxos, *gaps* (falhas) existentes e priori-

zou projetos, identificando 51 grandes eixos de transporte integrados nos nove estados. Eles perpassam as principais estradas, ferrovias, hidrovias e portos do Nordeste. "Um dos novos eixos ligaria São Luís a Fortaleza, pelo litoral", exemplificou Olivier.

Entre os novos eixos e os sugeridos pelos consultores, 18 deles passam pelo Maranhão. Na reunião de terça, os novos eixos foram validados pelos empresários, gestores da Fiema e entidades presentes ao encontro. Além da validação, dois novos eixos rododroviários foram sugeridos pelo público. Saindo de Balsas, um seguiria pelo Rio Mearim e o outro pelo Rio Itapecuru.

BRASIL S/A

Por Antonio Machado
 machado@cidadebiz.com.br



É só um aperitivo

O governo está aumentando o tom sobre o grande "sofrimento" da indústria brasileira, conforme manifestação do ministro Guido Mantega no Senado, na terça-feira. Mantega garantiu que "o Brasil não vai ficar sem indústria". E justificou: "O país que só tem commodities não é [um país] forte".

Ficou devendo aprofundar seu manifesto. A percepção que começa a rodar o mundo é de que o país enfrenta um padrão de "crescimento sem indústria", como escreveu o chefe do escritório no Brasil do jornal inglês Financial Times, Joe Leahy, refletindo "tendências estruturais de longo prazo, que exigem mais do que apenas manipular o câmbio" para proteger a indústria.

Esse tipo de opinião está se tomando frequente, normalmente associando a economia não à condição de vítima da elevada liquidez internacional (a justificativa preferida do governo), que aprecia o real, se não barrada na entrada, como a Fazenda e Banco Central vêm tentando, com a tributação de tais capitais e a compra do fluxo líquido de divisas.

O fenômeno da valorização cambial, conforme esse juízo, decorre de algo anterior: o fato de que o Brasil se tornou caro nas linhas de produção, nas prateleiras do comércio, nas mesas de restaurantes, etc. Tome-se o Big Mac, o sanduíche usado pela revista The Economist para apurar a situação das moedas de 37 países em relação ao dólar. Por ser preparado da mesma forma em toda parte, é uma commodity cambial perfeita.

Entre 28 de julho de 2011 e 11 de janeiro, o período da última pesquisa, o Big Mac brasileiro era o quarto mais caro do mundo. Ao preço do dólar do dia, custa US\$ 5,64, contra US\$ 4,20 nos EUA e US\$ 1,62 na Índia. A rúpia indiana, por tal critério, estaria 61% desvalorizada em relação ao dólar. E o real estaria 34% valorizado. O custo dos ingredientes em cada país, incluindo salário e impostos, explica as diferenças de preços.

Os exemplos se sucedem. A agência The Associated Press distribuiu, no dia 11, reportagem segundo a qual o consulado dos EUA em São Paulo se tornou o campeão mundial de emissão de visto, à base de três mil por dia - grande parte, segundo a matéria, para turismo de compras. A razão, entre outros exemplos: o iPhone 4S com 16 GB de memória é vendido no site brasileiro da Apple pelo equivalente a US\$ 1.515. Nos EUA custa US\$ 649. Carrinho de bebe custa US\$ 1.300 no Brasil e em torno de US\$ 350 nos EUA.

Entende-se, assim, a importância da taxa cambial. Ela serve para que os governos elevem a competitividade dos bens exportáveis, tornando-os mais baratos em dólar, e protejam a produção nacional, majorando a importação de similares importados, além das viagens internacionais. Tais movimentos têm sequelas conhecidas pelos profissionais, mas nem tanto pelos demais.

Como tábua de salvação

O problema é quando a taxa cambial começa a ser a tábua de salvação para as exportações de um país, ou para a proteção da produção nacional contra a concorrência de similares importados. Em princípio, não é um problema.

É o que faz a China, embora cada vez menos, dada a apreciação controlada do renminbi em relação ao dólar nos últimos anos. Também é o que os EUA e a Zona do Euro têm feito graças aos juros negativos e às emissões.

