



Brasília, 05 de novembro de 2013 às 10h43
Seleção de Notícias

Projeto Centro-Oeste Competitivo
CNI e CNA

Lançamento: 29/10/2013 - Brasília/DF

Pesquisa: 15/10 a 5/11/2013

26 de outubro de 2013

Diário de Cuiabá - Últimas Notícias | MT

Jaime dialoga com setor produtivo 6

27 de outubro de 2013

ClicNews | MS

Puccinelli participa em Brasília do lançamento do Projeto Centro-Oeste Competitivo 7
POLÍTICA

28 de outubro de 2013

Jornal Agora MS | MS

CNI e CNA apresentam Projeto Centro-Oeste Competitivo 8
EVENTOS

29 de outubro de 2013

R7 | BR

Logística do Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bilhões em investimentos até 2020 10

Exame.com | BR

Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bi para escoar produção 13
ECONOMIA

28 de outubro de 2013

O Documento | MT

Projeto apresenta em Brasília saídas logísticas para a região Centro-Oeste 9
CHARGES

29 de outubro de 2013

A Crítica Online | MS

Logística é o maior desafio para o desenvolvimento do Centro Oeste, diz Delcidio 15

ClicNews | MS

Puccinelli defende incentivos fiscais e ressarcimento da Lei Kandir para viabilidade do Projeto Centro-Oeste Competitivo 16
ECONOMIA

Correio do Estado - Últimas Notícias | MS

Mato Grosso do Sul precisa ampliar duas ferrovias e seis rodovias para evitar colapso 19
CIDADE

Agência Brasil | BR

CNI defende investimento em infra-estrutura para melhorar escoamento da produção no Centro-Oeste	20
<small>ECONOMIA</small>	

Campo Grande News | MS

Governador participa hoje de evento da CNI em Brasília	22
---	----

Campo Grande News | MS

Ferrovia entre Capital e Corumbá é ponto crítico no Estado, segundo estudo	23
---	----

ClicNews | MS

Governador diz que é necessário revogar portaria prejudicial a empreendimentos que evitam colapso no setor de transporte	25
<small>POLÍTICA</small>	

30 de outubro de 2013

R7 | BR

Governo de MS defende incentivos fiscais da Lei Kandir para Centro-Oeste Competitivo	39
---	----

29 de outubro de 2013

Diário da Manhã | GO

Produção regional movimentou R\$ 81,6 bilhões	27
<small>ECONOMIA</small>	

30 de outubro de 2013

Folha de Londrina - FolhaWeb | PR

Centro-Oeste gasta R\$ 60,9 bi com logística	41
<small>ECONOMIA</small>	

29 de outubro de 2013

Valor Econômico | BR

Estudo aponta projetos prioritários para o Centro-Oeste	28
<small>BRASIL</small>	

Jornal Agora MS | MS

Bate-papo virtual Rumos da Indústria discute logística	30
<small>EVENTOS</small>	

MídiaNews | MT

Só 16% de obras de infraestrutura saem do papel, diz estudo	31
<small>ECONOMIA</small>	

30 de outubro de 2013

MídiaNews | MT

Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bi de investimentos para garantir escoamento	43
<small>POLÍTICA</small>	

29 de outubro de 2013

O Popular - Últimas Notícias | GO

Eliminar gargalos 33

O Popular - Últimas Notícias | GO

Centro-Oeste precisa investir R\$ 36,4 bilhões 34

O Popular - Últimas Notícias | GO

Estudo mapeia os eixos de integração de interesse da região 38

30 de outubro de 2013

ClicNews | MS

André elenca cinco setores para melhoria da logística de MS e investimentos poderiam chegar a R\$ 36 mi 45
POLÍTICA

Campo Grande News | MS

André lista 12 prioridades logísticas de MS e diz que seria preciso R\$ 36 bi 46

Jornal do Commercio RJ | RJ

Modernizar o sonho de JK 47
OPINIÃO

Correio Braziliense | BR

Investimento com retorno acelerado 49
ECONOMIA

correio braziliense.com.br | BR

Projetos para melhorar logística do Centro-Oeste se pagam em cinco anos 51
BRASIL / ECONOMIA / POLÍTICA

DCI Online | SP

Centro-Oeste pode economizar R\$ 7,2 bi anuais com transporte 52
POLÍTICA

Época online | BR

Felipe Patury 54
FELIPE PATURY

G1 - Globo | BR

Transporte pela MS-306 atinge 98,4% da capacidade, aponta estudo 55
MATO GROSSO DO SUL

O Documento | MT

Júlio Campos endossa projeto que gerará 7,2 bilhões de economia ao ano para MT 56
CHARGES

Olhar Direto | MT

Centro-Oeste Competitivo 57
PICANTE

Estudo Centro-Oeste Competitivo, patrocinado por CNI e CNA	58
---	-----------

EDIÇÃO DAS 9 HORAS - HORÁRIO: 09:00

31 de outubro de 2013

A Crítica Online | MS

Prioridade é recuperar prejuízos da infraestrutura, diz CNA	59
--	-----------

Campo Grande News | MS

MS tem capacidade para ser estado mais competitivo do CO, diz governador	60
---	-----------

ClicNews | MS

Saída para o Pacífico tornará MS o Estado mais competitivo do Centro-Oeste, aponta Puccinelli	61
--	-----------

POLÍTICA

01 de novembro de 2013

R7 | BR

Para melhorar escoamento de grãos, Centro-Oeste precisa de quase R\$ 37 milhões até o ano de 2020	63
--	-----------

02 de novembro de 2013

A Tribuna | MT

Estudo reafirma urgência de investimento na região	64
---	-----------

03 de novembro de 2013

Diário da Manhã | GO

Congresso de Agrobusiness no Rio	66
---	-----------

ECONOMIA

04 de novembro de 2013

Campo Grande News | MS

Descompasso entre o querer e o ser	69
---	-----------

MidiaNews | MT

Riva critica logística com base em interesses privados	71
---	-----------

POLÍTICA

Jaime dialoga com setor produtivo

Da Assessoria O senador Jayme Campos (DEM) está reforçando o diálogo com os setores produtivos mato-grossenses para elaborar para o próximo ano um plano de ação no Senado. O objetivo é contemplar o pensamento dos principais empresários da região.

Nosso desenvolvimento não tem parâmetros, se comparado com outros territórios. Crescemos em razão da força empreendedora de nosso empresariado. Aqui, o governo anda atrás da iniciativa privada. Somos destaque hoje porque o setor produtivo acreditou que era possível transformar Mato Grosso numa potência econômica, defende.

O senador já esteve reunido, nesta quinta-feira (24), com o presidente da Federação das Indústrias de Mato Grosso (Fiemt), Jandir Milan. Trataram de temas referentes à logística.

O dirigente classista se interessou sobre o andamento de projetos importantes para o Estado como a duplicação da BR-364, no trecho entre Cuiabá e Rondonópolis, a federalização da Rodovia dos Imigrantes e o ritmo da construção de ferrovias na região.

Mesmo criticando a falta de investimentos em áreas estruturais como o escoamento e o armazenamento da produção, Milan reconhece que não existe mais

riscos para a aceleração do crescimento da economia regional. Para ele, estes avanços já estão consolidados.

Milan ainda convidou Jayme para assistir a apresentação do Projeto Centro-Oeste Competitivo, elaborado pela **Confederação Nacional da Indústria**, em parceria das federações do setor secundário da região central brasileira. O evento ocorre em Brasília, nesta terça-feira.

Depois de uma conversa de aproximadamente uma hora, o senador participou de uma confraternização com membros da diretoria da Fiemt. É sempre bom conversar com uma das categorias que sustentam o desenvolvimento do país, com muito sacrifício, pouco apoio do governo, mas com uma vontade enorme de contribuir com o pleno crescimento da economia brasileira, concluiu o democrata.

Matéria similar publicada em outros veículos:

25 de outubro de 2013

- O Documento | MT | Charges

26 de outubro de 2013

- Diário de Cuiabá - Últimas Notícias | MT

Puccinelli participa em Brasília do lançamento do Projeto Centro-Oeste Competitivo

POLÍTICA

Campo Grande (MS) -- O governador André Puccinelli participa em Brasília (DF) nesta terça-feira (29), da solenidade de apresentação do "Projeto Centro-Oeste Competitivo". O evento será realizado às 10h30, na sede da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**.

A **Confederação Nacional das Indústrias** e as Federações das Indústrias dos estados da região Centro-Oeste convidaram os governadores e membros das bancadas federal e estadual de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e do Distrito Federal para o evento.

Deverá ser apresentado um inédito e importante mapeamento logístico da região Centro-Oeste, trazendo em detalhes rotas, custos, cenários e soluções. O projeto é fruto de um ano de pesquisas e estudos, encomendado em conjunto pelos setores de agricultura, indústria e comércio dos estados que compõem a região.

Na oportunidade, o governador André Puccinelli vai falar, em nome de todos os governadores da região, sobre a importância da infraestrutura logística para o desenvolvimento do Centro-Oeste, da necessidade

de sensibilizar a União quanto ao aumento dos investimentos federais, além de agilizar as parcerias público-privadas para atrair investidores no setor.

Fonte: Noticias.MS O CLICNEWS não se responsabiliza pelo conteúdo acima publicado. A responsabilidade é única e exclusivamente da fonte nele mencionada.

Matéria similar publicada em outros veículos:

27 de outubro de 2013

- ClicNews | MS | Política
- Correio do Estado - Últimas Notícias | MS | Economia

28 de outubro de 2013

- Jornal Agora MS | MS | Eventos
- Capital News | MS | Economia

29 de outubro de 2013

- R7 | BR
 - Capital News | MS | Geral
 - A Crítica Online | MS
-

CNI e CNA apresentam Projeto Centro-Oeste Competitivo

EVENTOS

Entidades divulgam amanhã, 29 de outubro, às 10h30, estudo que traça diagnóstico detalhado da logística e aponta obras necessárias para melhorar infraestrutura da região

O presidente da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, **Robson Braga de Andrade**, a presidente da **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**, senadora **Kátia Abreu**, e presidentes das federações da indústria e agricultura dos três estados da região e do Distrito Federal lançam amanhã, 29 de outubro, o ***Projeto Centro-Oeste Competitivo***. A apresentação será às 10h30, na sede da **CNI**.

Quarto capítulo da série de estudos regionais sobre a infraestrutura brasileira, o trabalho traça um diagnóstico detalhado do sistema logístico da região e aponta os projetos estruturantes que contribuiriam, de forma mais eficiente, para reduzir os custos de transporte nos próximos anos.

Ao identificar que investimentos dariam maior retorno e eficiência para a infraestrutura do país, o ***Projeto Centro-Oeste Competitivo*** é importante instrumento para auxiliar o poder público no planejamento da logística brasileira nos próximos anos.

A apresentação do ***Projeto Centro-Oeste Competitivo*** será transmitida em tempo real pelo Portal da Indústria (www.portaldaindustria.com.br).

Email .

Matéria similar publicada em outros veículos:

28 de outubro de 2013
- A Crítica Online | MS
- Jornal Agora MS | MS | Eventos

Projeto apresenta em Brasília saídas logísticas para a região Centro-Oeste

CHARGES

Da Redação

A Associação dos Produtores de Soja e Milho de Mato Grosso (Aprosoja) participa nesta terça (29) da apresentação do projeto Centro-Oeste Competitivo, em Brasília. O estudo lista as obras necessárias e projeta uma matriz com eixos de integração que permitirão reduzir os custos logísticos e aumentar a competitividade sistêmica da região Centro-Oeste.

É importante desenvolver estudos neste sentido para que possamos ter em mãos soluções para nossos gargalos e, assim, ganhar competitividade para a nossa produção agrícola, afirmou o presidente da Aprosoja, Carlos Fávaro.

A apresentação contará com a presença do presidente da **Confederação Nacional das Indústrias (CNI)**, **Robson Braga de Andrade**, a presidente da Confederação Nacional da Agricultura (**CNA**), senadora **Kátia Abreu**, e presidentes das Federações das Indústrias dos estados do Centro Oeste.

Matéria similar publicada em outros veículos:

28 de outubro de 2013
- O Documento | MT | Charges

Logística do Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bilhões em investimentos até 2020

De toda produção industrial, 75% estão concentrados em 12 produtos MS Record

A região Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bilhões em investimentos até 2020 para garantir o escoamento ágil e eficiente da produção. Esse é o valor necessário à execução de 106 projetos prioritários para ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes de Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

A conclusão é do Projeto Centro-Oeste Competitivo, divulgado nesta terça-feira (29), pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e pela **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)** em parceria com as federações da indústria e da agricultura e pecuária da região.

Conforme o estudo, o setor produtivo da região (indústria, agricultura e atividades extrativas) gasta R\$ 31,6 bilhões por ano com o transporte de cargas, o equivalente a 8,7% do Produto Interno Bruto (PIB) do Centro-Oeste.

A execução dos projetos prioritários para a construção de uma malha logística eficiente trará uma economia anual de R\$ 7,2 bilhões no escoamento da produção, considerando-se o volume de cargas projetado para 2020.

Ao identificar os investimentos que mais ajudariam a reduzir o custo logístico do país, a **CNI** e a **CNA** dão uma contribuição ao governo no planejamento da infraestrutura logística no médio e no longo prazos.

"A indústria pode e quer participar do esforço para recuperar e modernizar a infraestrutura do país", diz o presidente da **CNI, Robson Braga de Andrade**. "Uma rede de transporte integrada e eficiente facilita a distribuição dos produtos, reduz os custos e aumenta a competitividade brasileira."

O Centro-Oeste é responsável por quase a metade dos grãos produzidos no Brasil. Neste contexto, a presidente da **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil**, senadora **Kátia Abreu**, destaca que, embora 56% da produção nacional situem-se no chamado Arco Norte, apenas 14% são escoados pelos portos do Norte e Nordeste.

"Só com investimentos maciços em infraestrutura, aproveitando os mississippis brasileiros, será possível inverter esta lógica que sobrecarrega os portos do Sul e do Sudeste, baixando os custos do transporte e preservando o meio ambiente", diz Kátia Abreu.

Um caminhão que sai do Centro-Oeste e roda até 2 mil quilômetros para chegar aos portos do Sul e Sudeste consome, em média, oito litros de combustível por quilômetro e emite 129 gramas de monóxido de carbono.

Se a mesma carga seguir por ferrovia até o porto, o consumo de combustível cairá para seis litros e a emissão de gases poluentes para 104 gramas.

As vantagens do transporte hidroviário são ainda maiores. Uma chata gasta a metade do combustível usado por um caminhão e emite apenas um terço dos gases poluentes. "Competitividade com sustentabilidade é o grande desafio do agronegócio do país", afirma a presidente da CNA.

De acordo com o Centro-Oeste Competitivo, apenas 19 das 106 obras prioritárias estão em andamento, o que equivale a 16,4% dos investimentos necessários na região.

Outras 70 estão em fase de projeto ou apenas nos planos do poder público. Essas 106 obras, quando concluídas, formarão 10 eixos logísticos integrados. Cada eixo é composto por dois ou mais modais de

Continuação: Logística do Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bilhões em investimentos até 2020

transporte complementares que garantirão o escoamento eficiente da produção, da porta da fábrica ao embarque no porto.

Os principais investimentos deverão ser destinados a ferrovias e portos, recomenda o Centro-Oeste Competitivo. O transporte ferroviário demandará R\$ 17,5 bilhões -- 24,5% dos investimentos prioritários -- para execução de 26 projetos.

A estrutura portuária exigirá R\$ 8,4 bilhões para tirar 24 projetos do papel nos próximos anos. O maior número de projetos considerados urgentes, porém, está no modal hidroviário. O transporte fluvial necessitará de R\$ 6,7 bilhões em investimentos em 34 obras essenciais para melhorar o sistema logístico da região.

O Centro-Oeste Competitivo destaca que o adiamento das obras prioritárias agravará os problemas que as empresas enfrentam para escoar a produção em rodovias, ferrovias e portos já saturados pelo crescimento da demanda.

Entre os gargalos considerados críticos nas rodovias há três trechos da BR-163, em Mato Grosso. Entre Lucas do Rio Verde e Posto Gil, o mais congestionado, a movimentação chega a 83 mil toneladas por dia, 113,5% acima da capacidade da via. Na BR-364, entre Rondonópolis e Alto Araguaia, passam 78,7 mil toneladas por dia, volume 202,5% superior à capacidade da rodovia.

As ferrovias também devem receber investimentos para eliminar pontos de saturação e evitar piora dos gargalos. O caso mais crítico, caso nada seja feito até 2020, é o da ALL Malha Oeste, no trecho entre Córumbá e Campo Grande, em Mato Grosso do Sul.

De acordo com as projeções de aumento no fluxo de cargas, a demanda prevista para 2020 terá superado em 722,3% a capacidade diária de carga da ferrovia.

A produção industrial do Centro-Oeste movimentou R\$ 81,6 bilhões em 2010. Desse total, 75% estão concentrados em 15 cadeias produtivas instaladas na região: adubos e fertilizantes, algodão, avicultura, bebidas, bovinos, calcário, cana de açúcar, cobre, ferro e aço, madeira, milho, petróleo e derivados, químicos industriais, soja, veículos e autopeças.

