

**UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ - UNIVALI
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO, EXTENSÃO E CULTURA –
PROPPEC
CENTRO DE EDUCAÇÃO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS E SOCIAIS –
CEJURPS
PROGRAMA DE MESTRADO PROFISSIONALIZANTE EM GESTÃO DE
POLÍTICAS PÚBLICAS – PMGPP**

**REQUISITOS AMBIENTAIS PARA EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS:
“UM ESTUDO DE CASO DO PORTO DE ITAJAÍ/SC”**

HELENA CARLA DE LUCA

ITAJAÍ(SC), 2005

Livros Grátis

<http://www.livrosgratis.com.br>

Milhares de livros grátis para download.

**UNIVERSIDADE DO VALE DO ITAJAÍ - UNIVALI
PRÓ-REITORIA DE PESQUISA, PÓS-GRADUAÇÃO, EXTENSÃO E CULTURA –
PROPPEC
CENTRO DE EDUCAÇÃO DE CIÊNCIAS JURÍDICAS, POLÍTICAS E SOCIAIS –
CEJURPS
PROGRAMA DE MESTRADO PROFISSIONALIZANTE EM GESTÃO DE
POLÍTICAS PÚBLICAS – PMGPP**

**REQUISITOS AMBIENTAIS PARA EXPORTAÇÃO DE PRODUTOS:
“UM ESTUDO DE CASO DO PORTO DE ITAJAÍ/SC”**

HELENA CARLA DE LUCA

**Dissertação apresentada à Banca Examinadora no
Mestrado Profissionalizante em Gestão de Políticas
Públicas da Universidade do Vale do Itajaí –
UNIVALI, sob a orientação do Prof. Dr. Alexandre
de Avila Leripio, como exigência parcial para
obtenção do título de Mestre em Gestão de Políticas
Públicas/Profissionalizante.**

ITAJAÍ(SC), 2005

AGRADECIMENTOS

Agradeço o constante apoio e amor da minha mãe Sueli, irmão Daniel e do meu filho Bruno cujo amor sempre iluminam o meu caminho.

Em especial ao meu orientador Prof. Dr. Alexandre Lerípio que me mostrou através do seu perfil de grande profissional e ser humano os verdadeiros significados das palavras: profissionalismo, ética, amizade e principalmente orientação e paciência, além do verdadeiro ensinamento de como se conjugar o verbo "orientar" dentro de uma dissertação que é um período crítico e incessante na busca de conhecimento. Portanto lhe sou eternamente grata por me mostrar tudo isto e principalmente que é através da nossa inquietação e direcionamento de nossas energias que nasce a elaboração e concretização de uma pesquisa e que a consequência desta concretização torna-se a consolidação da nossa força de expressão e servidão a comunidade acadêmica e empresarial.

Aos professores Drs. Carlos Eduardo Sell e Dr. Flávio Ramos pela atenção e consideração dispensada.

Ao secretário Juliano do mestrado em questão que muito me apoiou e torceu por mim. Aos demais membros do colegiado deste curso que tiveram tanta paciência comigo.

As minhas amigas Isabel que sempre me apoiou, em especial a Dra. Evelyn que sempre se preocupou e se dedicou em me mostrar que este trabalho é apenas um desafio construtivo e não uma muralha na minha vida ao contrário que o mesmo e as dificuldades encontradas no decorrer desta dissertação fizeram com que esta fosse uma etapa a ser vencida. A Mônica e Márcia que sempre me incentivaram a terminar esta dissertação.

Ao meu pai Vanio e Tio Wilson que ao longo da minha vida sempre me mostraram que na vida o verdadeiro significado do verbo "recomeçar" torna-se eternamente utilizado e associado em todas as etapas e obstáculos que ocorrem em nossas vidas com o nosso crescimento.

Aos meus falecidos avôs, Herbert meu avô materno que sempre me apoiou com carinho e ao meu avô paterno Afonso que jamais desistiu através de suas atitudes de me mostrar que a maior virtude do ser humano é uma luta constante pela busca do conhecimento e que este é o nosso maior tesouro que não deve ser escondido e sim aprimorado através de muito estudo e dedicação.

A toda equipe tanto operacional como administrativa do PORTO DE ITAJAÍ e do TECONVI que me mostraram ao longo da minha jornada profissional que o Porto de Itajaí destaca-se tanto na estatística como na economia brasileira não por causa do porte da sua estrutura física que relação aos outros portos brasileiros é pequena mas sim pela grandiosidade e eficácia em gerenciamento dos problemas logísticos decorrentes do crescimento e que essa busca incessante pelos resultados positivos são plantados e colhidos através do comprometimento e profissionalismo de todos.

A todos os membros da Câmara Setorial do Porto de Itajaí e ao Grupo de Trabalho de cargas Refrigeradas o qual faço parte de ambos pelo comprometimento, ética e principalmente pelo associativismo, deixando-se de lado a concorrência entre os componentes da cadeia logística, abdicação dos interesses individuais e priorizando sempre os interesses coletivos em busca de melhores soluções logísticas.

RESUMO

Este trabalho tem como tema “Requisitos ambientais para exportação de produtos: Um estudo de caso do Porto de Itajaí/SC” e foi elaborado partindo-se da premissa da importância da questão ambiental, enfocando os principais produtos exportados através do Porto de Itajaí que é considerado, estatisticamente, como o segundo no *ranking* nacional em termos de movimentação de cargas. A pesquisa abrange todo o processo de exportação no atual contexto do mercado internacional, onde a principal moeda de transação e de peso tem sido os requisitos ambientais que geram inúmeras vertentes. A questão da globalização gerando a ganância do mercado capitalista, também foi abordado neste trabalho, onde ao longo das três últimas décadas, teve o seu perfil transformado pela questão ambiental. Desta necessidade de preservação, surgiram as normas que determinaram o ingresso e permanência de transações comerciais internacionais e as divisas decorrentes destas transações oriundas da exportação de diversos produtos como congelados e madeiras e seus derivados passam a ser decididas pelo mercado externo a partir da exigência do cumprimento dos requisitos ambientais. As principais certificações são a ISO 14001 e FSC, porque de posse destes certificados, o exportador é aceito no mercado externo. Determina-se como resultado primordial desta pesquisa que as questões sanitárias e fitossanitárias são as barreiras mais fortes na questão política da exportação. Ressalta-se também que a questão dos requisitos ambientais já é exigida desde a parte comercial da negociação, tornando-se ponto crucial para a concretização da venda e o cumprimento destes requisitos, concentrando-se mais nas linhas da negociação e produção.

Palavras-chave: Requisitos ambientais. Globalização. Ganância. Preservação. Exportação.

ABSTRACT

The theme for this work is: Environmental requirements for products exportation. “ The study of Porto de Itajaí/SC case ” was constructed due to a relevance of the environmental question, mainly focusing the products exported by Porto de Itajaí, considered as the second at the national ranking through statistics in terms of cargo handling. Therefore, we point out that within a exportation process at the present International Market context, where our main trading currency and importance has been the environmental requirement that may generate plenty of spillings, as to the Globalization question versus the greed of the Capitalist Market, which in a certain way in the length of these three latest decades had its profile transformed by the environmental question, it means, by the importance of the consciousness as to the natural resources preservation. Therefore, the entry and permanence of the International trading transactions and the Foreign Exchange Credits arising out of this transaction derived from exportation of many products as reefer cargoes and wood and its derivatives being decided by the Foreign Market since the exigency for the fulfillment of the environmental requirements, being the main certifications as follow: ISO 14001 and FSC as through the observance and application of these requirements, we are accepted in the Foreign Market, which has day after day, more noticed the natural resources are not inextinguishable, rather a constant fruit and object of preservation by series of procedures to be adopted. It is determinant as a prime result of this research of the two kinds of products before mentioned, being apparently the sanitary and phytosanitaries questions, which are the two biggest barriers for the policy of exportation question, pointing out that the environmental requirements are already demanded since the business trading, which becomes crucial point to the conclusion of the sale and the fulfillment of those requirements which will be more concentrated in the lines (fields) of trading and production.

Key-words: Environmental requirements. Globalization. Greed. Preservation. Exportation.

LISTA DE QUADROS

- Quadro 1: Tonelagem das principais mercadorias movimentadas em dezembro de 2004..... 21
- Quadro 2: Confronto das estatísticas referentes à tonelagem das principais mercadorias exportadas entre 2001 e 2004 72

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Selo FSC	59
Figura 2: Porto de Itajaí.....	65

LISTA DE SIGLAS

ABNT-	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ANTAQ	Agência Nacional dos Transportes Aquaviários
CBTF	Capacity Building Task Force on Trade – Força Tarefa para a Capacitação em Comércio, Meio Ambiente e Desenvolvimento
CCAB	Câmara de Comércio Árabe Brasileira
CE-	Comunidade Européia, quando relacionada às atividades do comércio internacional ou UE-União Européia, quando relacionada às atividades de política internacional.
CEPEA	Centro de Estudos Avançados em Economia Aplicada.
CONAMA	Conselho Nacional do Meio Ambiente
CNI	Confederação Nacional da Indústria
CTE	Committee on Environment and Trade.
DRF	Delegacia da Receita Federal
EADI	Estação Aduaneira de Interior
EADIf	Estação Aduaneira de Interior Frigorificada
EFTA	European Free Trade Association-Associação Européia de Comércio Livre
EUREPGAP	Protocolo de boas práticas agrícolas
FSC	Forest Stewardship Council- Conselho de Manejo Florestal
GATT-	General Agreement on Tariffs and Trade
INMETRO-	Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
IFAS	Instituto de Fomento Ambiental e Social
IPPV	Convenção Internacional para Produção Vegetal
IMO	Organização Marítima Internacional
ISPS code	International Ship and Port Facility Security- Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias
ISO-	International Organization for Standardization
MAPA-	Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento
MDIC-	Ministério Desenvolvimento Indústria e Comércio
MEA	Acordos Multilaterais de Ambiente
MMA-	Ministério do Meio Ambiente
MSFs	Medidas Sanitárias e Fitossanitárias
OGMO-	Órgão Gestor de Mão-de-Obra
OIE	Organização Internacional de Epizootias
OMC-	Organização Mundial do Comércio
ONGs	Organizações Não-Governamentais
ONU-	Organização das Nações Unidas
PIB	Produto Interno Bruto.
PNB	Produto Nacional Bruto
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SGP	Sistema Geral de Preferência
SISNAMA	Sistema Nacional do Meio Ambiente
TBT	Agreement on Technical Barriers to Trade – Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio
TEU	Twenty Equivalent Unit- Contêineres de 20´
TECONVI	Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí
THC	Terminal Handling Charge- Capatazia
TRIPS	Trade Related Aspects of Intellectual Property Rights-(Acordos sobre Aspectos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio
UNCTAD	United Nations Conference on trade and Development
UNEP	United Nations Environment Programme
UNIVALI	Universidade do Vale do Itajaí
WTO	World Trade Organization

SUMÁRIO

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO	10
1.1 Apresentação do problema da pesquisa.....	10
1.2 Objetivos	11
1.2.1 Objetivo Geral	11
1.2.2 Objetivos Específicos	11
1.3 Justificativa e relevância.....	11
1.4 Delimitação da pesquisa	15
1.5 Descrição do objeto de estudo (Porto de Itajaí).....	16
1.6 Estrutura do trabalho	17
CAPÍTULO 2 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	19
2.1 Contexto da globalização	19
2.2 Efeitos da globalização no desenvolvimento das nações	22
2.2.1 Características dos principais importadores	25
2.2.2 Requisitos gerais para exportadores	31
2.3 Legislação ambiental e internacional	41
2.4 Requisitos ambientais para produtos	44
2.4.1 FSC	58
2.4.2 NBR ISO 14001	61
CAPÍTULO 3- RESULTADO E DISCUSSÃO	65
3.1 Exportação	66
3.2 Principais produtos exportados pelo Porto de Itajaí	73
3.3 Principais requisitos ambientais exigidos para os produtos	73
3.4 Recomendações para exportadores.....	74
3.4.1 Exportadores de produtos congelados	74
3.4.2 Madeira e seus derivados.....	75
CAPÍTULO 4 - CONCLUSÕES	76
4.1 Recomendações para trabalhos científicos futuros.....	77
REFERÊNCIAS	79

CAPÍTULO 1: INTRODUÇÃO

“Visão sem ação não passa de um sonho. Ação sem visão é só um passatempo. Visão com ação pode mudar o mundo”
(Joel Arthur Barker)

A globalização tem refletido seu lado positivo em relação a questão ambiental, pois tem impulsionado o mercado consumidor a exigir dos seus importadores e exportadores a postura correta, afim de evitar a degradação ambiental e fazer com que os recursos naturais não se esgotem, resultando na constante preocupação mundial que vem crescendo a cada dia em relação ao impacto da atividade industrial sobre o meio ambiente.

Cada vez mais torna-se crescente a tendência verde através da busca e aquisição por parte dos importadores que já absorveram e valorizam cada vez mais os processos e produtos ecologicamente corretos que desde a linha de produção tenham cumprido os requisitos ambientais.

Perante esta forte ótica do mercado externo em encontrar países exportadores que tenham ciência deste fato e cumpram os requisitos ambientais é que elaborou-se este trabalho com intuito de esclarecer ao leitor a importância deste tema tanto a nível de conscientização da necessidade da preservação ambiental como da função econômica de serem impulsionados novos negócios.

1.1 Apresentação do problema da pesquisa

Laville & Dionne (1999, p.85) consideram a fase de estabelecimento e de clarificação da problemática e do próprio problema como a fase crucial da pesquisa. “É ela que serve para definir e guiar as operações posteriores, como uma espécie de piloto automático, uma vez que tenha sido bem planejada”.

Assim, para definir o problema desta pesquisa, refletiu-se sobre vários aspectos que envolvem a exportação de cargas pelo Porto de Itajaí, principalmente na perspectiva das exigências ambientais, levando em consideração que a globalização e a crescente preocupação com a degradação do meio ambiente levam o mercado externo a exigir dos exportadores brasileiros, um rigor cada vez maior na comprovação da qualidade e da origem de seus

produtos.

O problema de pesquisa do presente trabalho foi elaborado com base na avaliação das dificuldades encontradas pelos exportadores devido à inexistência de informações sistematizadas sobre requisitos ambientais de produtos exportados, envolvendo aspectos ambientais, econômicos, sociais, políticos, mercadológicos e logísticos. Sendo que o cumprimento destes requisitos são imprescindíveis para a preservação do meio ambiente.

As análises realizadas nesta perspectiva resultaram na elaboração da seguinte pergunta da pesquisa: Quais os requisitos ambientais exigidos pelo mercado externo para os principais produtos exportados pelo porto de Itajaí/SC?

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo geral

Identificar e avaliar os requisitos ambientais que visam a preservação ambiental e são exigidos pelo mercado externo para os principais produtos de exportação.

1.2.2 Objetivos Específicos

- Realizar levantamento dos principais produtos exportados.
- Descrever o perfil dos importadores em relação a questão ambiental.
- Identificar os principais requisitos ambientais exigidos pelos mercados internacionais para a aquisição de produtos brasileiros.