A diferença é o momento dessas intervenções. Na China, são inerentes ao modelo de crescimento focado em exportações industriais, em detrimento do mercado doméstico ainda em formação. Isso faz toda a diferença: o mercado interno não está consolidado. Na China, o consumo representa 36% do PIB.

Câmbio bate em salários

Nos EUA, a fatia do consumo sobre o PIB é quase tanto quanto já atingiu no Brasil: 70% lá, 66% aqui. A depreciação cambial em princípio bate na inflação, ao tornar os importados mais caros, e altera a relação câmbio-salários. A desvalorização implica transferências de renda em favor do setor exportador. Para ser efetiva, normalmente leva o BC a endurecer a política monetária, evitando a reposição das perdas tanto pelas empresas dependentes de insumos de produção importados como pelos sindicatos.

Essa é outra diferença em relação aos países que se servem da ferramenta cambial para ganhar mercados e proteger o seu próprio. Nos EUA, o que há a perder foi perdido lá atrás. Em tese, dólar barato ajuda o crescimento.

Profecia dos urubólogos

Aqui, o mercado se consolidou pelo consumo à revelia da produção, o que significa que as perdas relativas serão mais sentidas pelos assalariados e entre os elos das cadeias produtivas. O governo está pronto a enfrentar críticas, como dos sindicatos, caso a mudança de patamar da taxa cambial seja radical e duradoura? Se a presidente Dilma Rousseff alegar que tal decisão é de primeira necessidade, ela não estará equivocada.

Só que a medida implica austeridade salarial e fiscal, para não irromper uma corrida conhecida dos brasileiros: o dólar sobe, a inflação também, os salários vão atrás, exigindo mais desvalorizações e assim por diante. Não há meio termo: ou o governo banca as reformas que permitam baixar o custo de produção ou dará razão à profecia dos urubólogos internacionais.

Muita reza e paciência

Tais razões explicam porque as ações em favor da desvalorização cambial têm sido graduais. Para trancar a porta, o governo teria de induzir uma recessão para elevar o superávit da balança comercial até o nível em que sozinho ele zerasse o déficit em conta corrente, como ocorria até 2007. Ninguém merece uma recessão. Mas não se pode rifar a indústria.

O caminho, portanto, será gradual: um pouco mais de câmbio, alguma dose de protecionismo comercial, pitadas de desoneração tributária e da folha salarial para setores selecionados, maior controle do gasto público (se a presidente resistir às pressões) e muita reza para que não haja choque de preços, como o de alimentos em 2010, que começou lá fora. Com paciência, dá para reconverter a indústria. Mas levará tempo, sem margem para errar.

■ **INDÚSTRIA**

Projeto aperfeiçoará logística

Até agosto de 2012, o Projeto Nordeste Competitivo, que tem a proposta de integrar economicamente e logisticamente nove estados da Região Nordeste, inclusive o Maranhão, deve ser entregue à Federação das Indústrias do Estado (Fiema). A informação foi repassada pela consultoria Macrologística – contratada pela Confederação Nacional das Indústrias (CNI) para desenvolver o Nordeste Competitivo, durante evento realizado na Fiema.

O projeto tem por objetivo elaborar o planejamento estratégico da infraestrutura de transporte e logística de cargas da Região Nordeste - Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Piauí, Pernambuco, Rio Grande do Norte e Sergipe.

“Como representante da CNI no Maranhão, a Fiema está dando todo o suporte necessário à execução desse projeto que vai aperfeiçoar o sistema logístico do nosso estado e dos demais estados no Nordeste, de forma integrada”, afirmou o presidente da Fiema, Edilson Baldez das Neves.

Segundo o consultor da Macrologística, Olivier Girard, a proposta é integrar os estados, tornando seus sistemas logísticos mais competitivos, diminuindo custos com frete, avaliando investimentos e fontes de recursos para as melhorias necessárias. “Às vezes, um estado do Nordeste compra de um estado do Sul, o mesmo produto que é produzido e vendido no estado vizinho”, exemplificou.

Para realizar o estudo, a metodologia da Macrologística consistiu em pesquisar, nos nove estados, através de empresas de diversos setores, entidades e órgãos do governo, uma série de aspectos econômicos

a fim de traçar possíveis eixos integrados de transporte e identificar gargalos que irão demandar projetos de melhoria logística.