De toda produção industrial, 75% estão concentrados em 12 produtos das 15 grandes cadeias produtivas priorizadas: carne bovina, óleo de soja, farelos de soja, álcool, carne de aves, açúcar, ração animal, adubos e fertilizantes, biodiesel, leite, refrigerantes, cervejas e cimentos. Na agropecuária, as cadeias de cana-de-açúcar, bovinos, soja, milho e algodão representam 95% da produção no Centro-Oeste.

De acordo com Centro-Oeste Competitivo, para solucionar todos os problemas logísticos da região, seria necessário investir R\$ 159 bilhões em 308 projetos de ferrovias, rodovias, hidrovias, portos, aeroportos e dutos.

Com base no estudo, porém, a **CNI** e a CNA propõem a execução urgente dos 106 projetos prioritários que oferecem a maior economia com custos logísticos. Isso porque, executando-se 34,4% das obras necessárias pode-se alcançar 64,9% da redução nos gastos com o transporte de carga.

Matéria similar publicada em outros veículos:

Continuação: Logística do Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bilhões em investimentos até 2020

28 de outubro de 2013
- Diário da Manhã - Últimas Notícias | GO

- A Crítica Online | MS

29 de outubro de 2013
- R7 | BR
- A Tribuna News | MS

Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bi para escoar produção

ECONOMIA

Paulo Fridman/Bloomberg



Colheitas de soja são transferidas para carretas de caminhões: o Centro-Oeste é responsável por quase metade dos grãos produzidos no Brasil

Segundo pesquisa, o valor é necessário à execução de 106 projetos até 2020 para ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes na região Stênio Ribeiro, da

Brasília -- A Região **Centro-Oeste** precisa de investimentos de R\$ 36,4 bilhões até 2020 para garantir o escoamento ágil e eficiente da produção **agropecuária**. Valor necessário à execução de 106 projetos prioritários para ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes no Distrito Federal (DF), em Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e Goiás, de acordo com levantamento feito por entidades representativas da indústria e da agropecuária na região.

A pesquisa, coordenada pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e pela **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**, deu origem ao Projeto Centro-Oeste Competitivo, a ser divulgado hoje (29), como parte do esquadramento das necessidades prioritárias do país, já executado

nas regiões Norte, Nordeste e Sul. O mapeamento da Região Sudeste deve ficar pronto em meados de 2014.

O Projeto Centro-Oeste Competitivo assegura que o setor produtivo da região gasta R\$ 60,9 bilhões ao ano com o transporte de cargas, equivalentes a 8,7% do Produto Interno Bruto (PIB), soma das riquezas produzidas no DF e nos três estados.

Gastos que podem ser abatidos em R\$ 7,2 bilhões por ano com a execução dos projetos prioritários para a construção de uma malha logística adequada.

O Centro-Oeste é responsável por quase metade dos grãos produzidos no Brasil, de acordo com a presidenta da CNA, senadora **Kátia Abreu** (P-MDB-TO), e embora 56% da produção sejam acima do Paralelo 16, apenas 14% são escoados pelos portos do Norte e do Nordeste.

Segundo pesquisa, o valor é necessário à execução de 106 projetos até 2020 para ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes na região Stênio Ribeiro, da

Só com investimentos maciços em infraestrutura, diz a senadora, aproveitando os rios, "será possível inverter essa lógica que sobrecarrega os portos do Sul e do Sudeste, baixar os custos do transporte e preservar o meio ambiente".

De acordo com **Robson Andrade**, presidente da **CNI**, ao identificar os investimentos que mais ajudariam a diminuir o custo logístico do país, os empresários contribuem para o planejamento governamental de médio e longo prazo.

Continuação: Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bi para escoar produção

Segundo ele, "a indústria pode e quer participar do esforço para recuperar e modernizar a infraestrutura do país", pois uma rede de transporte integrada e eficiente "facilita a distribuição dos produtos, reduz os custos e aumenta a **competitividade** brasileira".

O Centro-Oeste Competitivo ressalta que das 106 obras prioritárias para a região, 19 (16,4%) estão em andamento. As demais estão em fase de projeto ou apenas nos planos governamentais.

O levantamento da **CNI** e da CNA identificou 26 projetos no transporte ferroviário, com custos de R\$ 17,5 bilhões; 24 projetos na estrutura portuária, que vão exigir R\$ 8,4 bilhões; e 34 obras essenciais para melhorar o transporte fluvial, com investimentos de R\$ 6,7 bilhões.

O projeto divulgado hoje é a quarta publicação da série Estudos Regionais de **Competitividade**, patrocinados pela **CNI** e federações estaduais da indústria. Nos quatro estudos foram identificadas 205 obras prioritárias, que envolvem investimentos de R\$ 55 bilhões nos próximos sete anos.

Matéria similar publicada em outros veículos:

28 de outubro de 2013

- Folha de Pernambuco - Online | PE

29 de outubro de 2013

- Agência Brasil | BR | Economia

- Campo Grande News | MS

- R7 | BR

- DCI Online | SP | Agronegócios

- Cidade Biz | SP

- UOL Notícias | BR | Notícias

- Brasília em Tempo Real | DF | Economia

- Diário da Manhã - Últimas Notícias | GO

- MídiaNews | MT | Agronegócios

- Corumbá Online | MS

- Jornal Brasil - On-line | DF

- Jornal do Comércio RJ - Online | RJ

- Exame.com | BR | Economia

- Midiamax News | MS | Economia

- ClicNews | MS | Economia

- Rede Sul de Notícias | PR | Economia

- Diário de Pernambuco - Online | PE | Economia

- Monitor Mercantil Digital | RJ | Conjuntura

30 de outubro de 2013

- Diário de Cuiabá - Últimas Notícias | MT

- Avicultura Industrial Online | BR | Notícias

Logística é o maior desafio para o desenvolvimento do Centro Oeste, diz Delcídio



O senador Delcídio do Amaral (PT/MS) disse hoje, que não tem dúvida de que o investimento na construção e recuperação de estradas, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos é o maior desafio a ser vencido para promover o contínuo crescimento de Mato Grosso do Sul e de toda a Região Centro-Oeste. A fala aconteceu nesta terça-feira (29), durante o lançamento do Projeto Centro-Oeste Competitivo, quarto capítulo da série de estudos regionais sobre a infraestrutura brasileira, elaborado pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**. O trabalho traça um diagnóstico detalhado do sistema logístico da região e aponta os projetos estruturantes que podem contribuir, de forma mais eficiente, para reduzir os custos de transporte nos próximos anos. "Mato Grosso do Sul e os demais estados do Centro-Oeste representam aquele Brasil que todos nós sonhamos, de progresso, desenvolvimento econômico e social. O agronegócio cumpre um papel absolutamente fundamental no país e o nosso desafio é garantir a logística para fazer frente ao crescimento da nossa produção de alimentos. O poder público tem que cumprir seu papel e garantir infraestrutura porque eu não tenho a menor dúvida de que a iniciativa privada responde com novos investimentos, tecnologia, empregos e a circulação de riquezas, que garantirão uma qualidade de vida melhor para a

população", assegurou o senador. O evento aconteceu na sede da **CNI** em Brasília e contou com a participação do presidente da Federação das Indústrias de Mato Grosso do Sul (FIEMS), Sérgio Longen, do governador André Puccinelli, empresários e parlamentares que representam o estado no Congresso Nacional. De acordo com a FIEMS, ao identificar quais investimentos dariam maior retorno e eficiência para a infraestrutura do país, o Projeto Centro-Oeste Competitivo é importante instrumento para auxiliar o poder público no planejamento da logística brasileira nos próximos anos. Delcídio defendeu a adoção de novas alternativas para escoar a produção da região. " Nesse estudo foram definidos vários eixos importantes para o escoamento da nossa produção através dos portos de outros estados brasileiros, mas também discutimos a saída pelo Oceano Pacífico, através das estradas do Paraguai, da Bolívia e do Chile, em função da necessidade de se encurtar a distância com o mercado asiático. É um projeto competente, que vai servir de referência para todos nós, no sentido de assumir com a população um compromisso de vida, um compromisso de futuro", avaliou o senador.

Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013
- A Crítica Online | MS

Puccinelli defende incentivos fiscais e ressarcimento da Lei Kandir para viabilidade do Projeto Centro-Oeste Competitivo

ECONOMIA

Campo Grande (MS) -- O governador André Puccinelli defendeu durante encontro com o setor produtivo para discussão de projetos de logística que é preciso convalidar e manter os benefícios e incentivos fiscais de ICMS para os estados da região Centro-Oeste, bem como o ressarcimento das perdas com a desoneração tributária nas exportações estipuladas na Lei Kandir. Para ele, estes são requisitos importantes para que seja colocado em prática o Projeto Centro-Oeste Competitivo, apresentado pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e **Confederação Nacional da Agricultura (CNA)**, nesta terça-feira (29), em Brasília.

Falando em nome dos demais governadores, André destacou as potencialidades da região. Lembrou que os Estados que compõem o Centro-Oeste formam a segunda maior região do Brasil - que com pouco mais de 15 milhões de pessoas é responsável pela produção de 41% de toda produção de grãos do país. São 78 milhões de toneladas na última safra, de acordo com os dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), de um total brasileiro de 185 milhões de toneladas. "Temos ainda o maior rebanho bovino de todas as outras regiões. Em Mato Grosso temos um quantitativo de bois de 28 milhões, Mato Grosso do Sul com 22 milhões e Goiás tem em torno de 21 milhões de cabeças de gado. O Centro-Oeste ainda possui a maior capacidade de abate, é o segundo maior produtor de carne, possui a segunda maior mina de minério, mas a produção é incipiente justamente por falta de logística", disse o governador, elencando algumas potencialidades da região.

Em meio à discussão sobre os investimentos em logística, André lembrou que é preciso também res-

paldar a política de atração de investimentos praticada pelos estados da região. Os governos da região Centro-Oeste têm proporcionado atrativos tributários para as empresas que se instalem nos quatro Estados. "Por isso que nós, ao longo deste tempo, procuramos defender e fizemos os incentivos fiscais e tributários. Venham à nossa região. Venham para Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e terão os maiores incentivos fiscais e tributários de todos os estados brasileiros", declarou o governador.

O governador elencou também os incentivos fiscais e tributários para os empreendimentos já conquistados para essas regiões. Citou a fábrica de fertilizantes da Petrobras, duas fábricas de celulose (Fibria e Eldorado Brasil), empresas instaladas no município de Três Lagoas, bem como uma fábrica de medicamentos e sua primeira montadora de automóveis no estado de Goiás e uma fábrica da Seara em Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso. "Longe dos centros consumidores precisamos ter competitividade para vender nossos produtos, por isso os incentivos são maiores para compensar os fretes", afirmou André.

Crescimento acima da média

O governador levantou a discussão sobre o que é preciso para que o Centro-Oeste cresça ainda mais, já que tem se desenvolvido num ritmo superior ao do Brasil. Segundo André, o Produto Interno Bruto (PIB) dos últimos seis anos cresceu seis vezes, se equiparando ao número do crescimento do PIB da China. "Este crescimento se deu às expensas e às custas principalmente do esforço dos governos estaduais e tivemos, sim, apoio do governo federal", comentou Puccinelli.

Continuação: Puccinelli defende incentivos fiscais e ressarcimento da Lei Kandir para viabilidade do Projeto Centro-Oeste Competitivo

O apoio do governo federal na pavimentação de rodovias inclui obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Serão feitas a pavimentação da BR-419, (são 279 quilômetros do entroncamento da rodovia com a BR-163, em Rio Verde e a BR-262, no município de Aquidauana) e a conclusão da rodovia Sul Fronteira Integração, a MS-165. "Em 2007 elencamos estes projetos que hoje estão inclusos nas obras do PAC", lembrou o governador.

Na defesa de Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e o Distrito Federal, que estão no centro geodésico da América do Sul, o governador André Puccinelli ressaltou que em breve estes estados terão a oportunidade - pela logística que ainda não existe, mas que começa a ser construída, com o corredor interoceânico - de exportar toda a produção do Centro-Oeste pelo Oceano Pacífico. "Veremos que a competitividade para os países asiáticos se fará muito maior para o nosso Centro-Oeste, por isso é preciso estudar a logística de saída pelos portos do Pacífico", explicou Puccinelli, ao citar que dados da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE) apontam que dentro de um intervalo pequeno, de cinco anos, o centro econômico mundial será mudado para os países asiáticos.

Para exemplificar, Puccinelli ressaltou que 22 % do minério produzido por Mato Grosso do Sul é consumido pela China, além de outros produtos. "A soja e o milho vêm do Centro-Oeste. A maioria dos produtos que a China consome, in natura e semielaborados, são do Centro-Oeste", completou o governador.

Lei Kandir e incentivos

O ressarcimento dos estados que produzem e não lucram com os impostos da Lei Kandir também foi motivo de questionamento pelo governador André Puccinelli. "Nós produzimos nosso ICMS e não nos é dado o retorno de todos aqueles produtos que são exportados. O Governo federal fez essa lei para viger

em quatro anos e depois postergou. [e hoje] Tem 382 bilhões de dólares no Tesouro Nacional, às custas de, nesse período, 58 bilhões de dólares de produtos exportados que não nos são ressarcidos", contabilizou o governador. "O Centro-Oeste é o celeiro do Brasil. É o futuro celeiro do mundo e hoje não temos ressarcimento dos produtos semielaborados e vendidos de forma primária", comentou André.

Uma das normas da Lei Kandir é a isenção do pagamento de ICMS sobre as exportações de produtos primários e semielaborados ou serviços. Por esse motivo, a lei sempre provocou polêmica entre os governadores de estados exportadores, que alegam perda de arrecadação devido à isenção do imposto nos produtos. Mais uma vez, o governador de Mato Grosso do Sul cobrou que a União faça a compensação das perdas.

Puccinelli falou que o grande desafio da região Centro-Oeste é produzir mais. "Precisamos produzir cada vez mais, com melhor competitividade, com o know how [conhecimento prático] que os nossos governos têm feito em parceria com a iniciativa privada. Só assim poderemos dizer: o Brasil é nosso. É do Nordeste competitivo, do Norte competitivo, do Centro-Oeste competitivo".

Atrativos

A solução para que os estados sem mantenham competitivos, segundo defendeu André Puccinelli, é a logística. "O frete rodoviário é quatro vezes mais custoso que o frete hidroviário, duas vezes mais custoso que o ferroviário. Portanto, as ferrovias elencadas para a região Centro-Oeste como a Norte-Sul, chamada de EF-Pantanal e as hidrovias que chegariam até os Portos no médio Chile e do Norte do Chile são alternativas para a nossa região", completou André. "Hidrovias e Portos hidroviários são também uma solução muito importante para o nosso Estado, já que mais de 90% do minério de Corumbá sai pelo Rio Paraguai".

Continuação: Puccinelli defende incentivos fiscais e ressarcimento da Lei Kandir para viabilidade do Projeto Centro-Oeste Competitivo

É preciso União, de acordo com o governador André Puccinelli. "Atentem para o Centro-Oeste, que já é o futuro do Brasil. Essa região já progrediu mais que o dobro da média brasileira e será o futuro celeiro do mundo. Esta intermodalidade e estes 308 projetos elencados no Centro-Oeste Competitivo podem ser a solução do Brasil e da nossa região", finalizou o governador de Mato Grosso do Sul.

Fonte: Noticias.MS O CLICNEWS não se responsabiliza pelo conteúdo acima publicado. A responsabilidade é única e exclusivamente da fonte nele mencionada.

Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013

- A Crítica Online | MS
- ClicNews | MS | Economia
- Campo Grande News | MS

30 de outubro de 2013

- A Tribuna News | MS
 - Capital News | MS | Regional
-

Mato Grosso do Sul precisa ampliar duas ferrovias e seis rodovias para evitar colapso

CIDADE

DA REDAÇÃO

Reportagem na edição desta terça-feira (29) do **jornal Correio do Estado** mostra que a região Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bilhões em investimentos até 2020 em 106 projetos para garantir o escoamento ágil e eficiente da produção. **Em Mato Grosso do Sul, o Projeto Centro-Oeste Competitivo, que será apresentado hoje**, aponta que dois pontos ferroviários e seis rodoviários precisam ser ampliados e modernizados para atender à demanda em 2020, já que vão registrar gargalos críticos. Entre os projetos de integração prioritários para o Estado está o aumento da capacidade da Ferrovia ALL Centro-Oeste -- Corumbá-Santos, e a dragagem do Rio Paraguai, além da duplicação de rodovias

saiba mais FCO Mato Grosso do Sul terá R\$ 3,3 bi de verbas para investimentos estado Senador, secretária e banco pedem mais verbas do FCO

O estudo da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e da **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)** em parceria com as federações da indústria e da agricultura e pecuária dos estados da região e do Distrito Federal, destaca que o

adiamento das obras consideradas prioritárias agravará os problemas que as empresas enfrentam para escoar a produção em rodovias, ferrovias e portos já saturados pelo crescimento da demanda nos últimos anos.

O estudo aponta que a pior situação no modal de cargas de toda a Região Centro-Oeste em 2020 será na Ferrovia administrada pela ALL, no trecho entre Corumbá e Campo Grande, em Mato Grosso do Sul.