1.3 Justificativa e relevância

A escolha do tema deste trabalho surgiu em virtude da importância da questão ambiental e a sua influência exercida nas transações comerciais internacionais, tendo como enfoque específico o Porto de Itajaí, localizado na cidade de Itajaí, Estado de Santa Catarina.

Este porto possui o perfil de um porto exportador, destacando-se devido a sua relevância na economia tanto catarinense como nacional, pois situa-se entre o segundo do país em termos movimentação de cargas, além da sua benéfica localização geográfica e quanto a estes produtos devido a seu destaque na pauta da exportação dos produtos brasileiros.

Além de se preocupar e cumprir todas as exigências legais para o bom andamento tanto a nível operacional como a nível de estrutura física, procurando se adaptar e cumprir as exigências principalmente as ambientais.

Com relação ao tipo de carga exportada para este estudo, focou-se os produtos congelados e as madeiras e seus derivados por serem estes os dois tipos de cargas mais escoadas através deste Porto.

Destaca-se a importância deste trabalho aos demais pesquisadores e principalmente ao público-alvo que são os exportadores um dos principais componentes da cadeia logística, onde percebe-se que na sua maioria são carentes de informações sobre a incidência dos requisitos ambientais sobre os produtos exportados.

Portanto, pretende-se apresentar a importância deste trabalho assim como o mesmo lhe foi instigado através da percepção do seu orientador sobre a grande influência da questão ambiental sobre o mercado externo tanto no comportamento mercadológico como financeiro a nível mundial.

Avalia-se este tema como de extrema importância dentro de um processo de exportação, tanto na sua fase pré ou pós-embarque, pois torna-se fundamental que cada detalhe, desde o amadurecimento da negociação, produção seguindo às exigências ambientais até a liberação de carga e outros procedimentos afins sejam administrados com o mesmo grau de preocupação e eficácia, não somente pela questão de vendas, mas que a questão ambiental seja primordial em uma negociação, para que estas tenham continuidade, não somente a curto prazo. Salienta-se que o meio ambiente não pode sofrer ônus nenhum em troca da entrada de divisas, pois estas jamais conseguiram reconstituí-lo.

Observa-se que a adoção de procedimentos deve ser o diferencial entre o lucro, através da entrada de divisas e conquista de novos mercados, ou em prejuízos como perder mercados e até enfrentar problemas mais sérios e onerosos, como ter alguma carga rejeitada no exterior pelo importador.

Portanto, salienta-se dentro do contexto da globalização a importância da integração de temas tão atuais e interessantes quanto o Comércio Exterior e a questão ambiental e que o fruto desta integração como os produtos “verdes” tem sido objeto de consumo pelo mercado externo, o qual tem ditado regras aos exportadores principalmente aos brasileiros que

pretendem se inserir e se manter ou aqueles que já estão no mercado que se adaptem suas empresas e produtos às novas exigências ambientais. A relevância deste trabalho consiste em demonstrar que por mais que se avalie uma gama variada de produtos nos mínimos detalhes a cobrança dos requisitos ambientais não consiste na natureza do produto como, por exemplo, seja a madeira ou seus derivados a ser analisada ou a carne congelada de frango, bovina ou suína e sim como ele foi produzido. Portanto, se nesta etapa crucial da elaboração do produto o mais importante torna-se constatar se foi evitada a degradação do meio ambiente e quais as medidas preventivas foram adotadas para que isto ocorresse.

Neste contexto principalmente mais latente nesta última década em que o mercado externo tem exigido do exportador que o mesmo adote os padrões de certificações reconhecidos internacionalmente e adapte toda sua estrutura empresarial e seus produtos dentro destes padrões principalmente os ambientais. Através desta preocupação procura-se mostrar neste detalhadamente que se algum exportador ainda não se preocupou com esta questão ou acha que é apenas uma fase passageira do comércio externo ou “modismo”, que o mesmo necessita mudar a sua visão imediatamente, não somente por uma questão comercial, mas sim por uma questão de preocupação com a qualidade de vida de gerações futuras.

Salienta-se que este assunto é tão importante e torna-se necessário seu contínuo aprofundamento, principalmente quando a OMC (Organização Mundial do Comércio) está engajada na busca de soluções e adoção de medidas. Portanto, a questão ambiental interage e dita regras para o Comércio Exterior. Porque através do cumprimento das exigências destes requisitos ambientais deseja-se alertar os exportadores que além de estarem preservando o meio ambiente estes poderão quantificar em milhões de dólares os seus lucros ou prejuízos decorrentes da adoção ou não de tais requisitos.

Torna-se importante dentro do contexto da globalização, onde o Comércio Internacional passou a ser alvo de uma diversa gama de interesses, a maioria destes divergentes, foi estabelecida. “(...) a agenda e se negociou a Rodada Uruguai do GATT de 1986 a 1993, e se criou a OMC- Organização Mundial de Comércio, que passou a funcionar a partir de 1995.” (THORSTENSEN,1999, p.27). Ainda segundo esta autora:

A criação da OMC, em 1995, foi o resultado de uma negociação marcada por alguns fatores determinantes do atual cenário internacional. Dentre eles, o fim do modelo bipolar das relações internacionais e a sua substituição por um modelo multipolar, a nova reorganização econômica dos países em acordos regionais de comércio, o papel das empresas transnacionais no comércio internacional, e o fim das fronteiras entre as políticas internas e de comércio internacional derivado do fenômeno da globalização. (THORSTENSEN, 1999, p.22)

Dentre a diversidade de Acordos e temas tratados pela OMC destaca-se:

o conflito entre duas políticas com objetivos distintos, a do comércio exterior e a de meio ambiente. A política de Comércio Externo objetiva a liberalização do comércio internacional, enquanto que a Política de Meio Ambiente defende a preservação do ambiente em termos físicos, a saúde e a segurança humana, a proteção ao consumidor e o tratamento dado aos animais. (THORSTENSEN, 1999, p.258)

Como em todos os setores as estatísticas demonstram melhor do que a teoria a importância do assunto principalmente deste que reflete na economia nacional e mundial, seguem alguns trechos de notícias extraídas no *site da GLOBAL 21* (2005, p.1) especializado em Comércio Exterior prefaciados de alguns comentários que estão relacionados com este trabalho, tais como:

Embora este trabalho aborde os requisitos ambientais que recaem sobre os principais produtos exportados pelo porto de Itajaí/SC e o foco são as exportações, salienta-se que a nível nacional existem outros produtos que se sobressaem no mercado externo e que a Balança Comercial é baseada no montante destas estatísticas.

Através de notícias divulgadas no site GLOBAL 21,2005 o teor destas enfocam que nas exportações, comparando-se “(...) a média de dezembro (US\$ 408,1 milhões) com a de dezembro/2003 (US\$ 306,7 milhões)(...)”, houve um crescimento de 33,0%, motivado pelo aumento de todas as categorias de produtos, a saber: manufaturados (+36,2%, de US\$ 177,5 milhões para US\$ 241,8 milhões, devido ao aumento dos embarques de, principalmente, gasolina, óleos combustíveis, laminados planos de ferro e aço, máquinas e aparelhos para terraplanagem, polímeros plásticos, aviões, tratores, autopeças, motores para veículos, veículos de carga, e bombas e compressores); básicos (+32,1%, de US\$ 75,1 milhões para US\$ 99,2 milhões, principalmente, fumo em folhas, minério de ferro, algodão em bruto, carne de frango, bovina, suína e de peru, café em grão e petróleo em bruto); e semimanufaturados (+20,0%, de US\$ 48,8 milhões para US\$ 58,6 milhões, devido ao aumento de, principalmente, ligas de alumínio, estanho em bruto, manteiga/gordura e óleo de cacau, ouro em forma semimanufaturada, ferro-ligas, alumínio em bruto, semimanufaturados de ferro e aço, madeira serrada e catodos de níquel). Relativamente a novembro/2004, as exportações mantiveram-se estáveis (de US\$ 408,0 milhões para US\$ 408,1 milhões).

Nas importações, a média diária até dezembro/2004 foi de US\$ 277,5 milhões, 52,8% acima da média de dezembro/2003 (US\$ 181,7 milhões), e 8,7% inferior à de novembro/2004 (US\$ 304,1 milhões). No comparativo com dezembro/2003, ampliaram-se os gastos com combustíveis/lubrificantes (+164,3%), siderúrgicos (+95,9%), equipamentos elétricos e

eletrônicos (+62,8%), veículos automóveis e partes (+57,6%), plásticos e obras (+49,3%), farmacêuticos (+39,6%), equipamentos mecânicos (+34,0%), instrumentos de ótica e precisão (+33,3%) e químicos orgânicos/inorgânicos (+28,9%). Em relação a novembro/2004, houve queda nas aquisições de veículos automóveis e partes (-22,0%), instrumentos de ótica e precisão (-18,1%), plásticos e obras (-15,5%), químicos orgânicos/inorgânicos (-15,5%), adubos e fertilizantes (-13,7%) e equipamentos elétricos e eletrônicos (-12,2%). “ (GLOBAL 21, 2005, p.2)

Portanto, estas estatísticas demonstram a importância que o Brasil têm alcançado em termos de representatividade no ranking mundial e demonstra que mesmo que surjam problemas políticos e econômicos que de certa forma já fazem parte da rotina das exportações, as colocações anteriores por si só enaltecem a relevância deste trabalho .

Salienta-se que além de todos os motivos anteriormente citados que justificam a elaboração e relevância deste trabalho destaca-se o fato de que o Brasil pode ter deixado de apresentar em sua Balança Comercial um percentual muito maior de superávit nas exportações devido o fato de ter deixado de exportar em virtude da falta do cumprimento das exigências dos requisitos ambientais.

Conforme Almeida et. Al (2000, p.22):

Estudos apontam que o consumidor europeu está disposto a pagar de 5 a 15% a mais por mercadorias de madeira que ostentem rótulos ambientais.”Manda quem pode”, diz o ditado. As empresas do *ecobusiness* estão faturando 580 bilhões de dólares até o final da década, segundo estimativas (...).

Outra questão muito importante trata-se da questão da replicabilidade, ou seja, em qualquer parte do mundo que o mesmo seja lido e analisado, este poderá servir de base e apoio para outros trabalhos desta natureza que venham a ser desenvolvidos por outros pesquisadores com o intuito de propagar alternativas de que cada vez mais o Comércio Exterior independente das exigências que possam surgir se fortaleça sem destruir o Meio Ambiente e que interaja cada vez mais com outras ciências que impulsionem este ramo.

1.4 Delimitação da pesquisa

Defini-se neste item como limites de abordagem desta pesquisa:

- 1- Somente os principais produtos exportados através do Porto de Itajaí, tais como: -

produtos congelados(cortes e carcaças de carnes de frango, bovina e suína), madeiras e derivados;

- 2- Somente mercados alvos, tais como: América, Europa, Oriente Médio e Sudoeste Asiático.

1.5 Descrição do objeto de estudo (Porto de Itajaí)

“Profissionalismo é saber fazer, saber quando fazer e fazê-lo”
(Frank Tygger)

Instituído há 144 anos, o município de Itajaí se localiza no litoral norte do Estado de Santa Catarina, à margem direita do Rio Itajaí-açu e a 3,2 quilômetros de sua foz (PORTO DE ITAJAÍ, 2004). Está no centro de um importante centro turístico, industrial e de negócios que engloba as cidades de Brusque (distanto 30 km, o correspondente a 18 milhas), Blumenau (48 km – 30 milhas), Nova Trento (60 km – 37 milhas), Joinville (80 km – 50 milhas) e Florianópolis – a capital catarinense (90 km – 56 milhas).

O acesso ao município é feito basicamente por duas rodovias federais – a BR-101 (São Paulo e Porto Alegre) e a BR-470 (sentido Leste-Oeste) – e duas estaduais –Jorge Lacerda (que liga Itajaí a Blumenau) e Antônio Heil (Itajaí-Brusque).

O Porto de Itajaí (latitude: 26^o 54” Sul e longitude: 48^o 39” Oeste) está distante seis quilômetros da BR-101, com acessos urbanos totalmente asfaltados. A proximidade com grande número de exportadores catarinenses contribui para impulsionar as atividades deste terminal mercante, conhecido no contexto portuário como um dos mais eficientes do país em operações com contêineres e cargas frigorificadas, a exemplo do frango.

As atividades portuárias constituem um dos pilares da economia local, ao lado da pesca e do comércio, empregando, direta e indiretamente, grande parte dos 160 mil habitantes da cidade.

Segundo registros históricos (PORTO ITAJAÍ, 2005), os primeiros estudos referentes ao Porto de Itajaí datam de 1905, realizados pela “Comissão de Melhoramentos dos Portos e Rios”. Por volta de 1914, foi construída a primeira obra, composta dos 700 metros do molhe Sul, seguidas mais tarde pelas obras do molhe Norte. O porto propriamente dito foi iniciado em 1938, com a construção do primeiro trecho de cais, com 233 metros de comprimento e

estrutura em concreto armado, e do primeiro Armazém. No início da década de 1950 foi construído o segundo trecho de 270 metros, concluindo-se em 1956 mais 200 metros, além da construção de um armazém frigorífico, voltado na época às necessidades da atividade pesqueira.

O Porto de Itajaí passou a ser considerado “porto organizado” em 28 de junho de 1966, segundo o Decreto nº 58.780 que criou a Junta Administrativa do Porto de Itajaí, subordinada ao Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. Em 1976, com a criação da Empresa de Portos do Brasil S.A. (Portobrás), o gerenciamento do terminal itajaiense passou a ser exercido pela Administração do Porto de Itajaí, diretamente vinculada àquela estatal, extinta na década de 1990. Com a extinção, o governo federal passou a gerência do porto à Companhia Docas de São Paulo (Codesp) e logo depois permitiu a municipalização do terminal.

“A partir desse período, verificou-se um crescimento acentuado da sua movimentação e, com a melhoria na sua organização administrativa, a Administração do Porto passou a ser um órgão respeitado pela comunidade portuária” (PORTO ITAJAÍ, 2005).

Atualmente, a estrutura administrativa do Porto é constituída por superintendente, diretores executivo, administrativo-financeiro, técnico, de logística, comercial e jurídico.

As estatísticas de incremento na movimentação de cargas desde a década de 1970 demonstram este porto começou cedo a fazer história no contexto econômico de Santa Catarina, acompanhando o crescimento das empresas catarinenses e da produção brasileira destinada à exportação, principalmente pelo modal marítimo.

O canal de acesso e a bacia de evolução do Porto de Itajaí têm calado (profundidade) de 33 pés, com largura de 330 metros, o que possibilita manobras de navios de até 250 metros (PORTO ITAJAI, 2004). Além do cais comercial com 740 metros e quatro berços para atracação de navios, o complexo portuário local conta com dois terminais privativos, mantidos pelas empresas Braskarne, que movimenta cargas *reefer* (produtos congelados), e Dow Química, que movimenta granéis sólidos (produtos químicos).

