



**REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL
MINISTÉRIO DA INTEGRAÇÃO NACIONAL
SUPERINTENDÊNCIA DO DESENVOLVIMENTO DA AMAZÔNIA – SUDAM
CONSELHO DELIBERATIVO - CONDEL
RESOLUÇÃO N.º 36/2012**

O **Ministro da Integração Nacional, Presidente deste Conselho Deliberativo** usando da atribuição que lhe confere o Art. 42 do Regimento Interno do Conselho Deliberativo da SUDAM e em cumprimento a decisão do CONDEL em sua 12ª Reunião Ordinária, realizada no dia 05 de novembro de 2012, na cidade de Belém-PA, e

Considerando que o Projeto Norte Competitivo tem por objetivo a integração dos sistemas de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário na Amazônia, para sustentação da dinâmica econômica e social da região;

Considerando que referido projeto é de relevante importância para implementação do Programa de Integração Intra-regional, o qual possibilitará o adensamento dos vínculos econômicos entre os estados da Amazônia;

Considerando ainda que o Programa de Integração é parte integrante do elenco de programas do Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia-PRDA.

RESOLVE:

Art. 1º - Recomendar o encaminhamento do “Projeto Norte Competitivo” à Presidência da República, elaborado em parceria com o setor privado, com a colaboração financeira da Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia-SUDAM e a participação do setor público, federal e estaduais, Confederação Nacional da Indústria-CNI/Pró-Amazônia e Confederações (CNA e CNT), com a justificativa constante da Nota Técnica nº01/CGCAP-SUDAM/2012, de 01 de novembro de 2012, conforme anexo.

Art. 2º – Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, 16 de novembro de 2012.

FERNANDO BEZERRA DE SOUZA COELHO
Ministro da Integração Nacional
Presidente do Conselho

ANEXO

Nota Técnica 01/CGCAP-SUDAM/2012

Belém, 01 de novembro de 2012

A RELEVÂNCIA DO PROJETO NORTE COMPETITIVO PARA A AMAZÔNIA E PARA A SUDAM

I. JUSTIFICATIVA

O século XX, na sua segunda metade, foi um divisor de águas na história econômica da Amazônia. Antes da década de 1960 os acontecimentos regionais ficavam restritos à economia da borracha que, de alguma forma, contribuiu para iniciar o processo de acumulação de capital principalmente nos estados do Pará e Amazonas. Após a década de 1960, mediante as contribuições da SUDAM, Banco da Amazônia e SUFRAMA, a região vai ganhando densidade no processo de acumulação e novas cidades e novos desafios passam a surgir. Não seria exagero dizer que o lema de integrar a Amazônia ao restante do Brasil foi, de alguma forma, alcançado.

Já neste século XXI é clara a percepção do potencial de desenvolvimento econômico da Amazônia – e também que a sua integração com as outras regiões tornaram-se mais percebidas. As singularidades ou vantagens competitivas tornam-se cada vez mais evidentes: abundante riqueza natural, sua biodiversidade, recursos minerais, água doce, além da localização estratégica pela proximidade com a Ásia (pelo Canal do Panamá) e América do Norte.

Todavia, também é notória a percepção que o desenvolvimento do mercado regional ainda não se configura em um padrão de efetividade intraregional – ou que os estados amazônicos ainda vivenciar uma tímida dinâmica mercadológica entre os seus pares. O que ocorre, na prática, é que boa parte dos estados da Amazônia desconhecem o potencial de possibilidades mercadológicas dos outros estados vizinhos – fato que, com efeito, encarece o preço final das mercadorias quando realizada a precificação dos produtos locais.

O Projeto Norte Competitivo faz parte do Programa de Integração Intrarregional da Amazônia que, por sua vez, alinha-se substancialmente ao Plano Regional de Desenvolvimento da Amazônia e este à Política Nacional de Desenvolvimento Regional – PNDR. Trata-se de um projeto de integração intrarregional de logística da Amazônia cujo

objetivo é a integração dos sistemas de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e aeroviário na Região com vistas à sustentação da sua dinâmica econômica e social.

De uma outra forma, o Projeto é uma tentativa concreta de melhorar as relações econômicas intrarregional a partir do desenvolvimento de negócios pela diminuição do custo logístico amazônico. Como resultado esperado, o que se terá, no final, é um cenário de produtos amazônicos no mesmo patamar de competição sustentável e de melhora comparativa, tanto em termos de custo quanto de escala.