De acordo com as projeções de aumento no fluxo de cargas, a demanda prevista terá superado em 822,3% a capacidade diária de movimentação de carga da ferrovia. No trecho entre Campo Grande e Três Lagoas, o percentual é de 575,6%. Nesta linha férrea são transportados ferro, celulose, aço e ferro-gusa.. *A reportagem é de Clodoaldo Silva, correspondente do Correio do Estado em Brasília*

Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013

- A Tribuna News | MS

- Correio do Estado - Últimas Notícias | MS | Cidade

CNI defende investimento em infra-estrutura para melhorar escoamento da produção no Centro-Oeste

ECONOMIA

Jorge Wamburg *Repórter da Agência Brasil*

Brasília -- O presidente da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, **Robson Andrade**, destacou hoje (29), ao detalhar o Projeto Centro-Oeste Competitivo, que prevê obras infraestruturais até 2020, a necessidade de uma rede de transportes integrada e eficiente para facilitar a distribuição dos produtos e aumentar a competitividade brasileira. Segundo Andrade, existem carências e oportunidades de investimento nos diversos modos de transporte, especialmente no setor ferroviário.

O estudo divulgado pela **CNI** e pela **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)** indica obras para o Centro-Oeste cuja execução poderá gerar economia de R\$ 7,2 bilhões anuais no escoamento da produção para os mercados interno e externo. De acordo com o projeto, que analisou a situação das regiões produtoras do Distrito Federal, de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, a execução das obras indicadas poderá gerar economia equivalente a R\$ 7,2 bilhões no escoamento da produção para os mercados interno e externo.

Conforme dados da CNI, a malha ferroviária brasileira tem apenas 3,5 quilômetros de infraestrutura instalada por mil quilômetros quadrados de área. No México e na China, ela chega a 9 quilômetros e, nos Estados Unidos, a 22,9. Segundo a CNI, a carência do Brasil nesse segmento dificulta a adequação do setor produtivo aos padrões de competição no mercado internacional.

Além dos problemas da infraestrutura física, o estudo diz que a falta de vias adequadas nos cruzamentos em cidades, rodovias e pontes é um dos fatores que impedem maior velocidade média dos trens. O projeto destaca ainda a necessidade de con-

clusão da Ferrovia Norte-Sul e da BR-163 e de modernização das hidrovias dos rios Paraguai e Madeira e atenção a rodovias da região que estão sendo utilizadas acima de sua capacidade. Segundo o estudo, a modernização das hidrovias poderá gerar economia anual de R\$ 2,3 bilhões.

Robson Andrade enfatizou que a implantação de um sistema de infraestrutura logística integrando todos os modos de transporte exige planejamento cuidadoso e disse que "a indústria pode e quer participar" desse esforço. "Investimentos em transportes exigem longos períodos de tramitação nos órgãos do governo e de construção. Por isso, os projetos precisam ser bem estruturados com antecedência de 20 a 30 anos."

O estudo diz que o setor produtivo da região (indústria, agricultura e atividades extrativas) gasta R\$ 31,6 bilhões por ano com o transporte de cargas, o equivalente a 8,7% do Produto Interno Bruto (PIB) do Centro-Oeste. A execução dos projetos prioritários para a construção de uma malha logística eficiente trará uma economia anual de R\$ 7,2 bilhões no escoamento da produção, considerando-se o volume de cargas projetado para 2020.

Com previsão de investimentos de R\$ 36,4 bilhões em 106 projetos prioritários até 2020, o projeto tem como objetivo desenvolver a infraestrutura de transportes do Centro-Oeste (estradas, ferrovias e hidrovias) para escoamento dos produtos da região. O projeto envolve o mapeamento da atual infraestrutura e a implantação de uma nova rede. O estudo identificou 15 cadeias produtivas e a necessidade de 308 obras de modernização e ampliação, a um custo aproximado de R\$ 159 bilhões até 2020, entre elas as 106 consideradas prioritárias.

Continuação: CNI defende investimento em infra-estrutura para melhorar escoamento da produção no Centro-Oeste

Entre os projetos prioritários, 48% dos recursos previstos são destinados a ferrovias; 23% a portos; 18% a hidrovias e 10% a rodovias. De acordo com a CNI, a execução das obras prioritárias poderá reduzir em 11,8% nas perdas totais causadas pela precariedade da infraestrutura de transportes, com economia equivalente a R\$ 7,2 bilhões no escoamento para os mercados interno e externo, considerando-se o volume de cargas projetado para 2020. Atualmente, segundo dados da pesquisa, o setor produtivo do Centro-Oeste gasta R\$ 60,9 bilhões por ano com o transporte de cargas, o equivalente a 8,7% do Produto Interno Bruto (PIB) da região.

Edição: Nádya Franco

Todo o conteúdo deste site está publicado sob a Licença Creative Commons Atribuição 3.0 Brasil. Para reproduzir as matérias é necessário apenas dar crédito à Agência Brasil

Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013

- Agência Brasil | BR | Economia
- JB Online | BR | Economia
- Jornal Brasil - On-line | DF
- Diário do Vale Online | RJ
- NE 10 | PE | Cotidiano
- Estado de Minas - Online | MG | Economia
- ClicNews | MS | Economia
- SóNotícias | MT | Economia
- correio braziliense.com.br | BR | BRASIL / ECONOMIA / POLÍTICA
- Mídiamax News | MS | Economia

30 de outubro de 2013

- GP1 | PI
-

Governador participa hoje de evento da CNI em Brasília

O governador **André Puccinelli** (PMDB) participa hoje, a partir das 10h30, de evento na sede da **CNI (Confederação Nacional da Indústria)** em Brasília, onde será apresentado um estudo logístico sobre a região Centro-Oeste. André irá discursar sobre a logística e competitividade da região, representando os estados do Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e Distrito Federal.

No evento será apresentado um estudo logístico sobre a região Centro-Oeste com a exposição de dados, rotas e mapeamento da produção e economia da região, em uma material produzido e elaborado durante um ano.

O "Projeto Centro-Oeste Competitivo" tem a participação de setores da agricultura, comércio e indústria dos três estados. Puccinelli vai aproveitar a oportunidade para requisitar junto a União um aumento de investimentos e recursos federais, com o intuito de criar novas oportunidades para região e assim aumentar as parcerias público - privadas.

A Fiems (Federação das Indústrias do Estado do Mato Grosso do Sul) destacou que este estudo será apresentado pela primeira vez no evento, inclusive nenhum dado ou informação sobre o levantamento foi adiantado antes da apresentação na **CNI**.

Ferrovia entre Capital e Corumbá é ponto crítico no Estado, segundo estudo

O estudo Centro-Oeste Competitivo divulgado hoje (29) pela **CNI (Confederação Nacional da Indústria)** e pela **CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil)**, que oferece subsídios aos governos Estaduais para planejar e modernizar a infraestrutura do transporte, aponta a malha viária no trecho entre Corumbá e Campo Grande, como o caso mais crítico entre as ferrovias do Centro-Oeste.

Segundo as projeções, até 2020 o aumento no fluxo de cargas terá superado em mais de 700% a capacidade diária de carga da ferrovia ALL (América Latina Logística) Malha Oeste, caso nada seja feito.

Além da ferrovia, o estudo apontou também rodovias e portos, em outras regiões do Centro-Oeste, como gargalos críticos. Esses pontos agravarão ainda mais os problemas de escoação da produção se não houver investimentos para agilizar o escoamento ágil.

Identificando os recursos necessários que ajudariam a reduzir o custo logístico do país, a **CNI** e a CNA contribuem com o Governo no planejamento da infraestrutura logística a médio e longo prazo.

Essa é a quarta edição dos estudos regionais que oferecem subsídios para otimizar os recursos e reduzir os custos de transporte do Brasil. Nos quatro estudos - Norte (julho 2011), Sul (agosto 2012) e Nordeste (outubro 2012) e agora Centro-Oeste - foram identificadas 205 obras prioritárias, que envolvem investimentos de R\$ 55 bilhões até 2020.

Segundo o estudo, a região Centro-Oeste precisa de R\$36,4 bilhões em investimentos até 2020 para ga-

rantir escoamento ágil e eficiente da produção. Esse é o valor necessário para executar 106 projetos prioritários para ampliar a modernizar a infraestrutura de transportes do Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Conforme o estudo, o setor produtivo da região (indústria, agricultura e atividades extrativas) gasta R\$ 31,6 bilhões por ano com o transporte de cargas, o equivalente a 8,7% do Produto Interno Bruto (PIB) do Centro-Oeste.

Com a execução dos projetos prioritários para a construção de uma malha logística eficiente, haveria uma economia anual de R\$ 7,2 bilhões no escoamento da produção, considerando-se o volume de cargas projetado para 2020.

Quase metade dos grãos produzidos no Brasil vem da região Centro-Oeste.

Ainda conforme o estudo, apenas 19 das 106 obras prioritárias estão em andamento. O valor equivale a 16,4% dos investimentos necessários na região. Outras 70 obras já estão em fase de projeto ou apenas nos planos do poder público.

"Essas 106 obras, quando concluídas, formarão 10 eixos logísticos integrados. Cada eixo é composto por dois ou mais modais de transporte complementares que garantirão o escoamento eficiente da produção, da porta da fábrica ao embarque no porto", descreve o texto da **CNI**.

Apesar de agregar rodovias, os principais in-

Continuação: Ferrovia entre Capital e Corumbá é ponto crítico no Estado, segundo estudo

vestimentos deverão ser destinados a ferrovias e portos, segundo recomendação do estudo.

O transporte ferroviário demandará R\$ 17,5 bilhões - 24,5% dos investimentos prioritários - para execução de 26 projetos. A estrutura portuária exigirá R\$ 8,4 bilhões para tirar 24 projetos do papel nos próximos anos. O maior número de projetos considerados urgentes, porém, está no modal hidroviário. O transporte fluvial necessitará de R\$

6,7 bilhões em investimentos em 34 obras essenciais para melhorar o sistema logístico da região.

MS: O governador André Pucinelli (PMDB) participa da solenidade de apresentação do "Projeto Centro-Oeste Competitivo", em Brasília. O evento foi realizado às 10h30, na sede da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**.

Governador diz que é necessário revogar portaria prejudicial a empreendimentos que evitam colapso no setor de transporte

POLÍTICA

Brasília (DF) - O governador André Puccinelli afirmou também hoje (29) que para evitar o colapso na infraestrutura e logística de cargas em Mato Grosso do Sul e na Região Centro-Oeste é necessário revogar a Portaria Interministerial 419/2011, que regula a **concessão** de licença ambiental.

A afirmação foi feita durante palestra do governador, na sede da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, em Brasília, durante a divulgação do Projeto Centro-Oeste Competitivo, que aponta os gargalos do setor de transporte de cargas, a necessidade de investimentos de R\$ 36,4 bilhões em 106 projetos considerados prioritários para reduzir o custo do transporte de mercadorias do Centro-Oeste para outras regiões e exportação.

De acordo com dados do Projeto Centro-Oeste Competitivo -- apresentado pela **CNI** e pela Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária do Brasil (**CNA**) este valor engloba a remodelagem da Ferrovia Corumbá-Santos, administrada pela ALL; a construção da Ferroeste, entre Maracaju até o Porto de Paranaguá; dragagem da Hidrovia do Rio Paraguai.

Também será necessário duplicar vários trechos das rodovias BR-163, BR-158, MS-306, que vão estar com a capacidade de transporte saturada em 2020. No caso da BR-163, a capacidade atual de transporte diária é de 38,6 mil toneladas, daqui a seis anos vai ter que atender o transporte de 128,9 mil toneladas/dia, 331,7% acima de sua capacidade atual.

Este colapso somente poderá ser evitado com a obtenção de licenciamento ambiental, que, após a publicação da Portaria Interministerial 419/2011,

estipulou ser obrigatório além do parecer do Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis); é obrigatória a autorização da Funai (Fundação Nacional do Índio); da Fundação Cultural Palmares (que é responsável pelas terras quilombolas); do Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional); e do Ministério da Saúde para execução de obras.

"A portaria 419 é uma excrescência. Se tivemos de pedir ao Iphan, ao INCRA e a outros, se tivermos de pedir a todo mundo, para que eleger governador", desabafou Puccinelli, enfatizando que é necessária a mobilização de toda as bancadas federais dos estados do Centro-Oeste como forma de alterar esta legislação sob o risco de os empreendimentos necessário para evitar o colapso no setor de transportes não saia do papel.

"O Centro-Oeste será o futuro celeiro do mundo. O Brasil para ser competitivo, precisa ter visão estratégica de iniciativa privada, não pode ter insegurança jurídica", destacou o governador.

O estudo apontou que dos 106 projetos prioritários, apenas 19 estão em andamento; 28 projetados; 42 planejados e 17 idealizados. Estes 19 empreendimentos em execução representam apenas 17,9% do total. Os 82,1% ainda dependem de licença ambiental.

De acordo com a senadora **Kátia Abreu**, presidente da CNA, "se não derrubarmos a Portaria 419, os projetos não andam. O Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) se transformou em órgão de assistência social. O governo federal tem boas razões, mas no fórum inadequado".

Continuação: Governador diz que é necessário revogar portaria prejudicial a empreendimentos que evitam colapso no setor de transporte

Mobilização

O deputado federal Akira Otsubo, que participou da divulgação do levantamento afirmou que as bancadas federais vão estar unidas para alterar a legislação e garantir a liberação de recursos federais para as obras. "A bancada do Centro-Oeste vai estar unida para viabilizar estes projetos, uma vez que 32,1% dependem de recursos federais. Vamos ao Palácio do Planalto buscar estes R\$ 12 bilhões necessários aos investimentos, que foram citados no Projeto Centro-Oeste Competitivo como prio-

riedade", destacou Otsubo.

Também participaram do evento outros parlamentares de Mato Grosso do Sul e representantes das federações da Agricultura e da Indústria.

Fonte: Noticias.MS O CLICNEWS não se responsabiliza pelo conteúdo acima publicado. A responsabilidade é única e exclusivamente da fonte nele mencionada.

Produção regional movimentou R\$ 81,6 bilhões

ECONOMIA



De acordo com Centro-Oeste Competitivo, para solucionar todos os problemas logísticos da região, seria necessário investir R\$ 159 bilhões em 308 projetos de ferrovias, rodovias, hidrovias, portos, aeroportos e dutos. Com base no estudo, porém, a **CNI** e a CNA propõem a execução urgente dos 106 projetos prioritários que oferecem a maior economia com custos logísticos. Isso porque, executando-se 34,4% das obras necessárias pode-se alcançar 64,9% da redução nos gastos com o transporte de carga.

A produção industrial do Centro-Oeste movimentou R\$ 81,6 bilhões em 2010. Desse total, 75% estão concentrados em 15 cadeias produtivas instaladas na região: adubos e fertilizantes; algodão; avicultura; bebidas; bovinos; calcário; cana de açúcar; cobre; ferro e aço; madeira; milho; petróleo e derivados; químicos industriais; soja; veículos e autopeças.

De toda produção industrial 75% estão concentrados em 12 produtos das 15 grandes cadeias produtivas priorizadas: carne bovina; óleo de soja; farelos de soja; álcool; carne de aves; açúcar; ração animal; adubos e fertilizantes; biodiesel; leite; refrigerantes; cervejas e cimentos. Na agropecuária, as cadeias de cana-de-açúcar, bovinos, soja, milho e algodão representam 95% da produção no Centro-Oeste.

Estudo aponta projetos prioritários para o Centro-Oeste

BRASIL



Por **Lucas Marchesini** | De Brasília

O Centro-Oeste precisa com urgência de R\$ 36,4 bilhões em investimentos para 106 projetos de infraestrutura logística até 2020. A conclusão é do estudo "Centro-Oeste Competitivo", que será divulgado hoje pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e pela Confederação Nacional da Agricultura (**CNA**). No total, a demanda de investimentos chega a R\$ 159 bilhões em 308 projetos.

A aplicação desse total permitiria uma economia anual de R\$ 11,1 bilhões, considerando o volume de carga projetado para 2020, que será de R\$ 60,9 bilhões, caso as obras não sejam realizadas. Somente a conclusão dos 106 projetos prioritários permitiriam, por sua vez, a economia de R\$ 7,2 bilhões anuais, ou

64,9% do total. Esses recursos seriam pagos em 5,1 anos, graças à redução de custos logísticos que podem proporcionar.

"Dar prioridade aos 106 projetos permitirá que com um quarto do investimento necessário seja possível alcançar quase dois terços da economia potencial consolidada", avaliou o estudo, antes de acrescentar que "todos os 308 projetos listados são importantes para a região Centro-Oeste, mas os 106 projetos selecionados devem ser priorizados e realizados no curto e médio prazos".

O problema é que apenas 19 dos 106 projetos prioritários estão em andamento, o equivalente a R\$ 5,9 bilhões em investimentos, ou 16,4% do total. Outros 28 projetos que necessitam de R\$ 4,8 bilhões (13,3%) já foram projetados e, de acordo com o estudo, pedem pressão "para a liberação do edital".

O grosso dos investimentos, R\$ 23,6 bilhões (65%), já foi planejados e precisa da realização "dos estudos faltantes e garantia do orçamento". Completando a lista, 17 projetos estão apenas na fase de idealização, o que corresponde a R\$ 1,9 bilhão em investimentos.

Na separação por modal, o eixo ferroviário é o que pede o maior volume de investimentos. São R\$ 17,5 bilhões (48,2% do total) em 26 projetos. Em seguida vêm os investimentos em portos, com 23,3% do total, o equivalente a R\$ 8,4 bilhões em 25 projetos. O modal hidroviário, por sua vez, precisa receber 18,4% dos investimentos prioritários, ou R\$ 6,6 bilhões em 34 projetos. Por fim, a lista dos 106 projetos inclui 21 obras no modal rodoviário, que pedem R\$ 3,670 bilhões em investimentos (10,1% do total).