1.6. Estrutura do Trabalho

Com o intuito de se cumprir os objetivos propostos através do presente trabalho o tema será apresentado em quatro capítulos, sendo que no capítulo 2 será uma fundamentação

teórica que abordará desde a importância da globalização no contexto das exportações e seus efeitos no desenvolvimento das nações até os requisitos gerais e ambientais que norteiam um processo de exportação.

No capítulo 3 serão apresentados desde uma visão geral da logística que envolve o processo de exportação, os principais produtos exportados através do Porto de Itajaí e os requisitos ambientais.

O quarto capítulo é formado pelas conclusões da autora sobre o desenvolvimento e teor do trabalho, além de recomendações para futuros trabalhos científicos, os quais serão submetidos à análise da banca examinadora.

CAPÍTULO 2 - FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

Neste capítulo, abordam-se aspectos relativos ao contexto das exportações no mercado globalizado e os efeitos da globalização no processo de desenvolvimento das nações. São apresentados argumentos de autores que ressaltam os aspectos positivos deste fenômeno e de outros que apontam reflexos, por eles julgados negativos.

Dá-se ênfase também aos requisitos internacionais para negociação de produtos com fornecedores estrangeiros, à legislação brasileira e internacional referente a exportações e importações, apresentando os principais importadores e concluindo esta parte da dissertação com os principais requisitos ambientais para exportadores.

2.1. Contexto da globalização

Focaliza-se neste item, a importância da globalização e suas influências nos processos de exportações brasileiras.

Segundo Gray (1999, p.77), “a globalização é um processo histórico. Não exige que a vida econômica no mundo seja intensiva e igualmente integrada”. Assim, a busca pela integração dos continentes – estimulada principalmente por interesses econômicos e de expansão de domínios territoriais – pode ser verificada desde a época das grandes navegações e descobrimentos, sendo intensificada após a Segunda Guerra Mundial, com acentuado fluxo de migração inter-países, comércio de mercadorias e intercâmbio técnico e científico.

Sobre esta questão, Fiori (1998, p.103) salienta que: “desde o início dos anos 80, ingressamos em uma nova fase de rápido crescimento do mercado mundial e de crescimento espetacular no investimento direto estrangeiro”. Mas é importante ressaltar que este fenômeno se tornou mais latente a partir da década de 90, com maior abertura de mercados, queda de barreiras alfandegárias e criação de novos blocos econômicos – todos estes fatores modificaram bastante o cenário das inter-relações entre nações, principalmente no que diz respeito às trocas e aos acordos comerciais.

Gray (1998, p.120) reforça esta teoria, dizendo que “o livre comércio e o crescimento econômico estão intimamente relacionados na história da moderna economia internacional”. A economia apresenta a cada dia novos contornos, e começa, neste século, a incluir mais

fortemente as noções de respeito às diferenças culturais de cada comunidade, bem como restrições e barreiras protecionistas, notadamente no que se refere à produção, que implicam profundas mudanças nos relacionamentos internacionais.

Neste contexto da globalização, há muitas controvérsias entre autores. Alguns se atêm aos aspectos positivos deste fenômeno que proporcionou a abertura do fluxo de informações, bens e capitais. Outros, como analisa Diniz (2000, p.22), conseguem ver o lado positivo e negativo caminhando juntos e consideram que “a globalização não tem apenas efeitos unívocos e positivos na direção da modernidade ou da difusão dos avanços no campo da ciência e da tecnologia, mas traz, também, conseqüências altamente desorganizadoras e desestruturadoras”.

Também se manifestam outros especialistas, apontando a desorganização do cenário mundial e o desemprego como aspectos negativos. Tratando-se de aspectos negativos, Beck (1999, p.33) diz que a globalização significa também “(...) a negação do Estado mundial. Mais precisamente: sociedade mundial sem Estado mundial e sem governo mundial. Está se disseminando um capitalismo global desorganizado, pois não há poder hegemônico ou regime internacional econômico ou político”.

Conforme Beck (1999, p.36), a globalização significa ainda “a desnacionalização – a erosão, mas também a possível transformação do Estado nacional em transnacional”.

Pode-se partir do princípio de que a globalização “baseia-se na liberalização econômica: os Estados abandonam gradativamente as barreiras tarifárias que protegem sua produção da concorrência estrangeira e se abrem ao fluxo internacional de bens, serviços e capitais” (BRASIL NO AR, 2004).

Quanto à influência da globalização sobre as questões ambientais, salienta-se que a mesma balançou o mundo inteiro, acarretando em drásticas conseqüências econômicas, principalmente no Brasil que impulsionou a rápida e latente necessidade de adequação dos produtos brasileiros exportados a se adaptarem às exigências do mercado internacional.

Conforme Almeida et al. (2000, p.11):

o comprometimento das empresas com a questão ambiental acompanha o processo da globalização das relações econômicas, impulsionado a partir da década de 70. Faz parte da construção de uma ética global, partindo das sociedades mais prósperas, pois os fenômenos de poluição transcendem as fronteiras nacionais e afetam grandes extensões regionais e o planeta como um todo.”

A respeito da concentração de renda, comenta-se, como aspecto negativo, um fato constatado pela Organização das Nações Unidas (ONU):

A ONU comprova que a globalização está concentrando renda: os países ricos ficam mais ricos, e os pobres, mais pobres. [...] a redução de tarifas de importação beneficiou muito mais os produtos exportados pelos mais ricos. Os países mais ricos continuam a subsidiar seus produtos agrícolas, inviabilizando as exportações dos mais pobres (IIS, 2004).

Mesmo perante a controvérsia de opiniões sobre a globalização, percebe-se que ela vem favorecendo as exportações brasileiras. No Porto de Itajaí, por exemplo, o volume de produtos enviados ao mercado externo, tem apresentado contínuos incrementos. Os aumentos na movimentação de cargas se devem ao fortalecimento e à ampliação de negócios de produtores brasileiros com importadores dos mais diferentes países. O quadro a seguir elaborado através de estatísticas fornecidas em dezembro de 2004 pela administração deste terminal mercante, evidenciando desta forma as operações relativas ao transporte de produtos destinados ao exterior realizado por navegação de longo curso.

MERCADORIA	TONELADAS
Congelados Diversos	166.210
Madeira e Derivados	134.119
Diversos	31.941
Cerâmicos	29.075
Açúcar	3.884
Têxteis	1.716

Quadro 1 - Tonelagem das principais mercadorias movimentadas em dezembro de 2004
Fonte: Porto de Itajaí (2005)

No quadro anterior dentre a tonelagem movimentada em dezembro de 2004, destaca-se 53.157 TEU(contêineres) com 463.719 toneladas e 45 veículos com 565 toneladas foram destacados apenas os produtos mais relevantes e exportados. Torna-se importante salientar que o teor deste quadro foi resultado do volume de pesagem mencionado neste foi aglutinado independente da forma de unitização do produto ou se foi exportado através do cais comercial ou da Braskarne. Destaca-se que a maioria da carga de madeira e derivados em contêineres é exportada para diversos países, mas principalmente para os países da Europa e os Estados Unidos. Já as madeiras e derivados em carga solta são enviados, em menor volume, para os EUA e, em maior volume, para o Oriente Médio. Já as cargas congeladas, ou seja, *reefer* (carnes), são exportadas em maior quantidade para a Rússia e Oriente Médio.

Percebe-se que a balança comercial brasileira alcançou índices de superávit já na primeira semana de 2005. Em nível nacional tem se destacado a exportação de manufaturados.

A balança comercial brasileira, na primeira semana do ano, registrou superávit de US\$ 376 milhões, resultado de US\$ 1,798 bilhão em exportações e US\$ 1,422 bilhão em importações. A média diária de embarques registrou um crescimento de 30,2%, enquanto que a de compras superou em 41,7% o valor da primeira semana em 2004 (GLOBAL 21, 2005).

A clareza e a importância do fato de os exportadores sempre acompanharem as movimentações na página do porto (www.portoitajai.com.br), pois as estatísticas e demais notícias estão sempre atualizadas. A intenção foi mostrar o quadro de um ano atrás, para ressaltarmos o contínuo crescimento deste Porto e das exportações escoadas através dele.

2.2 Efeitos da globalização no desenvolvimento das nações

A globalização é um fenômeno que rompe com o passado e representa o hoje e o amanhã. Torna-se uma tendência que cada vez mais se caracteriza pela interação da tecnologia com o fluxo de informações, o que possibilita a abertura de novos mercados, causando a quebra de paradigmas e barreiras culturais.

Tornam-se cada vez mais visíveis os efeitos da globalização no desenvolvimento das nações, através do aumento da interdependência entre estas em toda a parte do mundo.

Segundo Govindarajan e Gupta (2001) a globalização pode ser definida de diferentes formas, dependendo do nível pretendido.

Em nível mundial, a globalização se refere à crescente interdependência entre países, refletida nos crescentes fluxos internacionais de bens, serviços, capital e conhecimentos. **No nível de cada país**, a globalização se refere à extensão das inter-relações entre a economia nacional e a do resto do mundo. Apesar de um mundo crescentemente global, nem todos os países estão integrados nessa economia global. Alguns indicadores-chave para a medição da integração global da economia de cada país são a razão das exportações e importações em relação ao PIB, fluxos de entrada e saída de pagamentos de *royalties* associados à transferência de tecnologia. **No nível de uma indústria específica**, a globalização se refere ao grau que a posição competitiva de uma empresa, dentro de uma dada indústria em um país, depende dessa posição em outro país. Quanto mais globalizada uma indústria, maior é a vantagem que uma empresa pode obter da alavancagem de tecnologias, eficiência na produção, marcas e/ou capital através dos países. (GOVINDARAJAN e GUPTA, 2001, p.4).

Indústrias globalizadas tendem a ser dominadas em todos os mercados pelo mesmo conjunto de empresas globais, que coordenam suas ações estratégicas pelos países.

No nível de uma empresa específica, a globalização se refere à extensão com que

uma empresa dispersou sua receita e base de ativos por diversos países e se envolve em fluxos internacionais de capitais, bens e conhecimentos através de suas subsidiárias.

Segundo Govindarajan e Gupta (2001, p.6) a globalização é impulsionada em virtude das conseqüências das atitudes de administradores que “resultam em maiores fluxos internacionais de capital, bens e/ou conhecimentos”.

Através da globalização, o fator cultural ainda funciona como uma forte barreira no mercado a ser derrubada. Um forte exemplo disto é que o produto consumido internamente no Brasil nem sempre será aceito no mercado externo se não forem respeitadas as diferenças culturais deste país. Geralmente o produto tem que ser adequado desde a sua linha de produção até a cor e demais padronagens da embalagem.

Torna-se muito importante quando se aborda o tema da globalização, evidenciar que nenhum fenômeno, mesmo a globalização, que ao longo da história vem se mostrando através de diferentes formas, consegue mexer em mercados e culturas diferentes sem causar efeitos bons e ruins e a exportação pode ser vista como um ótimo efeito na economia individual de cada país, pois reflete em divisas (entrada de moeda estrangeira no território nacional). Mesmo que haja o lado negativo da importação, às vezes ela se torna necessária, devido a lacuna que cada país tem em sua estrutura, seja por falta de uma agricultura estável como o caso da Rússia ou o caso o caso do Reino da Arábia Saudita, que tem esquemas especiais de irrigação, outros já precisam importar a tecnologia, e assim por diante, o que acaba gerando um equilíbrio comercial e empregatício também.

Além da barreira cultural, os mercados enfrentam outros entraves, principalmente os de natureza econômica. Todo investimento tem que ser analisado e não simplesmente descartado. Segundo Turpin (2001, p.45):

apesar da crise econômica asiática, os mercados na região continuarão a alimentar alguns fortes competidores locais e regionais. As empresas ocidentais deveriam prestar mais atenção aos emergentes grupos chineses de além-mar que estão construindo forças em setores econômicos-chave e em novos mercados geográficos na região.

Segundo Govindarajan e Gupta (2001) as empresas que desejam operar globalmente, devem cultivar uma visão de mundo global. Elas devem se abrir à diversidade cultural e estar preparadas para adotar práticas bem sucedidas e boas idéias de onde quer que venham.

Nota-se que um dos principais fatores impulsionadores da globalização são as alianças estratégicas e a Europa têm se destacado neste sentido. Segundo Garrete (2001, p.136): “as alianças globais, por outro lado, alavancam as capacidades complementares das empresas

parceiras para penetrar em novos mercados e adquirir novas competências.”

Qualquer fator econômico e/ou social que venha afetar um mercado, acaba interferindo no conjunto. Através desta movimentação percebe-se a concentração destes em termos da capitalização total de mercados. Segundo Dumas (2001, p.220) “os investidores estão cada vez mais interessados no grau com que os mercados se movem em conjunto”.

Dentre os efeitos da globalização no desenvolvimento das nações, percebe-se que na América Latina está ocorrendo um aumento de multinacionais latino-americanas. Segundo Souza (2001, p.290) “ no Brasil, por exemplo, 1.095 fusões e aquisições foram registradas entre 1992-1996, enquanto que, só em 1997-1998, houve um recorde de 490.” A tendência do crescente aumento das multinacionais, não somente no Brasil mas como na Argentina, Chile, Colômbia, México, Peru, Uruguai e Venezuela, demonstram o quanto estes países estão tornando-se competitivos à nível global, enfrentando barreiras, mas aos poucos conseguindo se instalar e mostrar o seu potencial. Segundo Souza (2001, p.292) “no Brasil, as multinacionais mais visíveis incluem: Itaú (serviços bancários com operações na Europa e nas Américas do Norte e do Sul); Amil (uma companhia de seguros de saúde com operações na Argentina e nos Estados Unidos); Gerdau (uma produtora de aço que opera na América do Sul e do Norte); Embraco (que fabrica maquinaria pesada na China, Brasil e Itália e tem um escritório comercial nos Estados Unidos); Tintas Renner (operando no Chile e no Mercosul); a Brahma (a quinta maior cervejaria do mundo); Romi (máquinas-ferramentas com uma subsidiária na Argentina); Localiza (locadora de carros, líder de mercado na América do Sul e presença em mais de dez países); Marcopolo (indústria automotiva); Sadia (presente na Ásia, Europa e América do Sul); Petrobrás (a terceira produtora de petróleo na América Latina); Digitel (líder na América do Sul em equipamento para transmissão de dados) e a Odebrecht (uma companhia de construção pesada que opera em 14 países, incluindo os Estados Unidos, Portugal, Reino Unido e Angola).

Em relação à União Européia Pedler (2001, p.307) afirma que “qualquer estratégia de negócios global tem que levar em conta a Europa, a maior e mais rica concentração de consumidores. Mas as empresas também precisam ser realistas e ponderar as prováveis taxas de crescimento da UE comparadas com as das outras áreas importantes do mundo, ao decidir sobre seus níveis de investimento”.