A tabela abaixo denota a questão dos indicadores amazônicos – e com algumas constatações óbvias que a credenciam ser chamada, de fato, de região diferente. Com 25 milhões de habitantes, a região abriga apenas 8,0% da população brasileira, configurando vazio demográfico relativo com, em média, 4,0 habitantes por km² (17,7% da densidade brasileira de 22,5 habs./km²). Devido a fortes migrações, o crescimento demográfico amazônico foi no período de 1970-2009 (Brasil: 1,9%), em média, 3,4% embora venha revelando tendência declinante.

Tabela 1 – Amazônia e Brasil: Indicadores Seleccionados

Especificação	Amazônia	Brasil	Amazônia/ Brasil (%)
Área territorial (mil km ²)	3.853,3	8.514,9	45,3
População, 2009 (mil habitantes)	15.363,5	191.475,4	8,0
Crescimento demográfico médio anual, 1970-2009 (%)	3,4	1,9	183,9
Densidade demográfica, 2009 (habs./km ²)	4,0	22,5	17,7
PIB, 2009 (R\$ milhões de 2011)	188.949,7	3.750.355,7	5,0
Densidade econômica, 2007 (PIB R\$ mil de 2011/km ²)	49,0	440,4	11,1
Crescimento médio anual do PIB, 1970-2009 (%):			
1970-1980	15,2	10,3	147,6
1980-2000	3,5	1,9	187,7
2000-2009	5,0	4,0	126,6
1970-2009	6,7	4,5	151,4
PIB per capita, 2009 (R\$ mil de 2011):	12,30	19,59	62,8
Crescimento anual do PIB per capita, 1970-2009 (%):			
1970-1980	9,9	7,6	129,5
1980-2000	0,1	0,1	151,2
2000-2009	3,0	2,6	116,1
1970-2009	3,2	2,5	126,1
Índice de Desenvolvimento Social, IDS, 2009	7,39	7,96	92,8
Crescimento médio anual do IDS (1970-2009), %:			
1970-1980	4,4	4,1	107,7
1980-2000	1,2	1,0	112,8

2000-2009	2,3	2,0	116,7
1970-2009	2,3	2,0	111,0
Índice do Capital Humano, ICH, 2010 (Brasil=100)	6,98	100	7,0
Crescimento médio anual do ICH (1970-2010), %	7,2	4,8	150,0
Índice de Inclusão Social, IIS, 2010	5,69	6,82	83,4
Crescimento médio anual do IIS (2001-2010), %	4,3	4,8	89,9
Proporção de pobres (% das pessoas), 2009	25,28	21,81	115,9
Redução na proporção de pobres, 2001-2009, %	15,83	13,28	119,2
Coefficiente de Gini, 2009	0,523	0,537	97,4
Variação no Gini, 2001-2009, %	-0,039	-0,051	76,5

Fontes: IBGE, Ipeadata, Albuquerque 2011 e 2009; Rocha. Elaboração Renato Pavan – Macrologística, 2012..

O PIB da Amazônia, de R\$ 188,9 bilhões (2009, a preços de 2011), corresponde a 5% do brasileiro, malgrado o grande dinamismo recente: crescimento de 6,7% anuais entre 1970 e 2009, desempenho esse 51% superior ao do País. Mesmo assim, a densidade econômica regional em 2009, de R\$ 49,0 mil por km², representa somente 11% da brasileira. O PIB per capita regional, de R\$ 12,3 mil em 2009, equivale a 62,8% do nacional nesse ano e cresceu, entre 1970 e 2009, a 3,2% anuais (Brasil: 2,5%).

Disparidades semelhantes, embora menos intensas, ocorrem entre os indicadores sociais da região e os do País. O Índice de Desenvolvimento Social, IDS, da Amazônia, 7,39, situa-se no nível médio-baixo (Brasil: 7,96, nível médio-alto), malgrado venha crescendo mais que o nacional (2,3% a.a. em 1970-2009, versus 2,0%). A região detém 6,98% do capital humano do Brasil, percentual menor do que o relativo à população.