A maior parte dos projetos é de responsabilidade do governo federal e está incluída em ações como o Pro-

Continuação: Estudo aponta projetos prioritários para o Centro-Oeste

grama de Aceleração do Crescimento (PAC). São 34 projetos de responsabilidade da União que necessitam de R\$ 12,1 bilhões, ou 33,3% do total. Nesses casos, a recomendação do estudo é "garantir os recursos financeiros".

Já a iniciativa privada é responsável por 30 projetos com R\$ 11,227 bilhões (30,8%) em investimentos. Os governos estaduais são os operadores de três projetos, com R\$ 107 milhões (0,3% do total) previstos em investimentos. Uma parceria público/privada, por sua vez, deve tocar dois dos projetos, com R\$ 1,239 bilhão em investimentos (3,4% do total). É a mesma quantidade de obras de responsabilidade de

governos estrangeiros, mas nesse caso, os investimentos necessários somam R\$ 154 milhões ou 0,4% do total.

Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013

- Intelog | RS | Destaques
 - Valor Econômico | BR | Brasil
 - Valor OnLine | BR | Brasil
-

Bate-papo virtual Rumos da Indústria discute logística

EVENTOS

A quarta edição do encontro reunirá especialistas do governo, da indústria e da agricultura para debater os desafios para o planejamento da infraestrutura brasileira nos próximos anos

A **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** promove, nesta quarta-feira (30), a partir das 11h, mais um debate virtual **Rumos da Indústria**. A quarta edição do bate-papo temático terá como tema a logística e os desafios de planejar e melhorar a infraestrutura de transportes brasileira nos próximos anos. Essa é mais uma iniciativa da **CNI** para debater temas importantes para o crescimento da economia e para melhorar a competitividade do setor produtivo brasileiro.

Participam do debate Bernardo Figueiredo, presidente da Empresa de Planejamento e Logística (E-PL), José Ramos Torres de Melo, vice-presidente da **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**, Wagner Cardoso, gerente-executivo de Infraestrutura da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, e Olivier Girard, diretor da Macrologística, empresa responsável pela série de estudos regionais de competitividade, patrocinados pela CNI e federações estaduais da indústria. O bate-papo virtual será moderado pelo jornalista Guilherme Queiroz.

Lançamento - O debate ocorre um dia após o lançamento do **Projeto Centro-Oeste Competitivo**, uma iniciativa conjunta da CNI e da CNA. Quarto capítulo de uma série de estudos regionais sobre a infraestrutura brasileira, o trabalho traça um diagnóstico detalhado do sistema logístico da região e identifica que projetos estruturantes contribuiriam,

de forma mais eficiente, para reduzir os custos de transporte nos próximos anos e aumentar a competitividade dos produtos brasileiros.

O Centro-Oeste é responsável por quase metade dos grãos produzidos no Brasil. Ao identificar os investimentos que mais ajudariam a reduzir o custo logístico do país, a CNI e a CNA dão uma contribuição ao governo no planejamento da infraestrutura logística no médio e longo prazos.

Como participar - Os internautas poderão interagir com os convidados enviando perguntas e comentários pelas redes sociais. Basta utilizar a hashtag #RumosdaIndústria ou deixar mensagens nos perfis da CNI no Twitter, Facebook, Google+ ou YouTube.

O bate-papo #RumosdaIndústria será realizado via hangout, ferramenta de videoconferência da rede social Google+ que permite transmissões ao vivo. Além de assistir e interagir, os internautas também poderão transmitir as imagens em seus sites ou blogs (o código do player será publicado minutos antes). O evento será transmitido ao vivo pelo Portal da Indústria:

www.portaldaindustria.com.br/imprensa/aovivo/.

Email .

Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013

- Jornal Agora MS | MS | Eventos

Só 16% de obras de infraestrutura saem do papel, diz estudo

ECONOMIA

Reprodução Internet/Divulgação



Máquina faz colheita de soja: falta de infraestrutura para escoar produção

Para executar todas as obras, seria necessário investir na região R\$ 36,4 bilhões até 2020

De 106 projetos prioritários para modernizar a infraestrutura da região Centro-Oeste e escoar a produção agrícola, apenas 19 (16,4%) estão em andamento.

As demais estão em fase de projeto ou apenas nos planos do governo. Para executar todas as obras, seria necessário investir na região R\$ 36,4 bilhões até 2020.

Os dados são do Projeto Centro-Oeste Competitivo, que mapeia prioridades de infraestrutura no país e foi divulgado nesta terça-feira (29).

Segundo estudos da **CNI (Confederação Nacional da Indústria)** e da **CNA (Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil)**, nos quais o Projeto Centro-Oeste Competitivo se baseia, R\$ 60,9 bilhões são gastos ao ano com o transporte de cargas da região Centro-Oeste.

O valor equivale a 8,7% do Produto Interno Bruto cni.empauta.com

(PIB) do Distrito Federal e nos Estados de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O PIB representa a soma de todas as riquezas dos estados.

Segundo o projeto, R\$ 7,2 bilhões poderiam ser economizados por ano caso fossem feitos investimentos prioritários.

A safra recorde, linhas de financiamento específicas para o setor rural e redução de trabalhadores na agricultura estimulam as vendas de equipamentos agrícolas de alta tecnologia.

São supermáquinas como a colheitadeira CR9090, o maior equipamento desse tipo no mundo, de acordo com a New Holland, que a fabrica. Ela tem cabine tão espaçosa que pode abrigar até um frigobar.

Região necessita de estrutura de transporte ferroviário e fluvial

O levantamento da **CNI** e da CNA identificou a necessidade de 26 projetos no transporte ferroviário, com custos de R\$ 17,5 bilhões, ou 48% do investimento total; 24 projetos na estrutura portuária, que exigiriam R\$ 8,4 bilhões; e 34 obras essenciais para melhorar o transporte fluvial (por meio de rios), com investimentos de R\$ 6,7 bilhões. O investimento em rodovias representaria 10% do total.

Os projetos serviriam para desafogar a infraestrutura do Centro-Oeste. De acordo com a **CNI**, as estradas da região operam acima de sua capacidade, ao mesmo tempo que as exportações se concentram demasiadamente nos portos do Sul e do Sudeste.

Segundo a presidente da CNA, a Senadora **Kátia Abreu**, o Centro-Oeste é responsável por quase metade dos grãos produzidos no Brasil, mas, apesar de

56% dessa produção estar mais próxima do litoral Norte ou Nordeste, apenas 14% é escoada pelos portos dessas regiões.

Só com investimentos em infraestrutura, diz a senadora, e aproveitando os rios, "será possível inverter essa lógica que sobrecarrega os portos do Sul e do Sudeste, baixar os custos do transporte e preservar o meio ambiente".

Os investimentos em transporte fluvial, como a modernização das hidrovias dos rios Paraguai e Madeira, poderiam gerar uma economia anual de R\$ 2,3 bilhões, estima a **CNI**.

Rede de trilhos é proporcionalmente menor que a mexicana e a chinesa

A rede de trens brasileira também exige investimentos, destaca a entidade. A malha ferroviária

Continuação: Só 16% de obras de infraestrutura saem do papel, diz estudo

brasileira tem apenas 3,5 km de infraestrutura instalada para cada mil km² de área. No México e na China, a malha chega à proporção de 9 km e, nos EUA, chega a 22,9. Para a **CNI**, essa falta torna o produto brasileiro menos competitivo no mercado internacional.

Além disso, os trens brasileiros sofrem com a falta de vias adequadas nos cruzamentos em cidades, rodovias e pontes, o que diminui sua velocidade média.

Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013

- MidiaNews | MT | Economia

Eliminar gargalos

O Projeto Centro-Oeste Competitivo, realizado pela Macrologística e divulgado ontem pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e pela **Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA)**, traz um levantamento das prioridades para tornar mais eficiente, rápido e barato o escoamento de cargas na região. Do total de R\$ 36,4 bilhões dos investimentos necessários estimados até 2020, em três Estados e no Distrito Federal, cerca de R\$ 8 bilhões são para sete obras em Goiás.

Entre os gargalos nos eixos logísticos no Estado, aparece a sobrecarga em rodovias cuja capacidade não está adequada à demanda atual. É o caso da BR-040, entre Brasília e Luziânia, pela qual o transporte diário de toneladas já ultrapassa em quase um terço sua capacidade. Se nada for feito, conforme o estudo, em 2020 o volume transportado a cada dia será quase quatro vezes superior ao que essa rodovia comporta.

Outro problema é a dificuldade de escoamento da produção pelos portos do Norte e Nordeste, hoje de apenas 14% da produção do Centro-Oeste. A conclusão da Ferrovia Norte-Sul, obra com um histórico de irregularidades e paralisações, é considerada fundamental.

Goiás vem registrando crescimento econômico acima da média nacional nos últimos anos. Para continuar avançando, porém, é imprescindível garantir boa infraestrutura, especialmente para escoamento da produção.

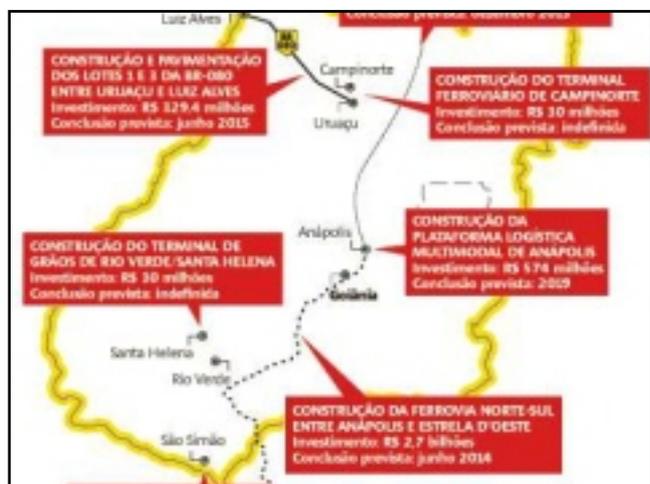
Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013

- O Popular | GO | Opinião

- O Popular - Últimas Notícias | GO

Centro-Oeste precisa investir R\$ 36,4 bilhões



Centro-Oeste x alt : /polopoly_fs/1.418772.13830098 10!/menu/standard/finance/291013-gert_mapadaprioridades.pdf

Para garantir um escoamento mais rápido e eficiente da produção, a região Centro-Oeste precisará concluir 106 obras prioritárias para ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes no Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, num total de R\$ 36,4 bilhões em investimentos, até 2020. Deste total, sete obras que somam quase R\$ 8 bilhões em investimentos estão localizadas em Goiás.

Essa é a principal conclusão do Projeto Centro-Oeste Competitivo, realizado pela Macrologística, que a **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e **Confederação da Agricultura e Pecuária (CNA)** divulgam hoje, em parceria com as federações dos Estados da região. Com a execução dos projetos prioritários, os gastos do setor produtivo da região com o transporte de cargas para o mercado interno e externo, estimado hoje em R\$ 60,9 bilhões anuais, poderá cair cerca de R\$ 7,2 bilhões por ano.

Essa previsão já considera o volume de cargas de 15 cadeias produtivas e 52 produtos diferentes projetado

para 2020. Entre as obras prioritárias, nove estão no Porto de Santos e quatro no Porto de Paranaguá, por onde são escoados a maior parte da produção do Centro-Oeste. Os projetos considerados prioritários compõem dez grandes eixos logísticos de integração que contribuirão para reduzir o tempo gasto no escoamento de cargas, deixando-o mais eficiente e barato.

Agravamento

No total, o estudo identificou 308 projetos de infraestrutura necessários para aprimorar o sistema logístico da região, que exigiriam R\$ 159 bilhões em investimentos. O adiamento das 106 obras consideradas prioritárias agravará os problemas que as empresas enfrentam para escoar a produção em rodovias, ferrovias e portos já saturados pelo crescimento da demanda nos últimos anos.

O estudo identificou os principais gargalos atuais dos modais da região. Um deles é a BR-040, entre Brasília e Luziânia, que em 2011 já era usada para o transporte de 12,1 mil toneladas por dia, utilizando 124,9% de sua capacidade, que era de 9,7 mil toneladas. Se nada for investido em infraestrutura logística, a previsão é que, em 2020, a rodovia já esteja transportando 379,5% de sua capacidade, com 36,9 toneladas diárias por sentido.

Todos os O Centro-Oeste é responsável por quase metade dos grãos produzidos no Brasil. Os investimentos em ferrovias garantiriam a redução do consumo de combustível, da emissão de poluentes e, principalmente, desses caminhões nas estradas, que seriam mais seguras e com menos necessidade de manutenção.

portos que atendem a Região Centro-Oeste também terão gargalos críticos em 2020. Hoje, apenas 14% da produção local é escoada pelos portos do Norte e Nor-

Continuação: Centro-Oeste precisa investir R\$ 36,4 bilhões

deste. O problema é que apenas 19 das 106 obras prioritárias estão em andamento, o que equivale a 16,4% dos investimentos necessários na região. Outras 70 estão em fase de projeto ou apenas nos planos do poder público, informa o diretor da Macrologística, Olivier Roger Girard.

Obras ajudam a garantir a credibilidade do País (LM)
29 de outubro de 2013 (terça-feira)

O presidente da Federação da Agricultura de Goiás (Faeg), José Mário Schreiner, ressalta a importância das obras para a competitividade da produção do Centro-Oeste. Ele lembra que todo avanço tecnológico alcançado pelo agronegócio da região tornou os investimentos uma necessidade urgente.

"Se não buscarmos essa integração, toda modernidade e inovação alcançadas pelo agronegócio correrão risco", adverte José Mário. Ele alerta que os congestionamentos de caminhões nos portos de Santos e Paranaguá, que duram semanas, certamente se repetirão na colheita da próxima safra agrícola. "Podemos colher uma super safra e não conseguir escoá-la", completa.

Para o presidente da Faeg, a divulgação do estudo é um alerta para o poder público e para toda sociedade sobre a importância dessas obras prioritárias. Segundo ele, todos os problemas geram receio em relação ao aumento da produção e ameaçam a credibilidade do Brasil no mercado internacional em relação ao cumprimento de contratos, assim como aconteceu recentemente com os cancelamentos feitos por compradores chineses. "O setor produtivo fez sua parte, mas está sendo penalizado."

1.418751 x

Obras ajudam a garantir a credibilidade do País

Ler matéria

Estudo mapeia os eixos de integração de interesse da região (LM) 29 de outubro de 2013 (terça-feira)

O estudo analisou 73 eixos de integração de interesse da Região Centro-Oeste, sendo que 42 eram novos potenciais de integração e 12 eixos eram internacionais. Entre os prioritários, estão dois eixos de integração ferroviário da Norte-Sul, desde Villa do Conde (PA) até Estrela D'Oeste (SP), cortando Goiás. Daí, a construção da Ferrovia Norte-Sul, entre Palmas e Estrela D'Oeste estar entre os projetos prioritários.

Aliás, o estudo recomenda que os principais investimentos deverão ser destinados a ferrovia e portos, sendo que só o transporte ferroviário demandará R\$ 17,5 bilhões para a execução de 26 projetos. Já a estrutura portuária exigirá R\$ 84 bilhões para tirar 24 projetos do papel. Para Olivier Gerard, todos os projetos prioritários são factíveis de serem concluídos até 2020.

O projeto Centro-Oeste Competitivo é a quarta publicação da série Estudos Regionais de Competitividade, patrocinados pela **CNI**. "O Centro-Oeste é a região que mais requer investimentos. Precisamos começar a nos mexer e rápido", alerta Olivier. Ele acredita que as publicações anteriores já provocaram algumas mudanças nos rumos dos investimentos públicos no Brasil, priorizando aqueles que trarão um maior retorno.

Ele deu o exemplo do projetos menos viáveis, como a Hidrovia do Araguaia, que só é viável 4 ou 5 meses por ano e só pode ser utilizada num trecho pequeno, além de ter muitas barreiras ambientais. Já o alcoolduto é considerado um projeto de interesse privado, no caso o setor sucroalcooleiro.

1.418741 x

Estudo mapeia os eixos de integração de interesse da

Continuação: Centro-Oeste precisa investir R\$ 36,4 bilhões

região

Ler matéria

Gargalos levam empresas a rever seus investimentos (LM) 29 de outubro de 2013 (terça-feira)

As empresas instaladas no Centro-Oeste já estão considerando os gargalos logísticos existentes na hora de fazerem seus planejamentos anuais de investimento. Para o diretor da Macrologística, Olivier Girard, a revisão desses planos de investimento pode significar uma limitação no crescimento da produção.

O estudo mostra que, se os investimentos necessários não forem feitos, o custo anual com logística na região pode dobrar, chegando a R\$ 60,9 bilhões em 2020, de acordo com o crescimento estimado da produção. Só a economia com a Norte-Sul via Uruaçu e Vila do Conde deve ser de R\$ 2,080 bilhões em 2020. A priorização dos 106 projetos permitirá que, com um quarto do investimento necessário, seja possível ter dois terços da economia potencial.

Olivier lembra que a grande maioria das obras incluídas nos 10 eixos prioritários de integração se paga rapidamente (num tempo médio de cinco anos), somente com a economia anual potencial. "É a região com maior potencial de crescimento de cargas e mais carentes em infraestrutura, principalmente o Mato Grosso", destaca.