A partir do momento em que os países estão inseridos no contexto da globalização principalmente como foi na década de 90, percebe-se que os mesmos não tem como sair ilesos de crises financeiras mundiais conforme segue: “[...] no segundo semestre de 1997, quando as principais bolsas de valores do mundo despencaram em reação à profunda crise das nações

do Sudeste Asiático, o turbilhão financeiro evolui para uma crise internacional em 1998. Os países emergentes, sobretudo a Federação Russa, são os mais atingidos, por adorar modelos de desenvolvimento baseados em investimentos externos. As sucessivas crises realçam a instabilidade de um mercado financeiro globalizado, em que o desempenho das economias nacionais depende não só da ação dos governos, mas cada vez mais dos grandes investidores estrangeiros.” (BRASIL NO AR, 2004).

2.2.1 Características dos principais importadores

Faz-se necessário, para maior entendimento da complexidade das exportações no contexto da globalização, mostrar os principais aspectos culturais e dados relevantes encontrados sobre os principais parceiros comerciais do Brasil, conforme segue.

Quanto a questão ambiental a nível mundial, salienta-se que a preocupação da preservação ambiental, atualmente trata-se de uma questão de princípios e se for assim tratada como a causa a consequência será além da preservação o lucro de operações futuras.

América

a) EUA

Destaca-se como um dos maiores mercados importadores de produtos brasileiros, perdendo somente para União Européia. Considera-se este país como um dos mais rigorosos, principalmente nos aspectos das imposições sanitárias e fitossanitárias. Os documentos exigidos basicamente são iguais aos exigidos em uma exportação, sendo que diferem apenas as exigências de cada país. Com os EUA não é diferente. São rigorosos quanto ao peso das cargas exportadas, principalmente as cargas containerizadas, devido ao limite de peso para circulação desta carga na rodovias, visando a conservação das mesmas e respeito à legislação. Seguem alguns exemplos do principais produtos exportados para este país que são sujeitos a restrições:

- Animais e produtos de origem animal;
- Armas de fogo e munições;
- Brinquedos e artigos para crianças;
- Carnes e produtos de carne;

- Medicamentos em geral;
- Utensílios domésticos(GLOBAL 21,2005).

b) Mercosul

Destaca-se na pauta de exportações brasileiras, embora sejam exportados vários tipos de produtos com aumentado gradativo. O país importador deste mercado mais expressivo, quanto a importação de produtos brasileiros, ainda é a Argentina, mas estas exportações são devidas a proximidade geográfica e são realizadas através do modal rodoviário.

Quanto a exportação de carne suína para a Argentina destaca-se que o aumento da produção local levou a uma redução de 27% nos embarques, que somaram 28.222 toneladas, mas de apenas 0,7% na receita cambial, que ficou em US\$ 45,153 milhões (ABIEPCS,2005).

Em dezembro de 2005 foi formalizada a entrada da Venezuela neste mercado.

Europa Central e do Leste

a) Federação Russa

Embora a economia russa tenha se fortalecido a partir do ano 2000, percebe-se que é um país dependente da importação dos produtos brasileiros, principalmente os de origem animal. Nos anos de 2002 e 2003 tem importado bastante, todo ano fixa cotas para os países brasileiros. Ultimamente, em virtude de alguns rumores de febre aftosa no Brasil, mesmo que não sejam em regiões exportadoras, têm apresentado embargo (proibições) a exportações brasileiras, prejudicando principalmente o Sul do país, grande exportador, principalmente de carnes bovina, suína e de frango.

Com relação ao mercado da carne suína brasileira, os embarques tiveram uma redução de 8,2%, situando-se em 288.129 toneladas. O resultado foi obtido apesar do sistema de cotas e de dois embargos - injustificados - por parte do governo russo. Mas na receita cambial, que ficou em US\$ 449,339 milhões, houve um incremento de 28%, o que reflete a valorização do nosso produto no mercado internacional (ABIEPCS, 2005).

No quadro a seguir, seguem as principais operações que caracterizam a Corrente de Comércio da Rússia do período de 1994 a 2001.

Corrente de Comércio da Rússia (US\$ bilhões)								
	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001*
Exportações	63,2	78,2	85,1	85,0	71,3	71,8	103,0	24,7
Importações	38,6	46,7	46,0	53,0	43,5	30,1	33,9	8,5
Saldo	24,6	31,5	39,0	31,9	27,7	41,6	69,0	16,2
Total	101,9	124,9	131,1	138,0	114,8	102,0	136,8	33,2

Fonte: Comitê Estatal Alfandegário de Federação da Rússia

* Dados relativos aos meses de janeiro a março

<http://www.global21.com.br/guiadoexportador/russia.asp-acessos> em 04.01.05+18.01.05

Em 2005, a Rússia ocupou mais uma vez um lugar de destaque na pauta dos países importadores de produtos brasileiros, este país é o principal destino do frango congelado exportado por Itajaí, somando US\$ 789,6 milhões em negócios em 2005. Em comparação a 2004 o crescimento é de 59%. (PORTO ITAJAÍ,2006)

Europa Ocidental

a) Alemanha

Destaca-se que as principais características do mercado alemão se resumem as barreiras sanitárias e fitossanitárias aos produtos exportados a este país, estas restrições podem ser diretas ou indiretas. Os alimentos são regulamentados pela Diretiva Comunitária de 1992 que exige procedência de estabelecimentos habilitados pela Comissão Européia (GLOBAL 21,2005). Aconselha-se, devido ao forte esquema de pirataria ocorrido na Europa, verificar sempre a proteção dos direitos comerciais de seus produtos e da marca na Alemanha (GLOBAL 21,2005).

A Alemanha é um dos países mais preocupados com a questão ambiental. Segundo Donaire (1999, p.57):” Nos anos 80, na Alemanha Ocidental, muitas empresas começaram a verificar que as despesas realizadas com a proteção ambiental podem paradoxalmente transformar-se numa vantagem competitiva.”

b) França

O mercado francês caracteriza-se pelo conservadorismo e exaltam a sua cultura. Considerando-se o ano de 2000, os principais produtos brasileiros exportados para a França foram os seguintes:

- aeronaves e outros aparelhos aéreos com 37,4% ;
- resíduos das indústrias alimentares com 17,9%;

- minérios com 7,2% .

O intercâmbio comercial realizado entre Brasil e França no primeiro trimestre de 2000, teve um aumento de seis vezes em relação ao a 1998 e 1999, no que tange o valor da mercadoria.

c) Reino Unido

Embora o mercado inglês, aparentemente tenha se tornado mais moderno no seu modo de negociar, ainda caracteriza-se pelo conservadorismo. Destaca-se como uma das quatro principais economias européias, o Reino Unido é um centro líder de comércio exterior e de serviços financeiros, com Produto Interno Bruto (PIB) acima de um trilhão de dólares. (GLOBAL 21, 2005)

Este mercado tem um perfil de país exportador, com economia estável, mas também se destaca como um forte importador de produtos, principalmente os agrícolas, matérias-primas, semi-manufaturados, vestuário e manufaturados acabados. De 1994 à 2002 o número de importações britânicas passou de 185.255 milhões de libras para 304.719 milhões de libras, um aumento significativo, contemplando desde o Petróleo, produtos não-petróleo até serviços.

Segundo a Global 21 (2005) dentre os principais produtos importados pelo Reino Unido, destacam-se:

- Veículos automotores;
- Máquinas para escritório;
- Máquinas elétricas;
- Equipamentos de telecomunicação.

Em 2003 dentre os quinze produtos exportados pelo Brasil para o Reino Unido destacam-se:

- reatores nucleares, caldeiras, máquinas, mecânicas com 17,16%;
- carnes e miudezas, comestíveis com 9,17%;
- sementes e frutos oleaginosos, grãos, sementes, com 7,12%;
- madeira, carvão vegetal e obras de madeira com 7,12%.

d) Oriente Médio

Observa-se que muitas das exportações brasileiras são realizadas em particular para o Reino da Arábia Saudita, mas para este país e para outros do Oriente Médio, devido a religião islâmica, existem muitas barreiras culturais e comerciais. Os exportadores que enviarem

cargas para estes países deverão estar cientes de regras básicas dos costumes árabes e de particularidades sobre a exportação destes produtos, especialmente o de carnes, que ocorre um ritual especial de abate.

Existem particularidades especiais na documentação dos produtos, os quais durante as negociações devem ser vistos com importadores, todos os detalhes, para que o exportador evite futuros problemas e tenha ônus.

Entre o rol dos vinte principais produtos exportados pelo Brasil para a Arábia Saudita em 2002, destacam-se os seguintes produtos e percentuais:

- carnes de galos/galinhas, cortadas em pedaços, congeladas com 30,77%;
- bagaços e outros resíduos sólidos, da extração do óleo de soja com 10,42%;
- carnes desossadas de bovino, congeladas com 10,13%;
- açúcar de cana, em bruto com 5,95%.

Sendo que o restante dos produtos não mencionados anteriormente totalizam o montante de 100%.(GLOBAL 21,2005)

Através dos comentários anteriores, avalia-se a extrema importância e duplicação das exportações dos produtos brasileiros para o Reino da Arábia Saudita, analisando-se desde 1990 até 2002 e demonstra em contrapartida a baixa das importações brasileiras neste intercâmbio comercial realizado entre o Brasil e o Reino da Arábia Saudita.

Dentre os vinte produtos, os quais mencionaram-se os quatro principais, tanto nas exportações como nas importações, tipos de produtos, cuja linha de produção tem que ser adequadas dentro das exigências dos requisitos ambientais.

A cada ano, percebe-se, mesmo com as diferenças culturais e outras barreiras, que as empresas brasileiras estão conseguindo se inserir no mercado árabe. As exportações do Brasil para países árabes cresceram 46% em 2004 em relação ao ano anterior e atingiu o recorde de US\$ 4,03 bilhões. Os resultados estão acima das previsões da própria Câmara de Comércio Árabe Brasileira (CCAB) (INTRANEWS, 2005).

Com 24% das reservas petrolíferas mundiais, em 2005 a Arábia Saudita importou US\$ 160 milhões em mercadorias, um crescimento de 97% em relação a 2004. (PORTO ITAJAÍ,2006)

Sudoeste Asiático

a) China

O mercado asiático tem se mostrado um mercado promissor para o Brasil, principalmente para o setor de agropecuária. Segundo estudos da CEPEA (Centro de Estudos

Avançados em Economia Aplicada), principalmente a China tem assumido o segundo lugar de maior mercado importador dos produtos brasileiros, ficando os EUA em segundo (CEPEA, 2005).

As principais características do mercado chinês o excesso de burocracia, visto que é o governo que controla a maior parte dos negócios, existência de barreiras fitossanitárias e principalmente barreiras comerciais. Segundo o CEPEA os produtos mais propensos a serem importados pela China do Brasil são as carnes de aves, suína e bovina, couros e peles, soja em grão, açúcar, álcool, tabaco não-manufaturado e suco de laranja (CEPEA,2005).

O fato da China estar inserida na OMC, abre oportunidade para o Brasil. Este mercado tem se apresentado como um dos mais promissores do mercado mundial.

Em 2005 através das exportações realizadas pelo Porto de Itajaí para a China houve o incremento de 65,4%. (PORTO ITAJAÍ, 2006)

b) Cingapura

Cingapura caracteriza-se pela sua localização geográfica favorável no cruzamento das principais linhas marítimas, possui uma ótima logística, principalmente portuária. É um mercado receptivo a produtos estrangeiros, visto que em 2002, a Cingapura importou US\$ 100 milhões em alimentos e bebidas do Brasil (GLOBAL 21, 2005). Este país destaca-se pela facilidade em liberação de cargas, pelo fato da Aduana deste país adotar uma política de livre comércio (GLOBAL 21, 2005), ou seja, os produtos exportados ou importados não sofrem tanta restrição tarifária porque para alguns, eles nem aplicam este sistema, porém podem controlar questões mas específicas em relação aos produtos, como questões de meio ambiente, saúde pública e outros.

Do conjunto de países conhecido como Tigres Asiáticos vem o terceiro maior crescimento nas exportações dos produtos brasileiros através do Porto de Itajaí. Na pequena ilha de Cingapura aportaram US\$ 76,3 milhões em mercadorias brasileiras exportadas através do Porto de Itajaí. Na comparação com 2004 o crescimento é de 86%.(PORTO ITAJAÍ,2006)

c) Japão

O mercado japonês não se diferencia muito das características do mercado Chinês, destacando-se a forte concorrência internacional e burocracia em excesso, porém, como parte do mercado asiático, tem se mostrado também promissor para o Brasil. Segundo estudos do CEPEA, os principais produtos brasileiros visados pelo mercado japonês são a carne bovina, suína, pescados, café em grão, açúcar, álcool etílico, tabaco não manufaturado, soja em grão (CEPEA, 2005).

É importante destacar que no ano de 2005 através do Porto de Itajaí foram realizadas exportações para os cinco continentes. Em relação a América houve um crescimento de 96%. Sendo que a nível de exportações realizadas Sudoeste Asiático houve 69% de aumento. (PORTO ITAJAÍ, 2006)

2.2.2 Requisitos gerais para exportadores

Neste item serão tratados os principais requisitos gerais segundo a visão do importador, ou seja, a maioria dos requisitos consistem nas barreiras sanitárias, fitossanitárias e conseqüentemente alfandegárias, fazendo com que o exportador deva tomar muito cuidado com a legislação, tanto nacional, como internacional, deve sempre estar atualizado das alterações decorrentes de novos acordos multilaterais.

Neste contexto de mundo globalizado, que o empresário que desejar impulsionar os seus negócios no mercado internacional, deverá estar sempre interado em relação ao andamento das negociações, de acordos comerciais e ambientais.

Os principais requisitos exigidos pelos importadores, independente do país importador, além das exigências que cumpram os padrões culturais e comerciais deste país e dos documentos peculiares de uma exportação, são os documentos específicos. No caso dos produtos comestíveis, serão exigidos Certificados Veterinários ou Sanitários, que comprovem a sua boa apresentação e condições de ser consumido. São os casos dos Certificados emitidos pelos médicos veterinários do MAPA, parte animal aqui no Brasil. Já dos produtos de origem florestal, são exigidos Certificados Fitossanitários, emitidos pelo MAPA, parte vegetal, que comprovem sua boa apresentação e condições de uso.

Percebe-se que além dos requisitos ambientais, que são as certificações ambientais, os quais serão analisadas no próximo sub-item, os requisitos gerais, que são os principalmente de natureza das barreiras sanitárias e fitossanitárias fixadas em Acordos internacionais através da OMC (Organização Mundial de Comércio) que são exigidos pelos países importadores, são os mais exigidos principalmente pelas questões do protecionismo em relação as importações de todos países, e as questões de impedir que alguma doença ou praga proveniente do país exportador se instale no país importador, ou seja, são exigidos por uma questão de legislação e também como uma forma de ganharem isenção de impostos.

Segundo Thorstensen (1999, p.258):

As discussões sobre meio ambiente se ampliaram durante a Conferência do Rio sobre Meio Ambiente e desenvolvimento em 1992. A conferência consagrou o conceito de desenvolvimento sustentável, que se tornou o conceito básico de todas as futuras negociações internacionais sobre o meio ambiente[...].