Sua nota no Índice de Inclusão Social, IIS, 5,69 em 2010, está no nível médio-baixo, sendo menor que a brasileira (6,82). Em 2009, a proporção de pobres na população amazônica alcançava 25,3% (Brasil: 21,8%) e o coeficiente de Gini, 0,523 era inferior ao brasileiro (0,537), embora tenha decrescido menos (variação média anual de -0,039 entre 2001 e 2009 na região e de -0,051 no País).¹

A Amazônia ainda é, portanto, economia de pequeno porte relativo (é do tamanho do vizinho Peru, na comparação dos PIBs respectivos), exibindo em geral indicadores econômico-sociais inferiores aos do Brasil como um todo mas superiores aos do Nordeste. De fato, então, para tornar a região mais competitiva nacionalmente é fundamental que se tenha em destaque, como prioridade, um programa que tenha como intenção a melhora

¹ Para os cálculos do IDS, IIS e do capital humano (Índice do Capital Humano, ICH), ver as notas de pé de página de 1 a 4, supra.

das relações econômicas internas – e este é o caso do Projeto Norte Competitivo, agora apoiado pela SUDAM.

2. O PROJETO NORTE COMPETITIVO

O Projeto Norte Competitivo originou-se da Confederação Nacional da Indústria (CNI) e Ação Pró-Amazônia - sendo que esta última congrega as Federações das Indústrias da Amazônia Legal. O estudo, na sua primeira parte, foi elaborado pela empresa de Consultoria Macrologística que identificou os nove Macro-Eixos de Integração, Transporte e Logística que fazem à integração macro de toda a Amazônia Legal. É, com efeito, uma resposta efetiva a um dos maiores fatores limitantes da vantagem competitiva amazônica – a questão da logística de transporte.

O Projeto encontra-se na sua segunda fase de construção – fase em que a SUDAM percebeu uma grande oportunidade para participar e, assim, agregar valor para a empreitada que tem como propósito final criar condições efetivas para o desenvolvimento de negócios na região, melhorando pelo efeito multiplicador, a renda e o emprego da população dos nove Estados que fazem parte da Amazônia Legal.

Os nove Macro-Eixos identificados são constituídos por 87 obras, cujo custo total para a implantação é da ordem de R\$ 30,0 bilhões até 2020, sendo 15 obras no valor de R\$ 17,0 bilhões a cargo da iniciativa privada, das quais 09 obras no valor de R\$ 13,0 bilhões diretos e 08 obras no valor de R\$ 4,0 bilhões por Parceria Público Privada. Ao Governo Federal compete investir R\$ 13,0 bilhões.

O impacto de tudo isto é a diminuição do custo atual de transporte em toda a Amazônia Legal que, com a implantação dos Macro-Eixos, será da ordem de R\$ 5,0 bilhões/ano, ou seja, retorno do investimento em média de seis anos. As obras e a diminuição de custo gerarão 45.000 empregos temporários e 30.000 permanentes – o que podemos entender por externalidades positivas.

Em relação à sustentabilidade, o Projeto Norte Competitivo também é altamente positivo, uma vez que poderá suprimir 700.000 viagens de caminhão que é o modal mais poluente, a uma distância média de 500 Km, transferindo-as para as hidrovias, o que evitaria 97 acidentes fatais, além da possibilidade de economizar 782.000 litros de óleo diesel/ano, a um custo de R\$ 1,6 bilhões/ano, que se somam aos R\$ 5,0 bilhões, mais R\$ 150mi/ano pela economia de 150.000 pneus/ano e mais R\$ 200mi/ano pela diminuição de

custo em manutenção de rodovias e ainda R\$ 20mi/ano em crédito de carbono pela redução da emissão de CO² de 2,3 milhões de toneladas/ano de redução.

O Projeto Norte Competitivo nesta atual fase prevê a identificação dos Micro-Eixos de Integração e Transporte, alimentadores dos Macro-Eixos, viabilizando a integração e o transporte das áreas situadas entre os Macro-Eixos, transportando os produtos das cadeias produtivas (soja, milho, arroz, mandioca, algodão, dendê, pecuária bovina etc...) bem como os das micro cadeias (seringa, castanha, frutas tropicais, açaí, guaraná, cupuaçu, pesca, pau rosa, essências para produtos cosméticos e farmacêuticos etc..) Com a identificação dos Micro-eixos pode-se promover um grande salto na exploração das Micro-cadeias produtivas, concentrando a exploração em pontos estratégicos.