Dentre os pontos investigados no Maranhão e nos demais estados, estão no estudo as principais cadeias produtivas, principais produtos dessas cadeias, principais modais disponíveis e quais as condições desses modais (porto, rodovia, ferrovia, hidrovia, aerovia), o volume de carga que passa por cada uma das vias de escoamento, dentre outros.

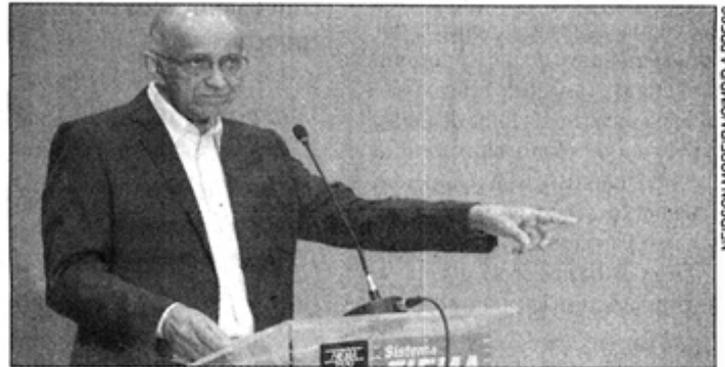
As cadeias pesquisadas foram: açúcar e álcool; adubos e fertilizantes; alumínio; bebidas; biscoitos; bovinos; cobre; ferro e aço; fruticultura; madeira; mandioca; milho; petróleo e derivados; químicos industriais; sal; soja; trigo; veículos e autopeças.

“Quando estudamos a capacidade de movimentação das vias, identificamos os gargalos que impedem o melhor fluxo dessas cargas, assim temos, nesse estudo, os principais gargalos logísticos da região Nordeste”, afirmou o consultor.

Para Baldez, esse é um projeto de extrema importância para o Maranhão, pois a partir da identificação desses gargalos mapeados, será possível propor as alternativas necessárias para atender às demandas atuais e das próximas décadas.

“É a oportunidade de vislumbrarmos as soluções de escoamento da produção maranhense atual e futura, já visualizando e planejando a partir da demanda gerada pelas novas indústrias que estão apontando em nosso estado”, afirmou.

Eixos de Transporte – O projeto Nordeste Competitivo identificou macro fluxos, gaps (falhas) existentes e priorização de proje-



Edilson Baldez: a Fiema está dando o suporte ao Projeto Nordeste Competitivo



Como representante da CNI no Maranhão, a Fiema está dando todo o suporte necessário à execução desse projeto que vai aperfeiçoar o sistema logístico do nosso estado e dos demais estados no Nordeste, de forma integrada

Edilson Baldez das Neves,
presidente da Fiema

tos, identificando 51 grandes eixos de transporte integrados nos nove estados. Eles perpassam as principais estradas, ferrovias, hidrovias e portos do Nordeste. Vale ressaltar que a priorização dos eixos está alinhada às questões socioambientais atuais. “Um dos novos eixos ligaria São Luís a Fortaleza, pelo litoral”, exemplificou Olivier.

Dezoito deles passam pelo Ma-

ranhão, dentre os novos eixos e os sugeridos pelos consultores. Na reunião de terça, os novos eixos foram validados pelos empresários, gestores da Fiema e entidade presentes ao workshop.

Além da validação, dois novos eixos rododroviários foram sugeridos pelo público. Saindo de Balsas, um seguiria pelo Rio Mearim e o outro pelo Rio Itapecuru. “São sugestões estratégicas para o estado”, frisou o secretário de Desenvolvimento, Indústria e Comércio, Maurício Macedo, que participou do evento na Fiema.

O Projeto Nordeste Competitivo é fruto do projeto da CNI, portanto, da iniciativa privada. “No entanto, desde o início, estamos trabalhando a quatro mãos, com o poder público”, enfatizou o consultor da Macrologística.

“Estamos conversando com os governos estaduais, federais, parlamento, para que essas instituições incluam os projetos do Nordeste Competitivo em seus planejamentos, pautas legislativas, como nas obras do PAC, por exemplo”, concluiu o consultor.

NEIDSON MOREIRA/IMP.D.A.PRESS