Desde 1995, com o evento da Rodada do Uruguai (CEPEA, 2005) percebe-se cada vez mais a implantação de medidas restritivas através da imposição das barreiras sanitárias e fitossanitárias. Nota-se o Acordo para aplicação de Medidas Sanitárias e Fitossanitárias - SPS/OMC, que dispõe sobre todas as medidas sanitárias e fitossanitárias (MSFs) que se propõem a proteger a saúde humana e animal dos riscos associados aos alimentos; a saúde humana das doenças transmitidas por plantas e animais; animais e plantas de pragas e doenças; seja por meio de exigências técnicas ou não. O sentido de proteção no âmbito desse Acordo é o mais amplo possível, uma vez que procura abranger os mais diversos riscos associados à saúde humana, vegetal e animal, desde pragas e doenças dos alimentos às suas conseqüentes contaminações (CEPEA, 2005).

Tais fatores são importantes elementos na análise da criação da OMC no contexto internacional. A OMC analisada dentro da amplitude do Comércio Internacional se apresenta através de diversas vertentes, mas foi estabelecida desde a sua criação há dez anos atrás quatro funções latentes baseadas no GATT, 1994, tais como:

- facilitar a implantação, a administração, a operação, bem como levar adiante os objetivos dos acordos da Rodada do Uruguai;
- constituir um foro para as negociações das relações comerciais entre os estados membros, com objetivo de criar ou modificar acordos multilaterais de comércio;
- administrar o Entendimento (*Understanding*) sobre Regras e Procedimentos Relativos às Soluções de Controvérsias, isto é administrar o “tribunal” da OMC;
- administrar o Mecanismo de Revisão de políticas Comerciais (*Trade Policy Review Mechanism*) com objetivo de fazer revisões periódicas das Políticas de Comércio Externo de todos os membros da OMC, apontando os temas que estão em desacordo com as regras negociadas (Thorstensen, 1999, p.43).

A harmonização tem sido perseguida por meio da ação de três instituições internacionais científicas. São elas: o Codex Alimentarius (Codex), no âmbito de segurança alimentar; a Organização Internacional de Epizootias (OIE), que trata das questões pertinentes à saúde animal; e a Convenção Internacional para Produção Vegetal (IPPV), no que tange aos vegetais. As normas avalizadas por essas instituições garantem os níveis de segurança, embora muitos países venham adotando padrões diferentes (CEPEA, 2005).

Na questão da transparência e implicação de barreiras, destaca-se que as restrições sanitárias e fitossanitárias caracterizam uma barreira comercial. Nota-se que alguns critérios para identificar o seu uso com finalidade de restringir o comércio, podem ser apontados de pronto, como a discriminação entre países, sem justificativa científica; a arbitrariedade na aplicação das medidas; a discriminação no tratamento entre produtos nacionais e internacionais (CEPEA, 2005).

A respeito da questão do comércio e meio ambiente, percebe-se que estas questões diferem quanto aos objetivos de suas políticas.

Segundo Thorstensen (1999, p.258): “A Política de comércio Externo objetiva a liberalização do comércio internacional, enquanto que a Política de Meio Ambiente defende a preservação do ambiente em termos físicos, a saúde e a segurança humana, a proteção ao consumidor e o tratamento dado aos animais.” Como exemplo disto deve-se citar o caso da febre aftosa que embora não atinja a saúde humana, acaba atingindo a saúde animal e a economia.

Quando um determinado país insere e adota novas políticas ambientais, estas acabam refletindo aspectos positivos e negativos em outros países. Portanto, torna-se necessário mundialmente uma equalização da política ambiental e de comércio exterior. Nesta questão entra a competitividade. Conforme Esty e Geradin (*apud* THORSTENSEN, 1999, p.261) :

Outra dimensão do conflito sobre comércio e meio ambiente tem a ver com a percepção dos diferentes países a respeito da questão de acesso a mercados e a questão da competitividade. No caso de acesso a mercados, os defensores do livre comércio estão preocupados com o desenvolvimento de padrões ambientais para produtos e como tais padrões podem servir como barreiras ao comércio.[...] ”. Percebe-se a dificuldade em conciliar este conflito com a preocupação dos ambientalistas.

Thorstensen (1999, p.272) menciona que para a conferência Ministerial de Seattle, em novembro de 1999 o tema meio ambiente foi discutido entre as propostas de recomendações sobre futuros trabalhos com base no programa de trabalho iniciado em Marraqueche.

Dentre os pontos levantados, merecem destaque segundo WTO (1999):

- necessidade de se verificar se as regras da OMC levaram em consideração as preocupações com o desenvolvimento sustentável e o meio ambiente, como foi estabelecido no preâmbulo do Acordo Constitutivo da OMC;
- exame do direito dos países de protegerem a saúde, a segurança e o ambiente;
- necessidade de se esclarecer a situação sobre a relação entre os Acordos Multilaterais sobre o Ambiente e a OMC;

- verificação se as regras atuais da OMC podem acomodar medidas comerciais para fins ambientais, entre elas a etiquetagem ecológica e o ciclo de produto por inteiro nas especificações ambientais;
- verificação se as novas regras sobre ambiente não estão abrindo espaço para o protecionismo;
- inclusão da dimensão ambiente nas várias áreas de negociação para que se garanta complementaridade entre liberalização de comércio e proteção ambiental;
- consideração de aspectos ambientais no tratamento de temas sobre acesso a mercados;
- consideração sobre a compatibilidade das decisões da OMC sobre ambiente dentro da jurisprudência dos painéis e as futuras regras sobre ambiente;
- consideração sobre a pressão exercida por vários segmentos da sociedade para que a OMC inclua meio ambiente na sua agenda;
- vários membros em desenvolvimento consideram prematura a negociação de um novo acordo sobre comércio e meio ambiente, e que temas sobre ambiente devem ser tratados em organizações específicas e não na OMC, e que regras já existentes são suficientes para lidar com a dimensão ambiental do comércio.

Perante o exposto percebe-se a complexidade da relação comércio *versus* questão ambiental que Thorstensen (1999, p.272-273) defende a probabilidade de que este assunto torne-se objeto de troca de compensações dos países desenvolvidos por temas de interesse dos países em desenvolvimento como agricultura e têxteis.

TBT

É importante mencionar que no contexto dos esforços, a nível mundial, em se fixar padrões para as negociações, os quais são feitos através de acordos e um dos principais acordos é o TBT, o qual afirma que mediante a possibilidade de utilizar essas medidas como forma de interferir no comércio, o GATT estabeleceu o Código de Normas (Standards Code) na Rodada Tóquio (1974/79), com o objetivo de regulamentar as barreiras técnicas. A princípio, essas regras consistiam em orientações gerais sobre como se deveria criar, adotar e implementar os regulamentos, as normas e o processo de avaliação de conformidade dos regulamentos e normas técnicas. Contudo, o Código de Normas (Standards Code) não tinha caráter obrigatório, uma vez que o GATT era um acordo de livre adesão, o que impedia uma maior abrangência do acordo (CEPEA,2005) .

Pelo fato destas regras não possuírem caráter obrigatório notou-se a necessidade de fixação e adoção de novos acordos:

Até então, por "barreiras técnicas" eram conhecidas tanto as medidas técnicas propriamente ditas quanto as medidas fitossanitárias e sanitárias. Ao final da Rodada Uruguai, o Standards Code deu origem a dois novos acordos: o Acordo de medidas Sanitárias e Fitossanitárias (SPS) e o Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (Agreement on Technical Barrier to Trade -TBT) (CEPEA, 2005).

Portanto como o TBT era direcionado pela OMC que fez às vezes do GATT, passando a ser uma organização responsável pelas diretrizes adotadas no Comércio Mundial este mesmo passou a ter maior expressividade do que o código de normas porque passou a ter caráter obrigatório.

O maior objetivo da OMC através da adoção em caráter obrigatório do TBT, justifica-se pela intenção de vencer os obstáculos que inviabilizam o comércio internacional, visto que os países signatários podem se manifestar de forma democrática na OMC. Ainda existe sempre quando são criadas novas normas a notificação a todos países de qualquer mudança ocorrida, para que não se fuja do princípio da transparência, o mais latente do TBT. Como existe por parte da OMC a preocupação com o nivelamento, embora existam as diferenças culturais e econômicas entre os países desenvolvidos e os menos desenvolvidos, destaca-se que outro princípio (provision, como é denominado no TBT) importante que fundamenta o Acordo, estabelece que os regulamentos/padrões devem ser aplicados tanto aos produtos de origem nacional quanto aos produtos importados. É o princípio da não-discriminação, cujo objetivo é impedir que as medidas sejam criadas para restringir o comércio internacional, ou seja, que sejam impostas como barreira comercial (CEPEA, 2005).

No contexto do teor deste acordo (TBT) percebe-se que os maiores objetivos fixados neste acordo contemplam a questão ambiental como preocupação atual da OMC. Portanto alguns objetivos foram definidos pelo TBT como legítimos para justificar a elaboração e adoção de normas e padrões técnicos são:

- 1) Prevenção de práticas que possam induzir ao erro;
- 2) Proteção da saúde humana;
- 3) Proteção da saúde animal e vegetal;
- 4) Proteção da segurança nacional; e
- 5) Proteção do meio-ambiente. (CEPEA,2005).

Pode-se encontrar a composição na íntegra deste acordo TBT da OMC (CEPEA, 2005) no *site* do INMETRO, cujo endereço é o www.inmetro.gov.br.

Segundo análises do CEPEA, o TBT (Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio), após anos de implantação, repercute no âmbito internacional como um Acordo com efeitos mais positivos do que negativos, mas ainda enfrenta obstáculos de diversas naturezas como política, social, econômica e principalmente cultural, pois existem uma vasta gama de países envolvidos, mas percebe-se que não existe um sistema homogêneo de países envolvidos. Portanto, salienta-se que se busca um sistema homogêneo de procedimentos para que se lidem com estas diferenças é aonde consiste o maior problema de adaptação de todos.

São realizadas reuniões pelo Comitê deste acordo (TBT) periodicamente (trienal), para que se possam avaliar os procedimentos e se verificar o que deve-se mudar para aperfeiçoá-los. No programa de trabalho da primeira revisão, as tarefas seguintes foram apontadas e direcionadas, principalmente, aos países em desenvolvimento:

a) adoção de medidas para capacitar países em desenvolvimento, transferir tecnologia, preparar e adotar normas técnicas, padrões ou procedimentos de conformidade, em virtude de suas necessidades especiais de desenvolvimento;

b) realização de um estudo pelo Secretariado para averiguar o estado de conhecimento sobre as barreiras técnicas nos países em desenvolvimento, especialmente pelas pequenas e médias empresas;

c) avaliação de como (e se) estão sendo considerados os problemas dos países em desenvolvimento nas organizações normatizadoras internacionais;

d) promoção de eventos internacionais para disseminar as provisões do Acordo nos territórios das nações em desenvolvimento;

e) encorajamento ao uso de padrões internacionais, a submissão dos relatórios e a apresentação pelos países membros de eventuais dificuldades enfrentadas ao Comitê, como a troca de informações entre eles (CEPEA, 2005).

Nestas revisões ocorridas nos anos de 1997 e em 2000, percebe-se que os membros que mais se manifestaram a respeito das divergências ainda existentes foram a Comunidade Européia, fato que enfatizou a importância de avaliar os impactos das regulamentações legítimas, e não apenas aquelas consideradas indevidas. Propôs também aprofundar o estudo sobre a elaboração de diretrizes multilaterais quanto à etiquetagem e de discutir-se a etiquetagem ecológica. Neste contexto, cabe ressaltar que, a Comunidade Européia contribuiu para a aprovação de um pequeno texto sobre rotulagem, acenando para que o Comitê acompanhasse de perto esse assunto – atualmente, a rotulagem de transgênicos é um dos temas mais controversos no âmbito do TBT, sendo a União Européia o país com maior destaque, entre os desenvolvidos, na normatização do tema junto ao TBT, consideradas as

notificações feitas desde 1995 (CEPEA,2005).

O segundo membro que mais contestou foi a Índia que por sua vez, destacou a proliferação de regulamentações e normas técnicas pelas nações desenvolvidas. Sugeriu que as exportações dos países em desenvolvimento estavam duplamente prejudicadas: pelos padrões, regulamentos e procedimentos de avaliação de conformidade “incompatíveis com as obrigações do acordo”, e pela incapacidade técnica e financeira que os países em desenvolvimento enfrentavam para cumpri-las (CEPEA, 2005).

A segunda revisão trienal concentrou-se no desenvolvimento da padronização internacional (CEPEA, 2005). Sendo que a terceira revisão trienal concentrou-se na discussão sobre a implementação e administração do Acordo, na prática de regulamentação, transparência, procedimentos de avaliação de conformidade, assistência técnica aos outros membros e tratamento especial e diferenciado às nações em desenvolvimento. Abordaram também alguns assuntos já debatidos na segunda revisão trienal, como a necessidade do uso de guias ou recomendações internacionais (CEPEA, 2005).

Durante a elaboração desta dissertação encontrou-se disponível na Internet vários materiais elaborados pelo INMETRO que nos chamam a atenção pelo fato da elaboração destes materiais consistirem na preocupação do Estado em difundir as questões das barreiras técnicas aos exportadores brasileiros para que os mesmos não fiquem tão suscetíveis as barreiras técnicas internacionais cada vez mais exigidas, principalmente no que tange às questões ambientais. Em um destes materiais elaborados pelo INMETRO cujo teor concentra-se nas barreiras técnicas em geral e a origem das mesmas. Quanto ao direcionamento deste material nota-se que o mesmo focaliza como público-alvo as micro, pequenas e médias empresas e o mesmo foi lançado pelo MDIC, CNI, INMETRO e SENAI.

Dentre os parâmetros exigidos pelo TBT/OMC o INMETRO atua no Brasil como interlocutor através do “Ponto Focal de Barreiras Técnicas às Exportações”. Além destas centralizações de informações elaboradas percebe-se que o INMETRO presta um serviço de importância basilar para a empresa brasileira, pois permitiu condensar numa pequena brochura os elementos essenciais que recolheu durante a sua lide diária com aqueles temas, bem como, principalmente, no trato rotineiro da administração e da implementação do Acordo TBT junto a Genebra (INMETRO, 2004).

É importante a difusão destas informações principalmente quando este material menciona que o INMETRO exerce no Brasil a função de Ponto Focal do Acordo sobre as Barreiras Técnicas ao Comércio, desde o início da década de 80 aonde a mesma tem sido implementada ao longo destas outras duas décadas. Salienta-se ainda que através destas

medidas, ou seja, pela intenção da elaboração informativa destes materiais especiais ou simplesmente da difusão destas direcionadas ao exportador brasileiro, fazem com que aos poucos implemente-se ao aumento do Superávit na Balança Comercial Brasileira. Destaca-se ainda que embora exista este envolvimento do estado, em apresentar aos exportadores brasileiros esta gama de informações, que possibilitam a inserção e permanência em mercados mundiais, estão mais latentes, hoje em dia, devido a disponibilidade destes materiais na Internet, o que tem auxiliado constantemente os exportadores. Sugere-se aqui que embora haja esta disponibilidade de recursos aos exportadores, os mesmos deveriam ser mais visitados e ter mais oportunidades de cursos, enfim, da massificação destas informações.