A SUDAM, compreendendo a importância dos Micro-Eixos como complementação dos Macro-Eixos, assinou um Convênio com a UFOPA, para desenvolver o estudo dos Micro-Eixos nos estados do Pará, Amazonas e Amapá. Pretende dar, a partir daqui, um prosseguimento efetivo, celebrando Convênios idênticos para permitir a implantação desse estudo em todos os estados da Amazônia Legal.

Terminado o estudo dos Micro-Eixos, estes serão complementados pelos estudos para identificar as necessidades de Energia, Telemática e Capital Humano. Com isso, a Amazônia Legal ficará mais integrada intrarregionalmente, regionalmente e igualmente integrada à economia mundial – aumentando, também, assim, sua competitividade sistêmica para os negócios com rebatimentos, necessariamente, nos planos social e ambiental a partir da economia e seus indicadores.

Por sinal, o Produto Interno da Amazônia, de R\$ 188,9 bilhões (2009, a preços de 2011), corresponde a 5% do brasileiro, malgrado o grande dinamismo recente: crescimento de 6,7% anuais entre 1970 e 2009, desempenho esse 51% superior ao do País. Mesmo assim, a densidade econômica regional em 2009, de R\$ 49,0 mil por km², vale dizer, representa somente 11% da brasileira. O PIB per capita regional, de R\$ 12,3 mil em 2009, equivale a 62,8% do nacional nesse ano e cresceu, entre 1970 e 2009, a 3,2% anuais (Brasil: 2,5%).

Disparidades semelhantes, embora menos intensas, ocorrem entre os indicadores sociais da região e os do País. O Índice de Desenvolvimento Social, IDS, da Amazônia, 7,39, situa-se no nível médio-baixo (Brasil: 7,96, nível médio-alto), malgrado venha crescendo mais que o nacional (2,3% a.a. em 1970-2009, versus 2,0%). A região detém 6,98% do capital humano do Brasil, percentual menor do que o relativo à população.

Sua nota no Índice de Inclusão Social, IIS, 5,69 em 2010, está no nível médio-baixo, sendo menor que a brasileira (6,82). Em 2009, a proporção de pobres na população

amazônica alcançava 25,3% (Brasil: 21,8%) e o coeficiente de Gini, 0,523 era inferior ao brasileiro (0,537), embora tenha decrescido menos (variação média anual de -0,039 entre 2001 e 2009 na região e de -0,051 no País).

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Projeto é de extrema relevância para o adensamento dos vínculos econômicos intrarregional – portanto, justificado para uma melhor integração comercial entre os Estados da Amazônia Legal. Não seria exagero dizer que a Amazônia encontra-se mais integrada regionalmente (com o restante do Brasil) que intrarregionalmente (internamente). Ora, como se pode falar em desenvolvimento da Amazônia se os Estados que a compõem não desenvolvem uma intensa dinâmica de troca mercadológica?

De fato, mesmo, a Amazônia ainda é uma região singular no capitalismo brasileiro, mas com indicadores econômicos e sociais sofríveis. É, portanto, uma região diferente que, devido à isso, deve ser tratado de forma diferente. O que fazer? Deve-se, com efeito, buscar uma nova estratégia de desenvolvimento – estratégia, esta, que busque desenvolvê-la intrarregionalmente e com aproveitamento efetivo de suas vantagens comparativas e competitivas. O Projeto Norte Competitivo é uma resposta a esse dilema regional.

É neste ponto de mudança de paradigma de desenvolvimento e de alinhamento da economia regional à nacional pela integração logística é que a SUDAM insere-se, efetivamente, neste projeto. O resultado final é uma região mais integrada comercialmente e em condições efetivas de desenvolver negócios gerando emprego, renda e dignidade para os seus habitantes – portanto, questões essas centrais para o desenvolvimento da Amazônia e que fazem parte das atribuições da SUDAM.

Rinaldo Ribeiro Moraes
Economista da SUDAM.

De acordo, em 01/11/2012.

Inocencio Renato Gasparim
Diretor de Planejamento e Articulação de Políticas, em exercício