A maior parte das obras está no Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. O diretor da Macrologística explica que Goiás ainda é um Estado com melhor infraestrutura e custos logísticos menores que esses dois vizinhos do Centro-Oeste. Os dois Estados também têm uma projeção maior de aumento da produção.

Contribuição

Para o presidente da Federação das Indústrias de Goiás (Fieg), Pedro Alves de Oliveira, o estudo, que custou R\$ 1,8 milhão às entidades e produtores, é uma contribuição do setor produtivo para os governos, mostrando a necessidade urgente de se melhorar a logística no Centro-Oeste. "São Estados considerados o celeiro do Brasil e com grande dificuldade na questão logística", destaca.

Pedro lembra que essa fragilidade ficou muito evidente no escoamento da safra via portos de Santos e Paranaguá, no primeiro semestre, quando se formou um grande congestionamento de caminhões nas ruas dessas cidades e até de navios no mar. Percebendo o problema, a China cancelou 2 milhões de toneladas de soja que já haviam sido compradas do Centro-Oeste, o que causou uma queda de 15% a 20% no preço do grão. "Foi um prejuízo para o produtor, mas que repercutiu em toda economia do Centro-Oeste", avisa.

O presidente da Fieg lembra que a região tem um enorme potencial de incremento da produção, que precisa urgentemente de uma melhor dinâmica de escoamento. Segundo ele, as melhores opções para desafogar os portos do Sul do País ainda são a Ferrovia Norte-Sul e a Ferrovia de Integração do Centro-Oeste. Assim, será possível escoar a produção pelos portos do Norte do País, como o de Itaqui, no Maranhão, reduzindo o custo do frete em 20% ou mais.

Com esse caminho, o trajeto até a Europa e Ásia pode ser reduzido em 5 mil quilômetros pelo Canal do Panamá. "Chegaremos mais rápido e com menos custos, ganhando competitividade", destaca. Pedro acredita que a conclusão das obras fará de Goiás um grande centro de distribuição, uma plataforma logística fundamental. Ele ressalta a necessidade de uma total interação entre os Estados em prol desse desenvolvimento logístico. "A presidente Dilma já nos garantiu que irá terminar a Norte-Sul".

Continuação: Centro-Oeste precisa investir R\$ 36,4 bilhões

1.418746 x

Gargalos levam empresas a rever seus investimentos

Ler matéria

1.418750

29 de outubro de 2013

- O Popular - Últimas Notícias | GO

- O Popular - Últimas Notícias | GO

Matéria similar publicada em outros veículos:

Estudo mapeia os eixos de integração de interesse da região

O estudo analisou 73 eixos de integração de interesse da Região Centro-Oeste, sendo que 42 eram novos potenciais de integração e 12 eixos eram internacionais. Entre os prioritários, estão dois eixos de integração ferroviário da Norte-Sul, desde Villa do Conde (PA) até Estrela D'Oeste (SP), cortando Goiás. Daí, a construção da Ferrovia Norte-Sul, entre Palmas e Estrela D'Oeste estar entre os projetos prioritários.

Aliás, o estudo recomenda que os principais investimentos deverão ser destinados a ferrovia e portos, sendo que só o transporte ferroviário demandará R\$ 17,5 bilhões para a execução de 26 projetos. Já a estrutura portuária exigirá R\$ 84 bilhões para tirar 24 projetos do papel. Para Olivier Gerard, todos os projetos prioritários são factíveis de serem concluídos até 2020.

O projeto Centro-Oeste Competitivo é a quarta publicação da série Estudos Regionais de Competitividade, patrocinados pela **CNI**. "O Centro-Oeste é a região que mais requer investimentos. Precisamos começar a nos mexer e rápido", alerta Olivier. Ele acredita que as publicações anteriores já provocaram algumas mudanças nos rumos dos investimentos públicos no Brasil, priorizando aqueles que trarão um maior retorno.

Ele deu o exemplo do projetos menos viáveis, como a Hidrovia do Araguaia, que só é viável 4 ou 5 meses por ano e só pode ser utilizada num trecho pequeno, além de ter muitas barreiras ambientais. Já o alcoolduto é considerado um projeto de interesse privado, no caso o setor sucroalcooleiro.

1.418741

Governo de MS defende incentivos fiscais da Lei Kandir para Centro-Oeste Competitivo



Foto: Divulgação/José Paulo Lacerda Centro-Oeste ainda possui a maior capacidade de abate

São 78 milhões de toneladas na última safra Conab MS Record

O governador André Puccinelli defendeu durante encontro com o setor produtivo para discussão de projetos de logística que é preciso convalidar e manter os benefícios e incentivos fiscais de ICMS para os estados da região Centro-Oeste, bem como o ressarcimento das perdas com a desoneração tributária nas exportações estipuladas na Lei Kandir.

Para ele, estes são requisitos importantes para que seja colocado em prática o Projeto Centro-Oeste Competitivo, apresentado pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e Confederação Nacional da Agricultura (**CNA**), nesta terça-feira (29), em Brasília.

Falando em nome dos demais governadores, André destacou as potencialidades da região. Lembrou que os Estados que compõem o Centro-Oeste formam a segunda maior região do Brasil - que com pouco mais de 15 milhões de pessoas é responsável pela produção de 41% de toda produção de grãos do país.

São 78 milhões de toneladas na última safra, de acor-

do com os dados da Companhia Nacional de Abastecimento (Conab), de um total brasileiro de 185 milhões de toneladas.

"Temos ainda o maior rebanho bovino de todas as outras regiões. Em Mato Grosso temos um quantitativo de bois de 28 milhões, Mato Grosso do Sul com 22 milhões e Goiás tem em torno de 21 milhões de cabeças de gado.

O Centro-Oeste ainda possui a maior capacidade de abate, é o segundo maior produtor de carne, possui a segunda maior mina de minério, mas a produção é incipiente justamente por falta de logística", disse o governador, elencando algumas potencialidades da região.

Em meio à discussão sobre os investimentos em logística, André lembrou que é preciso também respaldar a política de atração de investimentos praticada pelos estados da região. Os governos da região Centro-Oeste têm proporcionado atrativos tributários para as empresas que se instalem nos quatro Estados.

"Por isso que nós, ao longo deste tempo, procuramos defender e fizemos os incentivos fiscais e tributários. Venham à nossa região. Venham para Mato Grosso do Sul, Mato Grosso, Goiás e terão os maiores incentivos fiscais e tributários de todos os estados brasileiros", declarou o governador.

O governador elencou também os incentivos fiscais e tributários para os empreendimentos já conquistados para essas regiões. Citou a fábrica de fertilizantes da Petrobras, duas fábricas de celulose (Fibria e Eldorado Brasil), empresas instaladas no município de Três Lagoas, bem como uma fábrica de medicamentos e sua primeira montadora de automóveis no estado de Goiás e uma fábrica da Seara

Continuação: Governo de MS defende incentivos fiscais da Lei Kandir para Centro-Oeste Competitivo

em Lucas do Rio Verde, em Mato Grosso.

"Longe dos centros consumidores precisamos ter competitividade para vender nossos produtos, por isso os incentivos são maiores para compensar os fretes", afirmou André.

29 de outubro de 2013

- Correio do Estado - Últimas Notícias | MS | Economia

30 de outubro de 2013

- R7 | BR

Matéria similar publicada em outros veículos:

Centro-Oeste gasta R\$ 60,9 bi com logística

ECONOMIA

Brasília - A remoção dos gargalos logísticos para o escoamento ágil e eficiente da produção de grãos da região Centro-Oeste requer investimentos da ordem de R\$ 36,4 bilhões na execução de 106 projetos prioritários para ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes no Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. Os cálculos constam do Projeto Centro-Oeste Competitivo, divulgado ontem pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e pela **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**.

Segundo o estudo, o setor produtivo do Centro-Oeste gasta R\$ 60,9 bilhões por ano com o transporte de cargas, valor correspondente a 8,7% do Produto Interno Bruto (PIB) da região. Pelos cálculos das duas entidades, a melhoria das condições logísticas proporcionaria uma economia anual de R\$ 7,2 bilhões no escoamento da produção para os mercados interno e externo, levando em conta o volume de cargas projetado para 2020.

O estudo identificou 308 projetos de infraestrutura necessários para aprimorar o sistema logístico da região e foram selecionados 106 como prioritários, devido ao maior impacto na redução dos custos logísticos. Ao identificar os investimentos que mais ajudariam a reduzir o custo logístico, o estudo dá uma contribuição ao governo no planejamento da infraestrutura de transportes no médio e longo prazos, dizem as entidades.

O presidente da **CNI, Robson Braga de Andrade**, afirmou que "a indústria pode e quer participar do esforço para recuperar e modernizar a infraestrutura do País. Uma rede de transporte integrada e eficiente fa-

cilita a distribuição dos produtos, reduz os custos e aumenta a competitividade brasileira".

A presidente da CNA, senadora **Kátia Abreu** (P-MDB-TO), observa que embora 56% da produção nacional de grãos situem-se no chamado Arco Norte, acima do paralelo 16, apenas 14% do volume produzido é escoado pelos portos das regiões Norte e Nordeste. Somente com investimentos maciços em infraestrutura, aproveitando os "mississippis brasileiros", será possível inverter esta lógica que sobrecarrega os portos do Sul e do Sudeste, baixando os custos e preservando o meio ambiente, comenta a senadora.

O estudo Centro-Oeste Competitivo constatou que apenas 19 das 106 obras listadas como prioritárias estão em andamento, o que equivale a 16,4% dos investimentos apontados como necessários para a região. Mais de 70% dos projetos ainda estão em planos e não têm sequer o projeto básico.

O trabalho recomenda a execução de 26 projetos em transporte ferroviários, com investimentos de R\$ 17,562 bilhões. Para melhorar a estrutura portuária, o estudo aponta 25 projetos prioritários, com investimentos de R\$ 8,475 bilhões. No modal hidroviário são recomendadas 34 obras consideradas essenciais, com investimentos de R\$ 6,691 bilhões. O estudo aponta 21 projetos rodoviários, que requerem investimentos de R\$ 3,670 milhões. A previsão é que estes investimentos poderiam ser pagos em pouco mais de cinco anos.

Venilson Ferreira

Continuação: Centro-Oeste gasta R\$ 60,9 bi com logística

Agência Estado

30 de outubro de 2013

- Jornal do Commercio RJ | RJ | Economia
- Folha de Londrina - FolhaWeb | PR | Economia

Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013

- G1 - Globo | BR | Agronegócios
- Olhar Direto | MT | Agronegócios

03 de novembro de 2013

- Jornal de Brasília | DF | Economia
-

Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bi de investimentos para garantir escoamento

POLÍTICA



Divulgação

O senador Pedro Taques defende investimentos em logística e educação

Valor seria para executar 106 projetos primários

A **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** apresentou, nesta terça-feira (29), estudo que aponta que a região Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bilhões em investimentos até 2020 para garantir o escoamento ágil e eficiente da produção.

Esse seria o valor necessário para a execução de 106 projetos prioritários para ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás e Distrito Federal.

O senador Pedro Taques (PDT) participou do lançamento do Projeto Centro-Oeste Competitivo, na **CNI**, em Brasília, e afirmou que o diagnóstico apresentado no encontro será importante para a formulação de um sistema logístico mais eficiente que poderá resultar na redução dos custos de transporte nos próximos anos.

"Ao identificar que investimentos podem promover maior retorno e eficiência, o Projeto Centro-Oeste Competitivo se torna importante instrumento para auxiliar o poder público no planejamento da logística cni.empauta.com

brasileira nos próximos anos", afirmou Pedro Taques.

O diagnóstico apresentado no evento aponta ainda que o setor produtivo da região (indústria, agricultura e atividades extrativas) gasta R\$ 31,6 bilhões por ano com o transporte de cargas, o equivalente a 8,7% do Produto Interno Bruto (PIB) do Centro-Oeste.

A estimativa é que a execução dos projetos prioritários para a construção de uma malha logística eficiente trará uma economia anual de R\$ 7,2 bilhões no escoamento da produção - considerando-se o volume de cargas projetado para 2020.

Na avaliação do senador Pedro Taques, a busca por uma nova agenda do desenvolvimento deve ser pautada não só por investimentos em infraestrutura, mas também na política fiscal e de educação.

"O nosso setor produtivo muito nos orgulha. Mas, para pensar numa economia forte, é preciso focar na industrialização da nossa produção. Além de atrair novos segmentos, estaremos gerando mais empregos e dividendos para o estado investir em melhorias da qualidade de vida da população. Lembrando também que os investimentos em educação serão fundamentais para formarmos mão de obra qualificada para os próximos anos", afirmou.

Matéria similar publicada em outros veículos:

29 de outubro de 2013

Continuação: Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bi de investimentos para garantir escoamento

- O Documento | MT | Charges

30 de outubro de 2013

- MidiaNews | MT | Política

André elenca cinco setores para melhoria da logística de MS e investimentos poderiam chegar a R\$ 36 mi

POLÍTICA

Campo Grande (MS) -- Os projetos nas áreas de infraestrutura logística, ferroviária, rodoviária, hidroviária (portos) e aeroportuários foram elencados como prioritários pelo governador André Puccinelli para melhoria da logística de distribuição e exportação dos produtos de Mato Grosso do Sul. "Estes cinco setores são os mais importantes para que, através de uma logística melhorada, nossos produtos possam ser mais competitivos, onde são consumidos ou na exportação através dos portos", detalhou o governador.

Os setores foram citados pelo governador durante entrevista à imprensa após a entrega de geladeiras do Programa Eficiência Energética nesta quarta-feira (30). Puccinelli comentou o Projeto Centro-Oeste Competitivo que foi lançado ontem, 29 de outubro, em Brasília, pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e Confederação Nacional da Agricultura (**CNA**).

Dos 308 projetos de modernização e ampliação da infraestrutura logística apresentados no Projeto Centro-Oeste Competitivo, 106 são considerados prioritários para o governador André Puccinelli. "Se em Mato Grosso do Sul fossem feitos os 12 principais projetos teríamos o dispêndio de R\$ 36 bilhões", contabilizou.

Puccinelli lembrou que alguns desses projetos já estão sendo feitos com recursos do governo do Estado, outros foram incluídos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) como as obras de pavimentação da BR-419, (são 279 quilômetros do entroncamento da rodovia com a BR-163, em Rio

Verde e a BR-262, no município de Aquidauana) e a conclusão da rodovia Sul Fronteira Integração, a MS-165.

Defendeu ainda que governos estadual e federal atuem em conjunto na defesa da modernização do país. "Seria importante e já enviamos projeto de lei para a Assembleia para implementação de PPPs [Parcerias Público-Privadas], com isso faremos com que o nosso Brasil se modernize mais rápido", enfatizou André.

Aprovando a iniciativa da **Confederação Nacional da Indústria** e Confederação Nacional da Agricultura em conclamar os parlamentares federais para executar ações que beneficiem a evolução da logística brasileira nos próximos anos, André foi enfático. "Louvo essa atitude da **CNI** e da **CNA** para que se tenha uma evolução nos próximos anos e não se tenha gargalos logísticos, que já existem hoje, aumentados para o futuro", finalizou Puccinelli.

Fonte: Noticias.MS O CLICNEWS não se responsabiliza pelo conteúdo acima publicado. A responsabilidade é única e exclusivamente da fonte nele mencionada.

Matéria similar publicada em outros veículos:

30 de outubro de 2013
- A Tribuna News | MS
- ClicNews | MS | Política

André lista 12 prioridades logísticas de MS e diz que seria preciso R\$ 36 bi

O governador **André Puccinelli** afirmou, esta tarde, que se Mato Grosso do Sul tivesse obtido investimento nos seus 12 principais projetos logísticos prioritários o investimento chegaria a R\$ 36 bilhões. As 12 mais importantes obras para o Estado, segundo ele, integram o rol de 308 projetos do "Centro-Oeste Competitivo", apresentado ontem, em Brasília, pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e Confederação Nacional da Agricultura (**CNA**).

"Eu louvo a iniciativa da **CNI** e CNA para diminuir ou acabar com os gargalos. Teve uma evolução nesses anos para não se ter gargalos na logística, que já existem hoje. A iniciativa da **CNI** e CNA é para que tenhamos evolução, não tenhamos gargalos nem aumento no futuro", aplaudiu o governador, durante evento entrega simbólica de geladeiras do programa eficiência energética, no Centro Comunitário do Bairro Vida Nova II.

Dentre os 12 projetos prioritários para Mato Grosso do Sul, conforme André, alguns já foram realizados com recursos próprios. São projetos de infraestrutura ferroviária, rodoviária, hidroviária, portuária e aeroportuária, cinco setores mais importantes para fazer com que os produtos sejam mais competitivos

para o Estado, tanto para consumo quanto exportação, na avaliação do governador. "Alguns foram pelo PAC II, como as duas ferrovias", apontou Puccinelli.

Defendeu, porém, que seria importante a implementação das Parcerias Público Privadas no Estado, as PPPs. "Já enviei projeto para a Assembleia a fim de que governo do Estado, governo federal e iniciativa privada atuem em conjunto para que possamos fazer com que Brasil se modernize mais rápido", disse.

Ontem, em Brasília, durante encontro com o setor produtivo sobre logística, que a viabilização do Projeto Centro-Oeste Competitivo, André dependeu a manutenção dos incentivos fiscais de ICMS para os estados da região e do efetivo ressarcimento das perdas com a desoneração tributária nas exportações previstas na Lei Kandir.