Devido à globalização, cada vez mais existem imposição das barreiras, ou seja, através destas os países importadores dificultam o ingresso de mercadorias estrangeira, alguns com o objetivo de evitar práticas de dumping e até criar ou manter um certo protecionismo, às empresas de seu país. Como atualmente, as negociações internacionais através de Acordos, tem possibilitado a redução de tarifas, cada vez mais. Como estes países acabam não tendo tanto argumento para impossibilitar estas negociações, o que acabou criando-se de uma maneira politicamente mais saudável as barreiras técnicas, ou seja, restrições impostas aos exportadores de outros países as quais fazem com que os exportadores sujeitem-se ao cumprimento destas regras, para que possam ingressar e se manter em outros mercados.

O INMETRO conceitua Regulamentos e Regras a seguir:

- Regulamentos: estes são estipulados pelo governo, cujo cumprimento é de caráter compulsório, ou seja obrigatório, desempenhado pelos agentes deste governo tal como no Brasil que além do INMETRO por exemplo os Ministérios desempenharão cada um sua atribuição, baseado na sua área de competência, tais como o Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento; Ministério do trabalho e do Emprego; Ministério do Meio-Ambiente; Ministério da Defesa; Ministério dos Transportes e Ministério da Defesa; Ministério dos transportes e Ministério da Saúde (INMETRO,2004). Destaca-se que a equivalência destes regulamentos vale tanto para os produtos importados como aos exportados e se não houver o cumprimento destes regulamentos na produção da carga a mesma não poderá ser comercializada. Salienta-se ainda que estes regulamentos são instituídos com os seguintes objetivos: garantia da segurança e saúde dos consumidores; proteção dos consumidores contra práticas comerciais enganosas e a compra inadvertida de produtos inadequados ao uso e proteção do meio ambiente (INMETRO, 2004).

- Normas: estas tem caráter voluntário, ou seja, não tem caráter proibitivo mas sim restritivo de ingressarem nos países importadores. No Brasil o órgão habilitado a elaborar estas normas é a ABNT (Associação Brasileira de Normas Técnicas). Trata-se de uma entidade privada responsável pela coordenação, orientação e supervisão destas normas no processo de criação das normas nacionais.

Visto que o cumprimento destas normas e regulamentos são testados através de procedimentos tais como inspeções, testes e verificações, sendo que o sinônimo dos resultados destes procedimentos de avaliação da conformidade do produto consiste principalmente na confiança. Salienta-se que muitas vezes na prática o importador contrata entidades certificadoras para que elas possam visualizar e inspecionar esta carga aonde as mesmas emitirão relatórios sobre a conformidade ou inconformidade deste produto. Neste caso pode-se citar como entidades certificadoras: SGS, Bureau Veritas dentre outras.

Cita-se como entrave financeiro o custo do cumprimento destes regulamentos e normas que ainda recaem e são de responsabilidade do produtor o que salienta-se como um entrave. Até o presente momento desta dissertação não se encontrou nenhum programa de apoio aos exportadores neste sentido, o que verifica-se que existem programas de financiamento a exportadores mas também que não são de apoio financeiro para o pagamento de tal encargo. Percebe-se neste sentido que o exportador não encontra apoio financeiro do Estado neste sentido, como a redução da carga tributária, que ajudaria muito o exportador a ingressar e se manter no mercado externo, independente do seu porte. Verifica-se que a única atitude mundial que se tem adotado com o objetivo de minimizar estes custos para o cumprimento da avaliação de conformidade para o produtor/exportador é o fato de determinado produto ser testado uma vez e daí por diante aceito em qualquer mercado. Nota-se que este procedimento não ajuda muito em particular os exportadores de madeira, principalmente porque geralmente dependendo do tipo de madeira e da finalidade a qual ela é destinada, geralmente consiste em uma carga de baixo valor agregado.

A principio as normas e regulamentos técnicos não constituem barreiras técnicas, apenas servem de parâmetro. As mesmas só constituirão estas quando as exigências neles contidas forem além do aceitável (INMETRO, 2004).

No âmbito da OMC, elaboraram um acordo internacional para que as questões que norteiam as barreiras técnicas fossem resolvidas através do TBT.

Através do estudo elaborado pelo INMETRO, quanto às barreiras técnicas impostas pelos países importadores, quanto às questões ambientais, percebe-se que o Estado Brasileiro tem atuado intensamente em prol dos exportadores brasileiros, no sentido de difundir as

informações a estes, visto que percebe-se no mercado exportador uma carência muito grande de informações, que façam com que os exportadores consigam se inserir e principalmente se manter no mercado externo cada vez mais exigente, no aspecto ambiental da produção da carga importada. Uma das formas de difusão destas informações apresenta-se pelo sistema “Alerta Exportador”, que disponibiliza, gratuitamente, requisitos obrigatórios de todos os países membros da Organização Mundial do Comércio (OMC) (INMETRO, 2004).

Ainda no que diz respeito a esta difusão de informações direcionadas para a indústria madeireira e moveleira, salienta-se o fato que além da iniciativa da UNCTAD de criar uma força tarefa, da qual o INMETRO faz parte, para estudar possíveis mecanismos de disseminação de informação sobre requisitos ambientais, principalmente para países em desenvolvimento (INMETRO, 2004).

Os Principais documentos exigidos em um processo de exportação que estão diretamente ligados aos requisitos. Destacando-se o Conhecimento de embarque dependendo do transporte contratado, sendo este geralmente o marítimo será o B/L (*Bill of Lading*), a fatura comercial (*Commercial Invoice*) e o romaneio (*Packing List*), os quais são padrões em um processo de exportação além dos documentos específicos dependendo da natureza da carga, sendo que destacam-se os certificados no que se referem as exigências dos importadores que visem atender os requisitos ambientais. Geralmente como o importador é ciente da legislação do seu país, ele é quem instrui o exportador a emitir os documentos conforme o exigido para que a liberação seja mais ágil e não transcorra nenhum ônus adicional para ambas as partes, devido algum erro na documentação, o que implica em despesas desnecessárias. Portanto, seguem os principais certificados que devem ser destacados e que atendem os objetivos deste trabalho, tais como:

1 -Certificados de origem (*Certificate of Origin*) ou *FORM A*: O Form A existe desde 1970 e é um certificado muito importante porque permite ao país importador signatário da UNCTAD e beneficiário do SGP (Sistema Geral de Preferências) redução de impostos no seu país. Este é confeccionado pelo exportador que leva até o Banco do Brasil S/A, cuja agência tenha o setor de câmbio responsável pela emissão deste. Trata-se de um Certificado de origem. Os países signatários deste acordo são somente os que seguem e que constam no verso do formulário padrão que pode ser adquirido no Banco do Brasil S.A. Segundo Thorstensen (1999, p.262):

Em termos de comércio com países terceiros, a CE introduziu uma cláusula ambiental no seu SGP- Sistema Geral de Preferências, que concede tratamento preferencial aos países menos desenvolvidos. A partir de janeiro de 1999, foi previsto a concessão de preferências aduaneiras extras à importação de países que forneçam produtos cujas características e os métodos de produção tenham sido internacionalmente acordados, especialmente se para ajustarem às normas estabelecidas pela Organização Internacional de Madeiras Tropicais, relativas à gestão de florestas tropicais.”

Quando o país importador não for nenhum dos signatários do SGP, inclusive o caso dos Estados Unidos, mesmo estando listado no SGP, se aconselha a emitir o Certificate of Origin (Certificado de Origem), confeccionado pelo exportador ou Despachante Aduaneiro em formulário padrão adquirido na Associação Comercial e Industrial da cidade onde fica situado o Porto de Embarque e o mesmo é emitido por esta Associação. Existem também os Certificados emitidos por estas Associações que são credenciadas perante a Federação de Indústria de cada Estado, no caso particular de Santa Catarina a FIESC. Mas são mais comuns no caso do MERCOSUL.

2-Certificados Fitossanitários: Trata-se de Certificado confeccionado pelo exportador em formulário padrão e será emitido pelo MAPA do Porto de embarque, contempla os produtos de origem vegetal. O responsável pela parte vegetal será o Engenheiro Agrônomo do MAPA;

3-Certificados Veterinários: Trata-se do certificado emitido para produtos cárneos e sub-produtos de origem animal como o exemplo de exportação de couro bovino e outros. Depende do país, pois existem vários modelos de formulários para estes certificados. O exportador o confecciona e o MAPA de origem ou o MAPA do Porto de embarque emitirá o mesmo. Trata-se da parte animal do MAPA administrada pelo Médico Veterinário daquela repartição.

2.3 Legislação ambiental e internacional

Cada vez mais a preocupação mundial está direcionada para a causa verde. Verifica-se o tamanho do prejuízo ambiental causado em virtude do desmatamento o que fez com que o mercado externo tentasse reverter este quadro.

Segundo Donaire (1999, p.32) “no Brasil, a gestão do meio ambiente caracteriza-se pela desarticulação dos diferentes organismos envolvidos, pela falta de coordenação e pela escassez de recursos financeiros e humanos para gerenciamento das questões relativas ao

meio ambiente”. Pois percebe-se que ainda falta o amadurecimento para que estas questões ambientais sejam tão valorizadas quanto as questões econômicas, pois a política ambiental tem que ser valorizada, pois se esta for bem aplicada, os produtos brasileiros serão cada vez mais bem quistos pelo mercado internacional.

Donaire (1999, p.33) comenta que “através da Lei Federal nº 6.803 de 1980, a Lei nº 6.938 de 1981 e o Decreto Executivo nº 88.351, foram criados diversos agentes de controle ambiental, tanto em nível federal, quanto no nível estadual e municipal”. Avalia-se que através da adoção destas leis o Estado Brasileiro começa a tomar atitudes que demonstram que estão começando a priorizar a questão da política ambiental devido até uma pressão do mercado internacional.

A Lei no. 9.605, de 12 de fevereiro de 1998 que Donaire (1999, p.147) faz menção em seu livro: *Gestão Ambiental na Empresa*. Esta lei foi sancionada pelo Presidente da República da época Fernando Henrique Cardoso e menciona Gustavo Krausse que esta “*dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente, e dá outras providências.*” Está no DOU de 13-2-1998 e retificada em 17-2-1998.

Dentre os oito capítulos que contemplam:

- Capítulo I: disposições gerais;
- Capítulo II: da aplicação da pena;
- Capítulo III: da apreensão do produto e do instrumento de infração administrativa ou de crime;
- Capítulo IV: da ação e do processo penal;
- Capítulo V: dos crimes contra o meio ambiente, que é subdividido em seções, tais como: Seção I - dos crimes contra a Fauna; Seção II - Dos crimes contra a Flora; Seção III - Da Poluição e outros crimes ambientais; Seção IV - Dos crimes contra o Ordenamento Urbano e o Patrimônio Cultural; Seção V – Dos crimes contra a Administração Ambiental;
- Capítulo VI : da infração administrativa;
- Capítulo VII : da cooperação internacional para a preservação do meio ambiente;
- Capítulo VIII: disposições finais

Segundo Donaire (1999, p.164) menciona a Medida Provisória nº 1.710-4, de 3 de dezembro de 1998 que acrescenta dispositivo a Lei nº 9.605, de 12 de fevereiro de 1998, que dispõe sobre as sanções penais e administrativas derivadas de condutas e atividades lesivas ao meio ambiente. Sendo que é acrescido apenas o “Art.79- A” (este artigo é um complemento

ao Art. 79 que faz parte do Capítulo VIII – DISPOSIÇÕES GERAIS - desta lei 9.605 que aborda a autorização e procedimentos aos órgãos ambientais integrantes do SISNAMA, responsáveis pela execução de programas e projetos e pelo controle e fiscalização dos estabelecimentos e das atividades suscetíveis de degradarem a qualidade ambiental, ficam autorizados a celebrar, com força de título executivo extrajudicial, termo de compromisso com pessoas físicas ou jurídicas responsáveis pela construção, instalação, ampliação e funcionamento de estabelecimentos e atividades utilizadores de recursos ambientais, considerados efetiva ou potencialmente poluidores.

Todos os capítulos desta lei são interessantes porque demonstram que somente através de sanções e penalidades financeira a sociedade em geral começa a ter a conscientização ambiental por causa da pressão econômica senão surge pela consciência e a amadurecimento de que o Meio Ambiente têm que ser conservado. Na íntegra desta lei o que mais chama atenção é o Capítulo VII que trata da Cooperação Internacional para a Preservação Ambiental, o qual é transcrito por Donaire (1999, p.163) segue o mesmo na íntegra para análise:

“Art. 77. Resguardados a soberania nacional, a ordem pública e os bons costumes, O Governo brasileiro prestará, no que concerne ao meio ambiente, a necessária cooperação a outro país, sem qualquer ônus, quando solicitado para:

- I- produção de prova;
- II- exame de objetos e lugares;
- III- informações sobre pessoas e coisas;
- IV- presença temporária da pessoa presa, cujas declarações tenham relevância para a decisão de uma causa;
- V- outras formas de assistência permitidas pela legislação em vigor ou pelos tratados de que o Brasil seja parte.

Parágrafo 1º. A solicitação de que trata este artigo será dirigida ao Ministério da Justiça, que a remeterá, quando necessário, ao órgão judiciário competente para decidir a seu respeito, ou a encaminhará à autoridade capaz de atendê-la;

Parágrafo 2º. A solicitação deverá conter:

- I- o nome e a qualificação da autoridade solicitante;
- II- o objeto e o motivo de sua formulação;
- III- a descrição sumária do procedimento em curso no país solicitante;
- IV- a especificação de assistência solicitada;
- V- a documentação indispensável ao seu esclarecimento, quando for o caso”.

Segundo Almeida et al. (2000, p.121) “o Arcabouço Jurídico Administrativo de Meio

Ambiente no Brasil na esfera federal apresenta os dispositivos legais vigentes a nível estimado:

- Constituição Federativa do Brasil de 1988
- Medida Provisória;
- Leis federais;
- Decretos-leis;
- Resoluções CONAMA;
- Portarias, Instruções normativas e similares do IBAMA.