Saiba Mais André quer incentivos e Lei Kandir viabilizando Centro-Oeste Competitivo André irá apresentar estudo logístico da região Centro-Oeste em Brasília

Modernizar o sonho de JK

OPINIÃO



com o apoio das federações do Distrito Federal, de Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e da **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**, mapeou a infraestrutura logística da região e concebeu um sistema integrado.

O estudo identificou a necessidade de 308 obras, a custo aproximado de R\$ 159 bilhões até 2020. Além disso, delineou a melhor forma de financiamento em cada caso, pelo poder público, pela iniciativa privada ou a partir de Parcerias Público-Privadas (PPP). _

A implantação de sistema de logística incorporando todos os modos de transporte é uma das principais demandas do setor produtivo brasileiro. Ela exige planejamento cuidadoso. Investimentos nessa área passam por longos períodos de tramitação nos órgãos do governo e por demora na construção. Por isso, os projetos precisam ser bem estruturados, com antecedência de 20 a 30 anos.

ROBSON BRAGA DE ANDRADE

EMPRESÁRIO E PRESIDENTE DA CONFEDERAÇÃO NACIONAL DA INDÚSTRIA (CNI)

Ao mudar a capital do país para Brasília, 53 anos atrás, Juscelino Kubitschek quis interiorizar o desenvolvimento, trazendo prosperidade para o promissor Centro-Oeste. Em grande medida, o seu sonho se tornou realidade. Antes de olhos excessivamente postos no Oceano Atlântico, o Brasil se voltou para dentro. Hoje, a região tem uma das economias mais dinâmicas do país e proporciona aos seus habitantes ótima qualidade de vida. Mas, para continuar avançando, precisa ter a infraestrutura ampliada e modernizada. Só assim cumprirá plenamente o desejo desse visionário que foi JK.

O Projeto Centro-Oeste Competitivo, lançado ontem pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, cni.empauta.com

Ao pensarmos agora nas rodovias, aeroportos, portos, ferrovias, hidrovias e portos secos que queremos, estamos projetando o que teremos daqui a duas ou três décadas. Não se pode perder tempo.

Assim como os que já foram feitos para Norte, Nordeste e Sul, o Projeto Centro-Oeste Competitivo tem como objetivo, entre outros, integrar física e economicamente a malha de transportes da região com os estados limítrofes; e identificar e selecionar os sistemas de logística de menor custo, voltados tanto para o mercado interno quanto para o comércio exterior, tornando-os mais competitivos. Além disso, pretende liderar o processo de reconstrução e melhoria da malha regional, com a participação efetiva da iniciativa privada.

Uma rede de transportes integrada e eficiente facilita a distribuição dos produtos, reduz os custos de movimentação de cargas e significa um enorme estímulo

Continuação: Modernizar o sonho de JK

à competitividade da economia. Dos 308 projetos previstos no Centro-Oeste, 106 foram considerados prioritários, demandando R\$ 36,4 bilhões em investimentos, o que equivale a 23% do total.

Ainda no âmbito das obras com prioridade, 48% dos recursos previstos são destinados a ferrovias, 23% a obras em portos, 18% a empreendimentos hidroviários e 10% a rodovias.

Se forem executados, os empreendimentos mais urgentes propiciarão uma queda de 11,8% nas perdas totais causadas pela precariedade da infraestrutura de transportes na região.

A economia será equivalente a R\$ 7,2 bilhões no escoamento de produtos para os mercados interno e externo, considerando-se o volume de cargas projetado para 2020.

Hoje, o setor produtivo do Centro-Oeste gasta R\$ 60,9 bilhões por ano com a movimentação de mercadorias, o equivalente a 8,7% do Produto Interno Bruto (PIB) da área.

Responsável por quase metade dos grãos produzidos no Brasil, a região precisa de obras inadiáveis, sob o risco de saturação das vias de transporte de produtos. Algumas rodovias, como trechos da BR-163 em Mato

Grosso, têm uma utilização até 113% acima da capacidade limite, o que mostra o esgotamento do modelo atual. No Distrito Federal, o trecho Brasília

Luziânia da BR-040 já tem movimentação 24,9% superior às possibilidades físicas. Em outras vias, é preciso agir agora para evitar o estrangulamento. Um exemplo é a BR-060, entre Brasília e Anápolis, com uso de 81,7% do teto.

O Programa de Investimentos em Logística do governo federal prevê **concessões** ao setor privado de ferrovias, rodovias, portos e aeroportos, com aplicação total em torno de R\$ 200 bilhões em duas décadas. A modernização e a ampliação da infraestrutura são cruciais para o crescimento econômico vigoroso e sustentado, assim como para aumentar a competitividade da indústria nacional.

Os estudos Norte, Sul, Nordeste e Centro-Oeste competitivos priorizam 311 projetos, cujo volume de investimentos, de R\$ 91 bilhões, se pagaria em apenas 4,4 anos. Para o bem do Brasil, é preciso executá-los o quanto antes.

A modernização e a ampliação da infraestrutura são cruciais para o crescimento econômico vigoroso e sustentado, assim como para aumentar a competitividade da indústria nacional

Matéria similar publicada em outros veículos:

30 de outubro de 2013

- Correio Braziliense | BR | Opinião

- Jornal do Commercio RJ | RJ | Opinião

Investimento com retorno acelerado

ECONOMIA



Projetos para melhorar a logística do Centro-Oeste se pagam em cinco anos, diz **CNI**

Simone Kafruni

O investimento necessário para aumentar a **competitividade** do Centro-Oeste, de R\$ 36,4 bilhões, segundo apurou estudo encomendado pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, se pagaria em apenas cinco anos, proporcionando uma economia anual de R\$ 7,2 bilhões em gastos com transporte. A afirmação foi feita ontem pelo presidente da entidade, **Robson Andrade**, ao divulgar o Projeto Centro-Oeste Competitivo para empresários e representantes do poder público.

O estudo, antecipado na edição de ontem do Correio, mostra ainda que, para resolver os principais gargalos das regiões Norte, Nordeste, Sul e Centro-Oeste, cujos investimentos necessários somam mais de R\$ 91 bilhões, o período de recuperação cairia para quatro anos e três meses.

Andrade destacou que a produção local, principalmente agropecuária, tem potencial para continuar se expandindo acima das médias mundiais. Mas todo o ganho com a alta produtividade se perde nos gastos com frete para escoar a produção. "A implantação de uma logística multimodal na região é fundamental. Mas investimentos em transportes precisam ser pensados com prazo de 20 anos", alertou.

Parcerias

Para tornar a região competitiva, o aporte ideal seria de R\$ 159 bilhões até 2020. O projeto encomendado pela **CNI**, no entanto, elencou apenas as obras prioritárias, que demandam R\$ 36,4 bilhões no período, ou 23% do total. "Não é uma quantia tão elevada quando pensamos nos benefícios que as obras trarão. Trechos da BR-163 já operam com 113% da ca-



BR-080, em Goiás: custo do frete no Brasil subiu 240% em uma década, contra 80% nos EUA e 56% na Argentina

Continuação: Investimento com retorno acelerado

pacidade. Se esse gargalo for resolvido, será uma quebra de paradigma no transporte para as exportações da região", disse Andrade.

Segundo o coordenador do projeto, Olivier Girard, sócio da Macrologística, mais de 90% dos eixos apontados como fundamentais para escoar a produção da região estarão operando 150% acima da capacidade em 2020, caso os investimentos necessários não sejam realizados até lá. Para o presidente da **Federação das Indústrias do Estado do Mato Grosso do Sul (Fiems)**, Sérgio Longen, a saída é os setores público e privado agirem em conjunto. "A iniciativa privada tem interesse em investir em infraestrutura, pois será beneficiada com a redução de custos. Temos que desburocratizar as PPPs (Parcerias Público-Privadas) para dar a velocidade ao processo. Para isso, precisamos de segurança jurídica", ressaltou.

A presidente da Confederação Nacional da Agricultura e Pecuária (**CNA**), senadora **Kátia Abreu**, lembrou que o preço do frete no Brasil subiu 204% em 10 anos, enquanto nos Estados Unidos a elevação foi de 80%, e, na Argentina, de apenas 56%. "Precisamos resolver os gargalos para reduzir custos. A falta de planejamento está nos matando, enquanto os asiáticos estão ansiosos pela nossa competitividade para atendê-los", lamentou.

O governador de Mato Grosso do Sul, André Puccinelli, salientou que o Centro-Oeste produz 78 milhões de toneladas de grãos por ano, abriga o maior rebanho bovino do país e ocupa o segundo posto na extração mineral. Segundo ele, 22% do minério de ferro comprado pela China é do estado. "Uma saída pelo Oceano Pacífico reduziria o prazo e o custo do transporte, tornando a região ainda mais pujante", afirmou.

De acordo com o titular da Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco), Marcelo Dourado, a região precisa desenvolver ferrovias sob pena de sofrer um apagão logístico em sete anos. "A Sudeco tem R\$ 1,4 bilhão disponíveis para investimento. Vamos buscar implantar uma fábrica de trilhos na região." Ferrovias no DF

A autarquia está organizando a formação dos consórcios de duas ferrovias que cortarão o Distrito Federal -- uma ligando Brasília a Goiânia e outra unindo a capital a Luziânia (GO). As empresas responsáveis por essa última, segundo Dourado, devem ser anunciadas ainda esta semana, possivelmente amanhã. "O preço do frete no Brasil é sete vezes maior do que o dos EUA. Precisamos mudar o modal e os trilhos são a melhor alternativa", analisou.

Projetos para melhorar logística do Centro-Oeste se pagam em cinco anos

BRASIL / ECONOMIA / POLÍTICA

Viola Júnior/CB/D.A Press



BR-080, em Goiás: custo do frete no Brasil subiu 240% em uma década, contra 80% nos EUA e 56% na Argentina

nos gastos com frete para escoar a produção. "A implantação de uma logística multimodal na região é fundamental. Mas investimentos em transportes precisam ser pensados com prazo de 20 anos", alertou.

A matéria completa está disponível aqui, para assinantes. Para assinar, clique aqui.

Simone Kafruni O investimento necessário para aumentar a **competitividade** do Centro-Oeste, de R\$ 36,4 bilhões, segundo apurou estudo encomendado pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, se pagaria em apenas cinco anos, proporcionando uma economia anual de R\$ 7,2 bilhões em gastos com transporte. A afirmação foi feita ontem pelo presidente da entidade, **Robson Andrade**, ao divulgar o Projeto Centro-Oeste Competitivo para empresários e representantes do poder público.

O estudo, antecipado na edição de terça-feira (29/10) do **Correio**, mostra ainda que, para resolver os principais gargalos das regiões Norte, Nordeste, Sul e Centro-Oeste, cujos investimentos necessários somam mais de R\$ 91 bilhões, o período de recuperação cairia para quatro anos e três meses.

Andrade destacou que a produção local, principalmente agropecuária, tem potencial para continuar se expandindo acima das médias mundiais. Mas todo o ganho com a alta produtividade se perde

Centro-Oeste pode economizar R\$ 7,2 bi anuais com transporte

POLÍTICA

SÃO PAULO

O investimento até o ano de 2020 de R\$ 36,4 bilhões em logística na Região Centro-Oeste dentro de dez eixos prioritários seria pago em cerca de cinco anos e trariam uma economia anual potencial consolidada de R\$ 7,2 bilhões para o escoamento de produtos dos estados. Essa foi uma das principais conclusões do Projeto Centro-Oeste Competitivo, que também apontou que em 2020 a região gastaria R\$ 60,9 bilhões por ano com o transporte de cargas, o equivalente a 8,7% do Produto Interno Bruto (PIB) da região.

O projeto foi elaborado e divulgado ontem pela **Confederação Nacional das Indústrias (CNI)** e pela Confederação Nacional da Agricultura (**CNA**) em parceria com as federações de cada de cada setor e pela Micrologística Consultoria. A análise revelou que atualmente o setor produtivo da região (indústria, agricultura e atividades extrativas) gasta R\$ 31,6 bilhões por ano com o transporte de cargas, o equivalente a 8,7% do PIB da região.

Ilana Ferreira, analista de política e indústria da entidade, disse em entrevista ao DCI que o projeto tem como principais objetivos integrar física e economicamente a malha de transportes da Região Centro-Oeste, identificar os custos logísticos e influenciar o planejamento do setor, liderando sua reconstrução.

Segundo Ilana, a construção do estudo do Centro-Oeste foi feita a partir de entrevistas com representantes do setor privado e público e a partir daí tiraram 308 projetos e desses foram elegidos 106 projetos prioritários dentro de dez eixos logísticos. "Esses projetos vão desde novas construções até duplicação de rodovias, por exemplo", disse.

De acordo com o Centro-Oeste Competitivo, apenas 19 das 106 obras prioritárias estão em andamento, o que equivale a 16,4% dos investimentos necessários na região. Outras 70 estão em fase de projeto ou apenas nos planos do poder público.

A especialista lembrou que o projeto já foi feito para as regiões Norte, Sul e Nordeste e o que mais chamou a atenção no caso do Centro-Oeste foi a saturação dos eixos. "Em comparação aos outros estudos a gente viu que na previsão para 2020 os eixos estão realmente além da capacidade, e os principais podem chegar até 150% da capacidade", completou a especialista.

No âmbito dos projetos prioritários, 48% dos recursos previstos são destinados a ferrovias, 23% a obras em portos, 18% a empreendimentos hidroviários e 10% a rodovias. A execução dos empreendimentos prioritários propiciaria uma redução de 11,8% das perdas totais, em razão do déficit de infraestrutura de transportes nas unidades da região.

A especialista também destacou que o estudo considerou não apenas aspectos econômicos dentro dos projetos, mas também outros impactos como benefícios sociais, desenvolvimento regional, impacto no meio ambiente, geração de empregos e geração de tributos.

O presidente da **CNI** afirmou, durante a coletiva de imprensa, que o estudo será apresentado para o governo federal, para o Ministério dos Transportes e para o Executivo e Legislativo.

A analista avalia que o governo tem sido bastante receptivo em relação aos estudos apresentados e que tem se esforçado para melhorar a infraestrutura do País.

Continuação: Centro-Oeste pode economizar R\$ 7,2 bi anuais com transporte

- Intelog | RS | Logística

Matéria similar publicada em outros veículos:

30 de outubro de 2013

- DCI - Comércio, Indústria e Serviços | SP | Política

- DCI Online | SP | Política

Felipe Patury

FELIPE PATURY

Representantes do governo e dos setores industrial e agrícola debatem na manhã desta quarta-feira como melhorar a atual infra-estrutura de transportes oferecida ao setor privado. O foco será como melhorar a >competitividade, tanto da indústria quanto do setor agrícola. O tema será discutido na sede da **CNI** e transmitido pela internet> Os debates contarão com a participação do presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo, do vice presidente da CNA, José Ramos Torres de Melo, do gerente-executivo de Infraestrutura da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, Wa-

gener Cardoso, e de Olivier Girard, diretor da Macrologística, empresa responsável pelo estudo Projeto Centro-Oeste Competitivo, lançado pela CNI e CNA. O projeto faz uma radiografia da situação atual da infraestrutura de transporte da região Centro Oeste e define as prioridades para sua implantação. O estudo aponta a necessidade de investimentos de R\$ 36,4 bilhões em 106 projetos prioritários de infraestrutura. O objetivo é garantir o escoamento ágil e eficiente da produção do Centro-Oeste.

Transporte pela MS-306 atinge 98,4% da capacidade, aponta estudo

MATO GROSSO DO SUL

Índice coloca rodovia como um dos principais gargalos no Centro-Oeste.

Ferrovia entre Corumbá e Três Lagoas é principal gargalo potencial futuro.

A MS-306, entre Chapadão do Sul (MS) e Cassilândia (MS), atingiu 98,4% da capacidade de transporte diária, conforme estudo Centro-Oeste Competitivo, da **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e da **Confederação da Agricultura e Pecuário do Brasil (CNA)**. Isso coloca a rodovia como um dos principais gargalos atuais na região Centro-Oeste.

Conforme projeção do estudo, o uso da capacidade da MS-306 pode chegar a 229,6% em 2020 se os investimentos necessários em logística não forem feitos.

Por conta desse e de outros gargalos, o levantamento aponta que a região Centro-Oeste precisa de R\$ 36,4 bilhões em investimentos até 2020 para garantir o escoamento ágil e eficiente da produção. Esse é o valor necessário à execução de 106 projetos prioritários para ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes de Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

A malha rodoviária sul-mato-grossense tem outros trechos problemáticos. O da BR-158 entre Cassilândia e Aparecida do Taboado, por exemplo, atin-

giu 97,8% do uso da capacidade. Na BR-163 entre Nova Alvorada do Sul e Mundo Novo, o uso da capacidade varia de 69,6% a 83,3%.

No modal ferroviário, Mato Grosso do Sul tem como um dos principais gargalos o trecho entre Chapadão do Sul e Aparecida do Taboado: 66,3% do uso da capacidade.

Projeção

Segundo o estudo, o principal gargalo potencial futuro em Mato Grosso do Sul será a ferrovia entre Corumbá e Três Lagoas, que tem uso estimado da capacidade entre 575,6% e 822,3%. Na BR-163 entre Campo Grande e Mundo Novo, o uso está estimado entre 191,9% e 333,7%. A BR-158, entre Cassilândia e Aparecida do Taboado, terá 228,2% do uso da capacidade.