Em relação a legislação com certas exceções, os procedimentos ambientais são regulados por legislação ambiental à nível nacional. Segundo Howard (2001, p.263) a “lei internacional impõe obrigações aos Estados e não às companhias. Mas as leis nacionais estão cada vez mais tendo de refletir sobre padrões e metas para combater a poluição nos acordos internacionais. Atualmente, os mais destacados são os acordos oriundos da Convenção das Nações Unidas sobre a Mudança Climática, assinado no Rio de Janeiro em 1992. Avanços na regulamentação ambiental incluem:

- O uso de instrumentos econômicos ou de mercado, como impostos e multas pelo uso do ambiente e títulos negociáveis de poluição;
- O uso de avaliações do impacto ambiental para prevenção e planejamento;
- Exigências para que a indústria forneça mais e melhores informações sobre um leque cada vez mais amplo de atividades;
- Adoção crescente de técnicas integradas de controle da poluição;
- Uma extensão da noção de responsabilidade pelo prejuízo ambiental;
- A introdução do princípio da precaução, em especial na lei internacional.”

2.4 Requisitos ambientais para produtos

Atualmente os exportadores, principalmente os brasileiros colidem com um novo tipo de protecionismo latente no mercado internacional, que trata-se da questão da distinção dos produtos *versus* as barreiras ambientais.

As principais fatores que impulsionam as empresas a buscarem a certificação de seus produtos são: “diferencial no mercado, vantagem competitiva; barreiras técnicas de mercado, crescimento da consciência ambiental; pressões de agências financiadoras; pressões de

clientes; seguradoras; modernização do sistema de qualidade e sofisticação do processo produtivo.” (ALMEIDA et al., 2000, p.12)

Quanto a questão da Certificação das empresas e de seus produtos por tratar-se de uma questão atualizada e em busca de um desenvolvimento sustentável, principalmente porque atualmente tem como seu núcleo a questão ambiental, ainda existem paradigmas a serem quebrados em virtude das exigências seguirem um padrão internacional. Segundo Howard (2001, p.261) “esquemas de certificação de produtos, como o Ecolabel na União Européia ou a certificação pelo Forest Stewardship Council são atualmente restritos, mas, provavelmente crescerão em importância. O padrão internacional para a gestão ambiental, na forma da ISO 14001, foi aprovado somente em 1996, como o primeiro de uma série sobre o desempenho ambiental. A ISO 14001 vem sendo seguida tanto por empresas de países menos regulados que desejam penetrar em mercados mais conscientes da questão ambiental, quanto por empresas globais que precisam de diretrizes operacionais para operar em regiões menos regulamentadas. A Ford é uma líder na intenção de adotar esse padrão em escala mundial”.

Indiferente da mercadoria produzida e da localização da empresa busca-se através da certificação a adaptação da empresa e produto em padrões ambientais internacionais. Muitas empresas buscam melhorar e se inserir no mercado sem contar com o apoio do seu Estado.

A certificação reflete a preocupação do exportador em além de se aventurar em busca de novos negócios em outros novos mercados, implica também que a preocupação com a proteção ambiental seja vista e empregada em sua empresa como um investimento.

A globalização não interferiu ao longo das décadas apenas nos meio de comunicação e no mercado mundial, mas sim no contexto de nossas vidas. A abertura de mercados ao comércio internacional, migração de capitais, uniformização e expansão tecnológica, tudo isso, capitaneado por uma frenética expansão dos meios de comunicação, parecem ser forças incontroláveis a mudar hábitos e conceitos, procedimentos e instituições (IIS, 2004).

Os impactos da globalização da economia sobre o meio ambiente decorrem principalmente de seus efeitos sobre os sistemas produtivos e sobre os hábitos de consumo das populações (IIS, 2004).

Os mercados mais competitivos e em busca de minimização de custos evidenciam que há uma clara tendência, na economia mundial, de concentrar-se nos países mais desenvolvidos, atividades mais ligadas ao desenvolvimento de tecnologias, à engenharia de produtos e à comercialização. Por outro lado, a atividade de produção, mesmo com níveis altos de automação, tenderá a concentrar-se nos países menos desenvolvidos, onde são mais baratos a mão-de-obra e o solo e são contornadas, com menores custos, as exigências de

proteção ao meio ambiente (IIS, 2004).

A medida mais eficaz para evitar ou minimizar os efeitos deletérios dessas e de outras conseqüências da globalização sobre o meio ambiente seria a adoção, por todos os países, de legislações ambientais com níveis equivalentes de exigências. O fortalecimento das instituições de meio ambiente, principalmente dos órgãos encarregados de implementar e manter o cumprimento das leis, é igualmente fundamental. Para isto, seriam necessárias, além de ações dos governos dos países em desenvolvimento, assistência econômica e técnica das nações mais ricas, embora sejam realizados encontros que mobilizem vários Estados e destes derivem documentos oriundos da vontade mundial, como por exemplo o caso da Agenda 21, resultante da Conferência das Nações Unidas sobre o Meio Ambiente e Desenvolvimento, realizada no Rio de Janeiro em 1992 (IIS, 2004).

Torna-se importante destacar a importância do valor econômico do ambiente que segundo Marques(et al, 1999, p.35), o resume na seguinte equação:

$$\text{Valor Econômico do Meio Ambiente} = \text{Valor de Uso} + \text{Valor de opção} + \text{Valor de existência}$$

Ainda segundo Marques (et al., 1999, p.35):[...] o valor de usos engloba o uso direto e indireto, e os valores de existência e de opção são de difícil conceituação. Em termos gerais, o valor de existência pode ser entendido como valor que os indivíduos conferem a certos serviços ambientais, como espécies em extinção ou raras, santuários ecológicos ou algum ecossistema raro ou único, mesmo quando não há intenção de apreciá-los ou usá-los de alguma forma. O valor de opção expressa uma preocupação com a geração futura, mas também com a geração presente à medida que procura manter a possibilidade de uso futuro e sustentável do recurso ambiental. “ Sendo que o mesmo conceitua o valor de existência que retira da valoração o caráter utilitarista, pois considera que um indivíduo mesmo não consumindo os serviços e bens ambientais, pode manter-se preocupado com sua qualidade ou existência, derivando daí satisfação.

Este conceito de valor econômico do meio ambiente permite analisar a importância da conservação do meio ambiente analisada não somente sob a ótica financeira mas sim pelo seu valor subjetivo como mencionado anteriormente.

Existe sempre os dois lados da moeda. Se por um lado, em que certas medidas que seriam em prol do Meio Ambiente são deixadas de lado, devido aos interesses políticos e econômicos, outras são instituídas, através de medidas e procedimentos, que fazem com que surjam novos setores dentro da indústria, em virtude do Capitalismo, que acaba sendo

responsável pela criação de uma indústria e de um mercado ligados à proteção e recuperação ambiental. Nesta lista incluem-se equipamentos de controle da poluição, sistemas de coleta, tratamento e reciclagem de resíduos sólidos e líquidos, inclusive lixo e esgoto urbanos, e novas técnicas de produção. São setores que movimentam fortes interesses econômicos, os quais acabam por influenciar os poderes públicos para que as leis ambientais sejam mais exigentes e haja instituições mais eficientes para torná-las efetivas (IIS,2004).

Segundo Cavalcanti(1999,p.72): “ Perturbando intensamente o meio ambiente, alterando-o qualitativamente de maneira irreversível, o constante aumento das atividades dissipadoras nas economias industriais explica-se pelo “fato de que é economicamente eficiente conduzir-se de forma ecologicamente ineficiente”(Binswanger,1993:227). Tudo acontece porque os preços fixados nos mercados não captam a dimensão ecológica dos processos econômicos, tratando-a como algo externo, fora do controle da ciência econômica: aquilo que os economistas chamam friamente de “externalidades”(a vida,por exemplo,é uma dessas externalidades). Com efeito,os serviços do ecossistema não tem preço, são “bens livres”(quem paga pelo ar que respira ou pela estabilidade do ciclo biogeoquímico, ou pela produção de fotossíntese?).”

Segundo Motta (et al, 1999, p.129):”Os custos ambientais geralmente não são captados nas relações de mercado, devido à indefinição de direitos privados de propriedade :o custo de degradação não incide sobre os que degradam,mas recaem sobre a sociedade como um todo e sobre as gerações futuras. Em outras palavras, o uso do meio ambiente gera externalidades(custos ambientais) não captadas pelo sistema de preços e,portanto, externos às funções de custo e demanda. Conseqüentemente, o mercado não gera incentivos apropriados para uso eficiente dos recursos naturais,os quais, tratados como recursos livres ou de custo muito baixo, tendem a ser superexplorados.” Percebe-se que tanto a linha de pesquisa Cavalcanti como Motta convergem para o mesmo problema que lida com a “ externalidade”, ou seja, o cerne do meio ambiente e a dificuldade de se mensurar o valor que representa a preservação deste. Ainda conforme Motta (1999, p.130-131):”Três questões parecem ser objeto de consenso na avaliação da gestão ambiental no país:

- A política ambiental brasileira está baseada em restrições legais de comando-e-controle;que apresentam uma capacidade reduzida de controle ambiental e geram ineficiência no setor;
- A competitividade internacional da economia, por outro lado, dependerá cada vez mais, do ajuste estrutural que o setor for capaz de antecipar, para se coadunar com os padrões ambientais vigentes no mercado externo;

- Este ajuste, que poderá exigir custos elevados, não poderá se realizar sem o apoio de ações de fomento e de mecanismos mais flexíveis de internalização dos custos ambientais. “

Segundo Thorstensen (1999, p.271):”Partindo-se do fato de que as externalidades ambientais não respeitam fronteiras nacionais, e de que o problema tem de ser tratado internacionalmente, vários são os exemplos de medidas comerciais que foram levadas a painéis da OMC, porque certos países tomaram medidas comerciais para implementarem políticas ambientais. Dentre eles:dano ambiental derivado da importação direta de um produto ;dano que transpõe a fronteira através de um método de produção ou processamento;dano disperso causado pelo método de produção de um número grande de países;problemas de conservação de recursos naturais, e efeitos danosos nos recursos naturais de um país por práticas efetuadas em outros países.” Portanto,destaca-se a preocupação contínua da OMC e que tais danos ambientais podem ser evitados se forem cumpridos os requisitos ambientais.

Destaca-se que o Brasil necessita de incrementos na sua política de gestão ambiental para que atinja maior índice de eficácia, como exemplo disto serão exposto a seguir algumas metas que comprovam esta afirmação. Segundo Boeira (2003, p.523) “no segundo governo FHC(1999-2002), o MMA é ocupado pelo deputado Sarney Filho, seguem as principais metas de Sarney Filho(...)” ao tomar posse em 1998:

1. Promover a descentralização da gestão ambiental mediante revisão e repartição das competências das distintas esferas de governo,levando em conta o princípio federativo e o fortalecimento institucional do SISNAMA (Sistema Nacional do Meio Ambiente) ;

2-Subordinar os instrumentos de gestão previstos na legislação ambiental,como o monitoramento e licenciamento,às metas de qualidade,através de precisos indicadores de aferição do desempenho da administração ambiental, notadamente em relação ao controle da poluição dos centros urbanos e do desmatamento e queimadas das nossas matas e florestas;

3-Ampliar as áreas protegidas, mediante criação de novas unidades de conservação de uso direto e indireto, bem como a implementação de infra-estrutura destinada a eliminar subutilização científica, educativa e turística dos parques e reservas existentes no país;

4-Expandir a base florestal produtiva,combinando as ações de reflorestamento e recuperação de áreas degradadas, visando alimentar a oferta sustentável de madeira,regenerar ecossistemas afetados pela ação antrópica e contribuir para deter o avanço global de gás carbônico.

Segundo Donaire (1999, p.59) o mesmo destaca e subdivide os benefícios da gestão ambiental em econômicos e estratégicos: “benefícios econômicos = economia de custos +

incremento de receitas”

Economia de custos:

- Economias devido à redução do consumo de água, energia e outros insumos.
- Economias devidos à reciclagem, venda e aproveitamento de resíduos e diminuição de efluentes.
- Redução de multas e penalidades por poluição.

Incremento de receitas:

- Aumento da contribuição marginal de “produtos verdes” que podem ser vendidos a preços mais altos.
- Aumento da participação no mercado devido a inovação dos produtos e menos concorrência.
- Linhas de novos produtos para novos mercados.
- Aumento da demanda para produtos que contribuam para a diminuição da poluição.

Benefícios estratégicos

- Aumento da produtividade.
- Acesso assegurado ao mercado externo.
- Melhor adequação aos padrões ambientais.

Dentre os benefícios anteriormente citados destacam-se que todos convergem para a melhor adequação aos padrões ambientais”o que aumenta as chances de ingresso e permanência do produto no mercado externo. Portanto, concilia a questão mercadológica com a ambiental.

Atualmente perante a questão da globalização estar associada a economia e seus efeitos contra e a favor do Meio Ambiente nota-se que durante vários anos, a visão comum a respeito da proteção ao ambiente, mantida pelo setor produtivo, era a de que essa funcionava como um freio ao crescimento econômico, por elevar os custos de produção. Em período recente, no entanto, a proteção ao ambiente, vem-se convertendo em oportunidades no contexto comercial, auxiliando tanto a expansão de mercados, como a prevenção contra possíveis restrições de acesso aos mercados externos (barreiras não-tarifárias) (CEPEA, 2005).

Segundo Donaire (1999, p.13):

Nestas últimas décadas a administração das empresas mudou muito devido ao fato que antes as mesmas apenas se preocupavam com os fatores produtivos e econômicos, enfim o núcleo da empresa consistia na sua base econômica. Atualmente percebe-se devido a novos fatores existentes, devido aumento populacional e outros fatores como “envolvendo preocupações de caráter político-social, tais como proteção ao consumidor, controle da poluição, segurança e qualidade de produtos, assistência médica e social.

Este fato demonstra como as empresas tiveram que abrir seus horizontes devido a mudança ocorrida em pouco tempo, pois a questão ambiental têm que ser tratada a curto prazo. Conforme Donaire (1999, p.21):

concomitantemente, as organizações, seja no nível individual, seja no nível coletivo, estão atuando e alterando o ambiente dos negócios. Este fato é que torna tão importante para o administrador a posse de um aguçado senso de responsabilidade social, visto que suas decisões extrapolam as considerações meramente econômicas. As atividades das organizações da comunidade onde se localizam e a espécie de civilização urbana que ela possui.

O conceito de responsabilidade social a partir da década de 70, foi amadurecendo e foi superado pela conscientização social. Segundo Donaire (1999, p.23) “a Conscientização Social refere-se à capacidade de uma organização de responder às expectativas e pressões da sociedade”.

Ainda Donaire (1999, p.23) destaca que:

Conceito de conscientização social sobrepuja o conceito de responsabilidade social, medido através de valores morais de obediência aos preceitos da lei, para um posicionamento mais técnico e abrangente que envolve a identificação e a antecipação dos mecanismos internos que estão sendo implementados pelas organizações para responder a essas pressões sociais.

A partir desta conscientização social os países começam a perceber que torna-se necessária a adoção de medidas para a proteção ambiental e que estas não são barreiras impostas para impedir o crescimento de nenhum país. Apoiado nisto Donaire (1999, p.28) alega que “muitos países têm inserido, em seus estudos de desenvolvimento, modelos de avaliação de impacto e custos/benefícios ambientais na análise dos projetos econômicos, que têm resultado em novas diretrizes, regulamentações e leis na formulação de suas políticas e na execução de seus projetos de governo.”