[Clique aqui para conferir o estudo completo.](#)

Matéria similar publicada em outros veículos:

30 de outubro de 2013

- G1 - Globo | BR | Mato Grosso do Sul
- Intelog | RS | Logística

31 de outubro de 2013

- A Tribuna News | MS

Júlio Campos endossa projeto que gerará 7,2 bilhões de economia ao ano para MT

CHARGES

Da Assessoria

O deputado federal Júlio Campos (DEM/MT) endossou o Projeto Centro-Oeste Competitivo e defendeu que ele seja recebido e implementado pela presidente da República Dilma Rousseff. O Projeto estima investimentos de R\$ 61 bilhões até 2020, na região Centro-Oeste para resolver os problemas e gargalos na infraestrutura logística de transportes. A decisão veio após seminário que participou na **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**.

Quero que a Presidenta Dilma e a sua equipe de técnicos estudem com carinho e aprovelem essa colaboração que o Centro-Oeste está oferecendo para o seu desenvolvimento econômico e social, ressaltou Júlio Campos.

Segundo o parlamentar, o Projeto é estratégico, pois se começar a ser implementado gerará uma economia anual de 7,2 bilhões de reais a região Centro-Oeste. Pois ao invés de escoar a produção para Paranaguá ou para Santos, que são portos já congestionados, sairá pela região Norte usando os portos do Pará, Amapá e os de Rondônia.

Com este trecho teremos uma economia expressiva em um ano de em média 7,2 bilhões. Existem obras

no projeto que os investimentos entre um a dois anos já estarão totalmente pagos, com uma economia que gerará grandes benefícios para o Brasil, argumentou Júlio Campos.

O Projeto Centro-Oeste Competitivo foi patrocinado pela **Confederação Nacional da Indústria**; Confederação Nacional da Agricultura e as Federações da Indústria e da Agricultura dos Estados de Mato Grosso, Goiás, Mato Grosso do Sul, Tocantins e Distrito Federal, bem como entidades como APROSOJA, AMPA, **Federação** da Agricultura do Mato Grosso e do Mato Grosso do Sul.

Portanto, quero, nesta oportunidade, registrar nos Anais desta Casa este grande projeto apresentado e contratado pela **CNI** e CNA, que visa uma logística de transporte, em especial, com investimentos no setor de hidrovias, ferrovias e das nossas rodovias, afirma Júlio.

Matéria similar publicada em outros veículos:

30 de outubro de 2013
- O Documento | MT | Charges

Centro-Oeste Competitivo

PICANTE

Da Redação

Bem cotado na baixada cuiabana, Pedro Taques (PDT) se esforça para assimilar o argumento usado pelo setor produtivo de que é preciso investir em logística para o escoamento da produção agropecuária. O senador participou da apresentação do projeto Centro-Oeste Competitivo, da **CNI**, em Brasília. Quer falar ao público do interior do Estado com autoridade de quem entende do assunto.

Estudo Centro-Oeste Competitivo, patrocinado por CNI e CNA

EDIÇÃO DAS 9 HORAS - HORÁRIO: 09:00

Estudo Centro-Oeste Competitivo, patrocinado por **CNI** e CNA, aponta 106 obras prioritárias para modernizar e ampliar infraestrutura de transportes de cargas da região.

Prioridade é recuperar prejuízos da infraestrutura, diz CNA

Recuperar os prejuízos dos últimos anos, quando a falta de projetos e de investimentos paralisou a infraestrutura do país, é a prioridade do governo e da iniciativa privada. "Nós temos que unir todas as forças para resolver o problema da logística", afirmou a presidente da **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**, senadora **Kátia Abreu**. Ela participou, nesta terça-feira, em Brasília, do lançamento do Projeto Centro-Oeste Competitivo, estudo que faz uma radiografia da situação atual da infraestrutura de transporte da região e define os projetos prioritários e os investimentos necessários para sua implantação. Lembrou que o governo federal tentado resolver o problema a partir de um programa de **concessões** à iniciativa privada. Contratado pela **CNA** e pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)**, em parceria com as federações da agricultura e pecuária e da indústria da região, o estudo divulgado aponta para a necessidade de investimentos de R\$ 36,4 bilhões em 106 projetos prioritários de infraestrutura. O objetivo é garantir o escoamento ágil e eficiente da produção do Distrito Federal e dos estados que integram a região Centro-Oeste. Para a presidente da CNA, os modais de transporte do chamado Arco Norte, acima do Paralelo 16, precisam receber investimentos para reduzir os custos nacionais de frete. Os gastos com transporte dos produtos agropecuários aos portos subiram 204% no Brasil no

período de 2003 a 2011, muito acima da variação registrada nos Estados Unidos (53,3%) e na Argentina (42,9%). A região do Arco Norte responde por 56% da produção nacional de grãos. "Cerca de 86% desta produção são transportadas para os portos do Sul, Sudeste, principalmente, Santos, Paranaguá, a uma distância que varia de mil a dois mil quilômetros. Os gastos com transporte são elevados. Só 14% são escoados pelos portos da região Norte. Precisamos inverter esta tendência", afirmou. O licenciamento ambiental é um entrave para a melhoria da infraestrutura de logística, segundo a presidente da CNA. Isto porque a Portaria Interministerial 419 define que, além do Instituto Brasileiro de Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), outros órgãos da administração direta e indireta sejam ouvidos no processo de **concessão** das autorizações. "A burocracia é muito grande e as licenças não saem. O país está parado", completou. (www.canaldoprodutor.com.br)

Matéria similar publicada em outros veículos:

31 de outubro de 2013
- A Crítica Online | MS

MS tem capacidade para ser estado mais competitivo do CO, diz governador

O governador **André Puccinelli** (PMDB) afirmou que Mato Grosso do Sul tem plena capacidade de se tornar o Estado mais competitivo no Centro-Oeste, desbancando Mato Grosso, Goiás e Distrito Federal. A base do crescimento, segundo o governador, são os estudos e investimentos na área de logística.

"É uma série de projetos em rodovias, ferrovias e hidrovias, o que pode tornar MS o Estado mais competitivo no Centro-Oeste", comentou Puccinelli, em entrevista ao Bom Dia MS, da TV Morena, na manhã desta quinta-feira (31).

Para o governador, a posição sul-mato-grossense será sustentada pelo mercado asiático. "Estudos mostraram que nosso Estado é o mais beneficiado com a abertura de uma saída pelo pacífico", argumentou.

Puccinelli ainda destacou o investimento em hidrovias. Segundo ele, novas indústrias estão se instalando em Maracaju, o que aumenta o interesse na revitalização no porto de Porto Murquinho, além de investimentos em toda a hidrovia do Rio Paraguai.

Rodovias - Principal rodovia que cruza Mato Grosso do Sul, a BR-163 deve ser licitada em meados de dezembro. O governador disse confiar no Governo Federal, responsável pela obra, que deve demorar cinco anos para ficar pronta.

"Nossos estudos mostraram que a BR-163 pode ter o pedágio mais barato do Brasil", defendeu.

O governador destacou ainda a inclusão de duas ferrovias, que passam por MS, mas obras do PAC (Pro-

grama de Aceleração do Crescimento).

Propostas -**André Puccinelli** afirmou, anteriormente, que se Mato Grosso do Sul tivesse obtido investimento nos seus 12 principais projetos logísticos prioritários o investimento chegaria a R\$ 36 bilhões. As 12 mais importantes obras para o Estado, segundo ele, integram o rol de 308 projetos do "Centro-Oeste Competitivo", apresentado em Brasília, pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e Confederação Nacional da Agricultura (**CNA**).

Dentre os 12 projetos prioritários para Mato Grosso do Sul, conforme André, alguns já foram realizados com recursos próprios. São projetos de infraestrutura ferroviária, rodoviária, hidrovieira, portuária e aeroportuária, cinco setores mais importantes para fazer com que os produtos sejam mais competitivos para o Estado, tanto para consumo quanto exportação, na avaliação do governador.

Defendeu, porém, que seria importante a implementação das Parcerias Público Privadas no Estado, as PPPs.

Saiba Mais André lista 12 prioridades logísticas de MS e diz que seria preciso R\$ 36 bi

Matéria similar publicada em outros veículos:

31 de outubro de 2013

- Campo Grande News | MS

Saída para o Pacífico tornará MS o Estado mais competitivo do Centro-Oeste, aponta Puccinelli

POLÍTICA

Foto: Rachid Waqued

Campo Grande (MS) -- A saída para o Pacífico em direção aos mercados asiáticos, interligando os eixos de transportes rodoviário e ferroviário do Brasil com a Bolívia, Paraguai e Chile, deve ser um dos projetos prioritários do governo federal dentro dos estudos de modernização da logística do País, defendeu nesta quinta-feira (31) o governador André Puccinelli.

Em entrevista ao telejornal Bom Dia MS, da TV Morena, o governador comentou o Projeto Centro-Oeste Competitivo, lançado no dia 29 em Brasília pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e Confederação Nacional da Agricultura (**CNA**) e disse que o corredor bioceânico Atlântico-Pacífico, uma das alternativas apresentadas para reduzir o custo Brasil, tornará Mato Grosso do Sul o Estado mais competitivo da região.

"Temos um sistema intermodal pronto, que precisa ser recuperado e se tornar eficiente, e uma posição geográfica estratégica que nos deixa à frente das demais regiões produtoras", comentou Puccinelli. Ele destacou o Projeto Centro-Oeste Competitivo, ao qual seu governo teve participação, e lembrou que já em janeiro de 2007 pedira ao então presidente Luis Inácio Lula da Silva a estadualização da BR-163.

Público-Privado

Puccinelli demonstrou otimismo em relação à execução dos projetos de modernização do transporte incluídos pelo governo federal no PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), dentro os quais a implantação de duas novas ferrovias no Estado, contudo reiterou que deve haver uma maior participação da iniciativa privada em um esforço integrado para que o País supere seus gargalos de lo-

gística.

"Os projetos do governo federal têm avançado, não tanto como no ritmo implementado pelo nosso governo com o MS Forte, em que estamos recuperando e implantando 3.662 km de estradas, mas acredito que sairão do papel cumprindo todos os cronogramas", observou o governador, citando as novas ferrovias previstas no PAC. "Se estão no PAC, espero que não fiquem empacadas."

Durante a entrevista ao vivo, o governador destacou um dos mais importantes eixos de transporte do Estado, o sistema hidroviário Paraná-Tietê e o Paraguai. Disse que a Hidrovia do Paraguai, que liga Mato Grosso do Sul e Mato Grosso aos portos de Nueva Palmira (Uruguai) e ao Atlântico, necessita de algumas intervenções simples, como dragagem em determinados pontos, para operar o ano todo entre Cáceres (MT) e Porto Murtinho.

Porto de Murtinho

Em relação ao porto de Porto Murtinho, hoje desativado, defendeu sua reativação para atender ao agronegócio em expansão na região sudoeste, citando que o terminal é estratégico para o projeto do grupo chinês BBKA que pretende se instalar no município de Maracaju para moer 600 mil toneladas de milho/ano, investindo R\$ 500 milhões. O governador recebeu representantes da empresa no último dia 16 de maio onde a logística foi um dos temas da reunião.

Quanto à Hidrovia Paraná-Tietê, que é também estratégica para escoar o etanol produzido no Estado a Paulínia (SP) e para o setor de celulose de Três Lagoas e região, Puccinelli cobrou investimentos urgentes para construção das eclusas visando a

Continuação: Saída para o Pacífico tornará MS o Estado mais competitivo do Centro-Oeste, aponta Puccinelli

transpor as hidrelétricas construídas na via. A viabilização da hidrovia, segundo ele, beneficia também São Paulo e Paraná e reduz o custo das importações de fertilizantes da Argentina.

Sai do papel

Questionado sobre a privatização da rodovia BR-163, um dos principais gargalos da logística de transporte regional e liderando as estatísticas de acidentes, o governador manifestou-se confiante na determinação do governo federal de realizar o leilão em dezembro, além dos investimentos garantidos dentro do PAC para duplicação de trechos críticos e de maior complexidade.

"Quando propusemos a cessão da 163 em 2007 -- observou André Puccinelli -- apresentamos estudos de fluxo de tráfego, atualizados posteriormente, os quais hoje dão o norte às intervenções que o governo federal pretende colocar na prática nos próximos cinco anos". Os estudos, segundo o governador, previam um dos menores pedágios do Brasil, em razão do intenso fluxo de veículos de grande e pequeno porte.

Fonte: Noticias.MS O CLICNEWS não se responsabiliza pelo conteúdo acima publicado. A responsabilidade é única e exclusivamente da fonte nele mencionada.

Para melhorar escoamento de grãos, Centro-Oeste precisa de quase R\$ 37 milhões até o ano de 2020

Região Centro-Oeste é responsável por quase a metade dos grãos produzidos no Brasil MS Record

Um estudo das Confederações da Indústria e da Agricultura aponta que região Centro Oeste, precisa de investimento de quase R\$ 37 milhões até o ano de 2020, para modernizar e ampliar a infraestrutura de transportes e assim melhorar o escoamento da produção.

Conforme o estudo, o setor produtivo da região gasta R\$ 32 milhões por ano com o transporte de cargas, mas se forem realizados investimentos para melhoria da malha viária, a economia seria de R\$ 7,5 bilhões até 2020. A região centro-oeste é responsável por quase a metade dos grãos produzidos no Brasil.

A região centro-oeste responde por metade da produção nacional de grãos. Só em Mato Grosso do Sul, a área plantada é de mais de dois milhões de hectares nesta safra de verão. Mas o escoamento da produção ainda esbarra em um dos maiores gargalos do país - décadas de privilégio do transporte rodoviário em relação às demais modalidades.

Um estudo encomendado pelas confederações nacionais da indústria e da agricultura mapeou a logística da região e concluiu que, até 2020, é necessário um investimento de R\$ 36 bilhões para aumentar a **competitividade** do centro-oeste.

"Tudo que entra por Mato Grosso do Sul, tudo que sai, e chega no Mato Grosso do Sul, agora com esse projeto precisamos buscar os investidores no mercado privado e também propormos as ações do governo federal para que consigamos resolver esse gargalo", diz o presidente da **Fiems**, Sérgio Longen.

De acordo com o estudo, esse investimento de R\$ 36

bilhões se pagaria em apenas cinco anos. A economia de gastos seria de R\$ 7 bilhões por ano.

O investimento em outros meios de transporte de cargas beneficiaria, sobretudo, a produção agrícola de mato grosso do sul. Hoje, os custos de escoamento da safra ainda são altos, principalmente por causa do preço do frete.

"Nós na podemos mais imaginar o que aconteceu em 2013 onde colhemos uma supersafra e passamos por dificuldades não tínhamos como mandar para os portos, porque os portos estavam estrangulados as estradas não cabiam os caminhões e nós não tínhamos onde armazenar os produtos e isso não pode mais acontecer", diz Sérgio.

O estudo vai subsidiar o projeto centro-oeste competitivo - um conjunto de propostas para alavancar o desenvolvimento da região. Para o presidente da **federação das indústrias de Mato Grosso do Sul**, uma das alternativas é atrair a iniciativa privada para o investimento em infraestrutura.

"Buscar os investimento, eu entendo que se nós conseguirmos garantir os direitos dos investidores, dar-mos segurança jurídica ao esses projetos nós vamos com certeza buscar no mercado financeiro na iniciativa privada, investidores, até porque o retorno do capital investido em cinco seis anos é um grande negócio, uma grande oportunidade que nós temos hoje no Mato Grosso do Sul", explica Sérgio.

O projeto centro-oeste competitivo será lançado em Campo Grande no próximo dia 11 de novembro, às 19 horas, na sede da **Fiems**. (Com colaboração Luiz Felipe Fernandes, TV MS Record)

Estudo reafirma urgência de investimento na região



Números foram divulgados nesta semana em Brasília, durante lançamento do Projeto Centro-Oeste Competitivo

Escoamento

Para garantir o escoamento ágil e eficiente da produção agropecuária no Centro-Oeste do país, a região precisa, com urgência, de investimentos de R\$ 36,4 bilhões até 2020. Os, realizado por entidades representativas da indústria e da agropecuária na região. Esse valor é necessário para a execução de 106 projetos prioritários para ampliar e modernizar a infraestrutura de transporte de Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Impulsionada pelos recordes da boa safra mato-grossense, a região Centro-Oeste é líder nacional na produção de carne e grãos, capacidade de abate, além de se destacar na abundância de minérios. De acordo com o governador de Mato Grosso do Sul, André Puccinelli, que no ato representou todos os governadores da região, o PIB do Centro-Oeste cresceu seis vezes nos últimos seis anos. "Atentem-se para o Centro-Oeste, aqui é o futuro do Brasil. O governo federal tem feito muito pouco por nós e graças ao empenho dos governos estaduais chegamos a esses bons resultados", afirmou.

O Centro-Oeste Competitivo ressalta que das mais de 100 obras prioritárias para a região, 19, ou seja, 16,4%, estão em andamento. As demais estão em fase de projeto ou apenas nos planos governamentais. O levantamento da **CNI** e da CNA identificou 26 pro-

jetos no transporte ferroviário, com custos de R\$ 17,5 bilhões; 24 projetos na estrutura portuária, que vão exigir R\$ 8,4 bilhões; e 34 obras essenciais para melhorar o transporte fluvial, com investimentos de R\$ 6,7 bilhões.

A presidente da **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**, senadora **Kátia Abreu**, revelou que a necessidade de investimento logístico é apartidária. "Todas as confederações estão unidas para que as concessões deem certo, não pelo sucesso político do governo, mas pelo sucesso econômico dos nossos setores. Por isso estamos juntando as forças", destacou a senadora.

O presidente da Aprosoja, Carlos Fávaro, destacou a importância dos dados levantados pelo estudo. Para ele, o levantamento referenda tecnicamente os gargalos enfrentados pelos produtores. "Precisamos da integração de novos modais. O mundo todo usa hidrovias como fonte de transporte, e nós, com esta dívida de rios navegáveis não estamos explorando este potencial. Apontamos a solução, agora o governo tem que querer fazer. Ou o governo decide fazer, ou em 2014 precisamos trocar de governo", desabafou.

Se por um lado a região Centro-Oeste enfrenta dificuldades extremas para escoar a produção, por outro, o Produto Interno Bruto (PIB) regional quase triplicou entre 2002 e 2010, passando de R\$ 129,6 bilhões para R\$ 350,5 bilhões, segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). "O governo investe muito pouco no Centro-Oeste. Não tem sequer propostas para ampliar a competitividade da região que mais contribui para o superavit comercial do país", lamentou o presidente da **Federação das Indústrias do Estado do Mato Grosso (Fiemt)** Jandir Milan.

O presidente da **Confederação Nacional das Indústrias, Robson Braga de Andrade**, afirmou que a

Continuação: Estudo reafirma urgência de investimento na região

partir de agora o estudo deve pautar as ações do governo. "Juntamente com a CNA vamos apresentar este projeto ao Governo Federal, e por meio do Ministério dos Transportes, solicitaremos que essas obras sejam incluídas no PAC, uma vez que elas tem um impacto grande na redução de custos", lembrou.

Matéria similar publicada em outros veículos:

02 de novembro de 2013
- A Tribuna | MT

Congresso de Agrobusiness no Rio

ECONOMIA

ALIMENTOS

14a Congresso de Agribusiness da Sociedade Nacional de Agricultura (SNA) debate papel do Brasil no cenário global da produção de alimentos

A segurança alimentar com ênfase na produção de alimentos será o grande desafio para as próximas décadas, principalmente por causa do aumento populacional. Goiás está no centro desta discussão, já que a região Centro-Oeste responde por 50% da produção de grãos do País e tem sido foco de estudos que contemplam a otimização da logística de escoamento da safra nos próximos anos. Dentro deste contexto, novas propostas para um modelo sustentável começam a gerar debates e serão apresentadas durante o 14o Congresso de Agribusiness "Alimentos", no Rio de Janeiro".

Organizado pela Sociedade Nacional de Agricultura (SNA), com o patrocínio do Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas (Sebrae). O evento será realizado nos dias 7 e 8 de novembro, a partir das 9h, no auditório da **Confederação Nacional do Comércio (CNC)**, no Centro do Rio. O congresso conta ainda com as parcerias da Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária (Embrapa), do Centro de Gestão e Estudos Estratégicos (CGEE) e do Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação (MCTI).

Em parceria com a Embrapa, o CGEE está elaborando uma série de ações para a discussão e concretização de políticas que contribuam para a sustentabilidade e a sustentação da produção de alimentos no Brasil, priorizando a atuação do país no cenário global. Educação, tecnologia, infraestrutura, empreendedorismo, cultura e saúde serão algumas das áreas beneficiadas.

Regionalmente, o "Projeto Centro-Oeste Com-



Continuação: Congresso de Agrobusiness no Rio



petitivo", divulgado recentemente pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** aponta que serão necessários R\$ 36.4 bilhões em investimentos até 2020 - quantia prevista para executar 106 projetos importantes que visam ampliar e modernizar a infraestrutura de transportes do Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

MUDANÇA DE EIXO

No momento, há estudos em andamento para a concepção de uma nova geografia de escoamento da produção brasileira, que deverá mudar do sul para o norte, em virtude da maior proximidade com o mercado internacional. Muitas iniciativas pretendem equacionar uma questão cada vez mais urgente: como alimentar, de maneira sustentável, todo o contingente humano, que em 2050 será superior a nove bilhões de pessoas? Esta será a tônica do 14º Congresso de Agribusiness da SNA. Autoridades-especialistas e representantes dos diversos segmentos do agronegócio estarão reunidos para uma série de palestras e debates em torno do tema "Alimentos".

O presidente da Sociedade Goiana de Pecuária e Agricultura (SGPA), Ricardo Yano, considera o tema muito interessante para o Estado de Goiás. cni.empauta.com

mo porque, em sua concepção, o transporte é o maior problema enfrentado pela produção goiana. "Há mais de 30 anos ouvimos falar na Penúria Norte-Sul e nada dela acontecer. Quando tivermos uma condição melhor de escoamento de nossa safra, melhoraremos nossa condição de concorrência no mercado mundial. Atualmente, gastamos até três vezes mais para transportar matéria que também é produzida por outras nações. O resultado é a perda de competitividade. Por exemplo, os Estados Unidos também produzem soja, mas nosso transporte é três vezes mais caro e por isso nós perdemos o páreo no mercado internacional. Até que os nossos índices de produção por hectare têm melhorado ano a ano, mas com a falta de infraestrutura fica complicado competir", opina.

Yano observa que, além de transporte, energia também é uma grande deficiência estrutural do Estado de Goiás e um entrave ao desenvolvimento industrial e a política de atração de investimentos.

Em dois dias de congresso, questões relacionadas à viabilidade econômica, social e ambiental do sistema agroalimentar, ciência, tecnologia e inovação, comércio internacional até as mais recentes tendências no consumo de alimentos serão avaliadas em seis painéis.

DESTAQUES

Durante o evento, serão apresentadas propostas sobre desenvolvimento da produção agrícola sob a ótica do Observatório Nacional de Transporte e Logística. Além disso, terá início um esforço de incorporação tecnológica por parte da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), do Ministério dos Transportes do Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação para a implantação de um programa inédito, via internet, de monitoramento por satélite da produção agrícola. Antecipando a realização da Apex Expo 2015, em Milão (Itália), haverá ainda um debate sobre a necessidade de mudança do posicionamento do Brasil como nação fornecedora

Continuação: Congresso de Agrobusiness no Rio

de alimentos para o mundo.

Ao final do congresso, será divulgado um documento com propostas e iniciativas que deverão consolidar, no contexto global a sustentabilidade da produção de alimentos no Brasil nas próximas décadas.

OUTROS PALESTRANTES

Além do ex-ministra Roberto Rodrigues e do diretor da SNA, Paulo Protásio, outros palestrantes estão confirmados para o encontro como Luis Carlos Guedes Pinto, diretor geral da Mafpre Seguros e ex-ministro de Agricultura, com o tema "Promoção do empreendedorismo, riscos e incertezas e a pequena produção"; o presidente da Embrapa Maurício Lopes, com a palestra "Cenários e desafios para as próximas décadas e as oportunidades para o agronegócio brasileiro na produção de alimentos".

Também vão ministrar painéis no evento Eduardo Daher, diretor executivo da Associação Nacional de Defesa Vegetal (Andef), com o tema "Problemas e soluções do agro brasileiro - Uma abordagem de mídia"; e Luis Carlos Corrêa Carvalho, presidente da Associação Brasileira do Agronegócio (Abag), que ministrara o painel "Perspectivas do agronegócio, produção agropecuária e agregação de valor".

Outros nomes confirmados: Alan Bojanic, representante da Organização das Nações Unidas para Alimentação e Agricultura (FAO/ONU) no Brasil; Mônica Berganiaschi, secretária de Agricultura e Abastecimento de São Paulo; João Sampaio, presidente do Conselho Superior do Agronegócio da **Federação das Indústrias do Estado de São Paulo** (Cosag/Eiesp); Luis Madi, presidente do Instituto de

Tecnologia de Alimentos (ITAL); Cesário Ramall, presidente da Sociedade Rural Brasileira (SRB); Odaclr Klein, presidente da União Brasileira do Hlodlescíc Bloquerosenc (Ubrario); Atvsson PaoiündII. cx-minlstro da Agricultura e atual presidente da Abimilho; César Borges, vice-presidente da Caramuru Alimentos e vice-presidente da Associação Brasileira Interdisciplinar de Aids (Abia).

Os interessados em participar do evento podem se inscrever no site da Sociedade Nacional de Agricultura. A taxa de inscrição normal para participantes é de R\$ 320,00. Mas associados de instituições parceiras e estudantes têm direito à 50% de desconto. Sócios da SNA e convidados especiais serão isentos da taxa de inscrição.

"Quando tivermos uma condição melhor de escoamento de nossa safra, melhoraremos nossa condição de concorrência no mercado mundial"

Ricardo Yano

presidente da Sociedade Goiana de Pecuária e Agricultura (SGPA)

Matéria similar publicada em outros veículos:

02 de novembro de 2013

- Diário da Manhã - Últimas Notícias | GO

03 de novembro de 2013

- Diário da Manhã | GO | Economia

Descompasso entre o querer e o ser

O Brasil vive uma situação, no mínimo esquisita, pois a nova Lei dos Portos só favorece a exportação do grão de soja, em prejuízo do farelo e óleo da mesma oleaginosa.

Outra esquisitice é que o Brasil precisa da desgraça de outros países para lucrar com a soja, além de que depende de muita chuva, para controlar o preço da luz, pois com a seca, as termoelétricas entram em ação e o preço da luz sobe.

Esse é o Brasil que os eleitores de Dilma não pediram pra ela, nem a nenhum candidato a presidente nas eleições de 31 de outubro de 2010. Ninguém queria nem quer um governo contraditório.

Este tema sobre a Lei dos Portos, vamos abordá-lo numa próxima oportunidade, mais amplamente.

O brasileiro exige competência e devotamento eficaz às soluções de seus problemas estruturais como o da logística e do fornecimento de energia, sem apagões nem tanta dependência de chuva ou termoelétrica como agora.

Assim, enquanto o País segue pelas rodovias, ferrovias e hidrovias cheias de problemas e desgraças, sem comentar o caos aeroviário, os governadores de Goiás, Mato Grosso, Distrito Federal e Mato Grosso do Sul agiram acertadamente ao se reunirem com a **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e a **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**, para debaterem o Projeto Centro-Oeste Competitivo.

Nessa análise a **CNI** e CNA demonstrou que a produção agropecuária brasileira do Centro-Oeste gasta, desperdiça R\$ 60,9 bilhões ao ano com o transporte de cargas da região Centro-Oeste.

Esse gasto poderia ser minorado através da execução

do Projeto Centro-Oeste Competitivo que permitiria a economia de R\$ 7,2 bilhões por ano desde que os investimentos prioritários fossem executados.

Antes que algum desavisado ou ideologicamente contrário ao agronegócio, que é o sustentáculo da economia brasileira, é bom dizer que esse sistema econômico mantém a cadeia produtiva da agropecuária. E essa atividade vai desde o fornecimento dos insumos até ao fornecimento dos alimentos que chegam às mesas dos brasileiros. Tudo está agregado ao agronegócio.

E mais, o agronegócio não diferencia o tamanho dos empreendimentos. O agronegócio é formado pelas pequenas ou grandes empresas. Desde os mini ou pequenos proprietários de gado ou frango aos grandes criadores, todos fazem parte da cadeia produtiva do agronegócio.

É digno o destaque do entrosamento e liderança da **CNI** e CNA junto aos governadores, pelo levantamento das prioridades na logística do Centro-Oeste, quanto pelo destaque ao tema discutido.

No mesmo grau de importância estão os governadores Marconi Perillo (PSDB), de Goiás; Silval Barbosa, (PMDB) de Mato Grosso; Agnelo Queiroz (PT), do Distrito Federal, e **André Puccinelli** (PMDB), de Mato Grosso do Sul, que demonstraram conhecimento e inconformismo com os problemas ligados aos transportes de produtos agropecuários primários ou terciários.

André Puccinelli foi escolhido por seus pares para expor as reivindicações dos governadores do Centro-Oeste.

Quanto a Mato Grosso do Sul, o governador André salientou que durante seu governo 3.600 km de rodovias foram recuperadas ou construídas com

Continuação: Descompasso entre o querer e o ser

dinheiro do Estado.

Um dos problemas do governo federal é o descompasso entre o querer da população e a pretensão de Dilma, sobretudo quando ela fixou como meta as próximas eleições de 2014. Por isso, o País e seu povo vive o descompasso entre o querer e o ser.

André, ao falar com a imprensa lembrou que desde cinco de janeiro de 2007, o Mato Grosso do Sul, já tinha definido junto ao então presidente Lula que a BR 163 era prioridade do estado, não só pelo alto movimento de caminhões e demais veículos, como pelas perdas de vidas humanas, nessa estrada.

Bem assim, o governador demonstrou conhecimento e interesse na extinção dos gargalos na infraestrutura e logística de transportes, para que se integrem na circulação de riquezas e crescimento da população e do estado.

Desde sempre o governo de Puccinelli tem se firmado pela integração entre ações públicas e privadas, para soluções nas rodovias, ferrovias, hidrovias e portos. Através de tais encaminhamentos da logística citada, Mato Grosso do Sul terá condições de ser mais produtivo, com as pessoas tendo mais trabalho, circulação de dinheiro e emprego melhor qualificado com salário digno.

Diante de tema tão envolvente na vida de cada um e todos os sul-mato-grossenses, nascidos e/ou apaixonados por Mato Grosso do Sul, farei outra abordagem sobre a logística no solo de nosso estado. Enquanto isso, desejo aos que leram este artigo, um bom dia, um bom dia pra vocês.

(*) Ruy Sant'Anna, jornalista e advogado

Riva critica logística com base em interesses privados

POLÍTICA



Pedro Alves/MidiaNews

O deputado José Riva questiona critérios para definição de prioridades

Estudo excluiu BR-158 e Ferrovia MT/PA como projetos prioritários para região

O deputado estadual José Riva (PSD) afirmou que grande parte da logística desenvolvida no país é com base em interesses privados.

Ao criticar a prática, o parlamentar justificou a necessidade de os investimentos serem feitos para garantir efetivamente a melhoria no escoamento da produção brasileira.

Riva demonstrou preocupação com o estudo realizado pela Macrologística, consultoria contratada pela **Confederação Nacional da Indústria (CNI)** e **Confederação da Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA)**, que divulgou levantamento, na semana passada, sobre os 22 projetos prioritários para Mato Grosso, onde não foram incluídos a BR-158 e a ferrovia que interligará os estados de Mato Grosso e Pará.

No levantamento, foi apontado que a região Centro-Oeste precisa de investimentos de R\$ 34,6 bilhões, nos próximos sete anos, para melhorar o cni.empauta.com

escoamento da produção.

"Vejo com preocupação os estudos feitos pela Macrologística, pois não contemplam Mato Grosso efetivamente. Existe o apontamento de que deve-se investir R\$ 34,6 bilhões, pensando no incremento da produção em 10 milhões de toneladas, e observo a BR-158 e a ferrovia MT/PA de fora. É lamentável, pois apenas esses dois investimentos podem aumentar a produção do Estado em 30 milhões de toneladas. Então, alguma coisa está errada. Fico preocupado quando vejo que grande parte da logística desenvolvida nesse país é em cima de interesses privados, de grandes empresas", disse Riva.

O deputado pretende solicitar, por meio de requerimento, o estudo completo da Macrologística para a avaliação da Comissão de Infraestrutura e Transporte da Assembleia Legislativa.

"O montante apontado no estudo resolve o problema de logística de Mato Grosso, mas quem tem que saber o que é melhor é o próprio Estado. Vou propor reunião com os demais colegas, Governo do Estado, Pro-logística, Famato, Fiemt, para debater esse assunto, pois, no mínimo, a BR-158 e a ferrovia MT-PA devem estar entre as prioridades", completou O estudo

Denominado "Centro-Oeste Competitivo", o estudo foi concluído em abril e apontou 308 projetos importantes, mas 106 são prioritários para a região.

Destes, 22 em Mato Grosso, divididos em dez eixos de integração fundamentais, compostos por dois ou mais modelos de transporte.

Ferrovia

Continuação: Riva critica logística com base em interesses privados

O projeto de ferrovia MT/PA foi elaborado no gabinete do deputado Riva, inicialmente com traçado partindo de Água Boa (MT) até Barcarena, no Pará.

Também é analisada a possibilidade da ferrovia em uma primeira etapa seguir do município matogrossense até Marabá, no leste do Pará.

A ligação com os portos do norte e nordeste seriam viabilizadas com a construção de dois ramais, um até o porto de Vila do Conde (Barcarena), obra já prevista no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) do Governo Federal, através do ramal de Açailândia até Vila do Conde, e outro até o porto de Espadarte que está em projeto de implantação (em Curuçá/PA).

De imediato, esse projeto da Ferrovia MT/PA já poderia usar a ferrovia da VALE, levando a produção até o porto de Itaqui, em São Liz do Maranhão.

Lideranças políticas e empresariais de Sorriso (420 km ao Norte de Cuiabá) solicitaram a inclusão do município no trajeto da ferrovia por meio de um ramal.

No total, mais de 30 municípios de Mato Grosso e Pará seriam beneficiados, direta ou indiretamente, com o traçado ferroviário.

Matéria similar publicada em outros veículos:

04 de novembro de 2013

- MidiaNews | MT | Política
 - SóNotícias | MT | Política
 - O Documento | MT | Charges
-