A rejeição por parte do Brasil em adotar os padrões internacionais para proteção ambiental quando surgiu o conceito de desenvolvimento sustentável. Conforme Donaire (1999, p.28) “o conceito de desenvolvimento sustentável, que atende às necessidades do

presente sem comprometer a capacidade de as futuras gerações atenderem às suas, é a nova palavra de ordem desde que a Comissão Mundial sobre Meio Ambiente da Organização das Nações Unidas (ONU) publicou seu relatório, em abril de 1987, sob a denominação de “Nosso futuro comum”, que teve sua inspiração na 1ª. Conferência das Nações Unidas sobre o meio ambiente realizada em 1972, em Estocolmo, na Suécia, onde o Brasil rejeitou firmemente o propósito de adoção de padrões internacionais para proteção ambiental.”

Através da visão emitida por Donaire (1999. p.31) percebe-se que os problemas ambientais a nível latino americano vão além da “deterioração dos recursos de ar e água”. Estes problemas são originários de “devastações passadas e presentes”. O mesmo sugere que a ação dos países latino-americanos devem ser direcionadas para “recuperação do meio ambiente degradado; avaliação da degradação futura do meio ambiente; potencialização de recursos ambientais.” Torna-se fundamental que sejam adotadas medidas de preservação ao meio ambiente para que este processo não seja considerado irreversível.

A questão ambiental *versus* as questões das barreiras tarifárias e não tarifárias resulta que o EMIT Group, na Rodada Uruguai (1986-1993), transforma-se em Comitê sobre Comércio e Meio Ambiente (Committee on Environment and Trade - CTE). O CTE tem como objetivo relacionar mercado e ambiente visando ao desenvolvimento sustentável. Outro objetivo desse Comitê é a elaboração, sempre que se fizer necessário, de recomendações sobre mudanças nas provisões do sistema multilateral de comércio compatíveis com a natureza aberta, equitativa e não-discriminatória do sistema (CEPEA, 2005).

Através do Comitê vão se traçando metas comuns às pautas do comércio internacional e do meio ambiente para que sejam conciliados os aspectos positivos de ambos. Mais recentemente, na Conferência Ministerial de Doha, em novembro de 2001, duas metas foram indicadas como prioritárias no tocante à questão ambiental no contexto do comércio mundial.

A primeira delas refere-se à evolução das relações de negociações das normas e compromissos comerciais específicos da OMC, estabelecidos dentro dos Acordos Multilaterais de Ambiente (MEA). A segunda meta constitui-se em conduzir estudos relacionados aos efeitos das medidas ambientais sobre o acesso a mercado e também sobre a relação entre ambiente, TRIPS (Trade-Related Aspects of Intellectual Property Rights) e as exigências ambientais de rotulagem (eco-labelling) (CEPEA, 2005).

Ao longo das conferências e tentativas da OMC vão sendo amadurecidos projetos e tornando-se em Acordos principalmente no âmbito das barreiras. A questão ambiental e sua interface com o comércio também é tratada no escopo do Código de Normas, criado em 1991. Ao final da Rodada Uruguai, esse Código evoluiu para Acordo sobre Barreiras Técnicas -

TBT (...) - *Ao final da Rodada Uruguai, o Código referente às questões ambientais evoluiu para o Acordo sobre Barreiras Técnicas e não para Acordo sobre Barreiras Tarifárias e Não-Tarifárias (Technical Barrier to Trade - TBT) da OMC. Neste, a proteção ambiental foi explicitamente destacada como um de seus objetivos legítimos, ou seja, aqueles que justificam a adoção de medidas técnicas pelos países (CEPEA, 2005).*

No âmbito da regulamentação: “ a OMC não determina normas gerais sobre a poluição provocada por atividades econômicas. Limita-se a regular situações em que um processo de produção de um país afeta o país vizinho, como é o caso da ocorrência das chuvas ácidas quando se trata de acordos internacionais, como o Protocolo de Montreal, que restringe o uso dos CFCs (cloro-fluor-carbonos), cujas emissões são danosas à camada de ozônio. Ao invés de normas técnicas, a OMC vem recomendando a universalização e a padronização de produtos, de gestão e de processos na área ambiental ou fora dela, mediante certificações voluntárias.” (ALMEIDA et al., 2000, p.15)

A principal dificuldade do mercado principalmente na questão ambiental acaba lidando com as questões mais delicadas como a do protecionismo que é restritiva e existente à nível mundial, principalmente nos países importadores.

Por outro lado, há riscos como o "Ecodumping", entendido como uma política permissiva com relação às questões ambientais, objetivando o aumento da produção para o mercado externo. Essa "permissividade" e a liberação dos mercados pode trazer efeitos adversos ao ambiente, como o agravamento dos problemas ambientais à medida em que os países intensificam sua produção (poluidora) para aumentar as exportações. Um efeito esperado pela liberação dessas barreiras, conforme estudiosos do tema que defendem a abordagem centro-periferia, é a tendência das empresas poluidoras migrarem para os países com menor preocupação ambiental (CEPEA, 2005).

Quanto ao protocolo de Kyoto, torna-se importante mencionar que após um longo período de indefinições, o presidente russo Vladimir Putin finalmente formalizou a ratificação da Rússia ao Protocolo de Kyoto no dia 04 de novembro de 2004. Tal medida vinha sendo esperada, uma vez que o parlamento russo já havia aprovado o Protocolo de Kyoto em outubro. Inicialmente, o documento foi aprovado pela Câmara Baixa no dia 22 de outubro de 2004, sendo em seguida encaminhado para a Câmara Alta do parlamento, a qual aprovou o Protocolo por unanimidade no dia 27 de outubro (CEPEA, 2005).

Com a entrada da Rússia, mesmo sem a adesão dos EUA (maiores emissores mundiais, com 36% das emissões globais de gases de efeito estufa-GEEs), o Protocolo de Kyoto atende aos requisitos necessários (Para que o Protocolo de Kyoto, entre em vigor, são

necessárias duas condições: ratificação por, no mínimo 55 Partes (países) da CQNUMC; e que as Partes (países) incluídas no Anexo I, que o ratificarem, contabilizem pelo menos 55% das emissões totais de dióxido de carbono em 1990 (CEPEA, 2005).

Os países que não estavam envolvidos e preocupados com a questão ambiental estão tomando atitudes como as da Rússia para se inserirem no mercado global da era ambiental objetivando se evitar que o aumento do impacto humano aumente em virtude do aumento populacional à nível mundial.

A nível histórico para ter-se conhecimento do surgimento do CTE (Committee on Trade and Environment) faz-se necessário mencionar que o Grupo de Trabalho em Medidas Ambientais e Comércio Internacional (EMIT Group - Working Group on Environmental Measures and International Trade) do GATT foi criado em 1971 para tratar de questões ambientais que pudessem afetar o comércio, ficando estabelecido que se reuniria toda vez que houvesse solicitação. Durante 20 anos, o EMIT ficou inativo por falta de demanda dos países. Em 1991, membros da Associação Européia de Comércio Livre (EFTA- European Free Trade Association) requisitaram a primeira reunião, justificando-a pela necessidade de contribuir para a Conferência da Nações Unidas sobre comércio e meio ambiente, que seria realizada em 1992.

Apesar desse período de estagnação, entre os anos de 1971 e 1991, os impactos de políticas ambientais sobre o comércio internacional começaram a ser percebidos. Isso gerou uma série de discussões na Rodada Tóquio (1973-1979) e na Rodada Uruguai (1986-1994), a respeito da influência dos temas ambientais no comércio. A questão de maior destaque foi o caso "atum-golfinho" entre México e Estados Unidos (CEPEA, 2005).

Com a formação da OMC o EMIT foi transformado em no CTE. A missão desse Comitê é identificar a relação entre medidas de comércio e medidas ambientais para promover o desenvolvimento sustentável e realizar recomendações apropriadas ou modificações dos acordos multilaterais (CEPEA, 2005).

O primeiro encontro do CTE foi realizado em 16 de fevereiro de 1995, concentrando-se em "assuntos sobre exportação de produtos proibidos". Em 1996, o CTE apresentou um relatório na Conferência Ministerial de Cingapura, cujos principais temas e conclusões, relativos aos itens do seu plano de ação foram:

1. Regras comerciais, acordos ambientais e disputas: discutiu-se se há compatibilidade entre as medidas comerciais contidas nos MEAs (Acordos Multilaterais de Meio Ambiente) e as regras da OMC. Além disso, convencionou-se que em caso de disputa, deverão prevalecer os princípios dos acordos mais específicos, assinados por todos os países-membros. Concluiu-

se também que o Comitê apóia as soluções multilaterais para problemas globais de poluição.

2. Proteção ambiental e sistema de comércio: tratou-se do relacionamento entre políticas ambientais relevantes ao comércio e medidas ambientais com efeitos significativos ao comércio. Basicamente, esta discussão se referiu à influência dos subsídios ao comércio sobre as políticas ambientais. Referiu-se ainda à contribuição positiva, quando se encorajam políticas ambientalmente corretas, e negativa, quando há encorajamento para o uso excessivo de água, solo, florestas e outros recursos naturais.

3. Taxas e outros requerimentos ambientais: o relacionamento entre as provisões dos MEAs e cobrança de taxas com propósitos ambientais relacionados aos produtos.

4. Transparência das ações ambientais do comércio: tratou da importância da transparência no trabalho da OMC sobre comércio e meio ambiente, por meio da notificação à mesma de medidas e ações adotadas pelos países.

5. Liberalização ambiental e comercial: referiu-se aos efeitos das medidas ambientais no mercado, especialmente em relação aos países em desenvolvimento, e aos benefícios ambientais da remoção de restrições ao comércio.

6. Produtos domésticos proibidos: tratou da exportação de produtos domésticos proibidos, particularmente os perigosos.

7. Propriedades intelectuais: fez provisões acerca do Acordo sobre Aspectos de Direitos de Propriedade Intelectual Relacionados ao Comércio (TRIPS - Trade-related Aspects of Intellectual Property Rights). As discussões abordaram questões como as patentes enquanto obstáculos à transferência de tecnologias ambientais e à compatibilidade entre o TRIPS e Convenção da Biodiversidade, um acordo ambiental multilateral.

8. Serviços: neste tema, foi solicitado ao CTE que examinasse o relacionamento entre serviços de comércio e meio ambiente.

9. A OMC e outras organizações: discutiu-se a inserção de partes relevantes nos arranjos apropriados para relações intergovernamentais e organizações não-governamentais (CEPEA, 2005).

O CTE demonstra que os países tem que ter ações multilaterais e evitar a unilateralidade. Segundo estudos do CEPEA o CTE tem discutido ainda se os MEAs e as regras da OMC são compatíveis. Debateu-se que esta questão não deve ser superdimensionada, uma vez que somente 20 dos 200 MEAs contêm medidas comerciais. Além disso, até agora não ocorreram disputas na OMC devido a medidas contidas nos MEAs” (CEPEA,2005).

O Brasil quanto aos procedimentos de exportação as dificuldades, ou seja, os entraves

consistem na questão sanitária, na questão da legislação, da qualidade de carga e na grande barreira burocrática na parte documental. Quanto aos procedimentos de importação existe o protecionismo, regras da OMC a serem respeitadas e a questão ambiental.

Os Requisitos ambientais para exportação de produtos brasileiros são cobrados por parte do importador na questão da linha de produção da carga a ser exportada. Percebe-se que os importadores cada vez mais estão interessados e cobrando dos países exportadores uma postura ambiental correta. Portanto, correta dentro dos padrões de certificação, visando com que estes países se preocupem com a linha de produção até a cautela de não se esgotar o recurso natural. Atualmente até a embalagem dos produtos salienta a preocupação dos exportadores, inclusive é permanente a nível nacional a conscientização dos consumidores nacionais, visto que internacionalmente esta consciência é maior.

Segundo Cairncross (1992, p.42):

os políticos verdes de última hora gostam de dizer aos eleitores que cuidar melhor do ambiente é adequado ao crescimento econômico. Alguns acrescentam um adendo: a pobreza é o pior poluente e a riqueza torna a limpeza mais fácil. A conclusão implícita é a de que quanto mais rico um país se torna, mais cuidado tomará com seu ambiente. Portanto, o crescimento é saudável ao meio ambiente.

A partir desta teoria Cairncross aponta que embora na década de 70 poucas leis verdes tenham sido aprovadas os Estados Unidos já investia na questão ambiental parte do seu PNB. Dentre os países que mais investiram nos anos de 1978 e 1985 o percentual do seu PNB com gastos com o meio ambiente através de despesas com saneamento destacam-se principalmente no último ano mencionado: EUA com 1,5%, Japão Público 1,2% e Alemanha Ocidental com 1,5% do PNB. (Fonte: OCDE, 1990 apud CAIRNCROSS, 1992, p.43)

A questão do custo e benefício de investimentos na área ambiental demonstram que se alguns países já se preocupavam há três décadas atrás em investir na preservação parte do PNB, outros países menos favorecidos nem o fizeram.

Segundo Cairncross (1992, p.45)

em países industrializados, os exemplos mais impressionantes procedem do Leste Europeu, onde o meio ambiente foi negligenciado por quarenta anos. O resultado é doença, edifícios danificados, maquinaria corroída por água poluída. A maioria das estimativas estabelece o custo total da degradação ambiental em dez a quinze por cento da renda nacional.

A respeito dos custos provenientes do dano ambiental Cairncross (1992, p.45) defende que:

os custos do dano ambiental são mais evidentes nos países do Terceiro Mundo onde é o ambiente que garante o sustento das pessoas. De modo típico, a produção primária-agricultura, pesca, silvicultura, mineração, representa mais de um terço de seu PNB, mais de dois terços do emprego e mais da metade de seus ganhos com exportação. Seus recursos naturais são seu principal ativo. Com eles, devem alimentar um bilhão de novas bocas a cada treze anos. O dano a seu meio ambiente significa dano a sua mais ampla fonte de renda.

Embora sempre ocorra a intervenção governamental nas questões ambientais, o ideal é que sempre se façam alianças entre o governo e as empresas, principalmente pela necessidade de não se exagerar na questão do protecionismo, o que sempre se torna um fator delicado. Segundo Cairncross (1992, p.249) afirma que “o protecionismo é sempre um caminho perigoso e o protecionismo verde não constitui exceção. As companhias mais verdes desejarão intervenção governamental que conceda o máximo apoio possível às suas respostas particulares a problemas ambientais. O interesse do governo é elevar os padrões, mas deixando o terreno aberto para que floresçam muitas soluções tecnológicas diferentes”

Conforme Cairncross (1992, p.266) elaborou doze regras como sugestão a empresários que queiram adaptar as suas companhias dentro da questão ambiental, destacam-se dentre estas 12 sugestões as seguintes:

“6- Pense em formas de reduzir a diversidade de materiais que você usa que poderiam provocar dano ambiental.

Você necessita realmente utilizar tantos produtos químicos tóxicos?

7- Considere os materiais contidos em seu produto.

Se fosse sua a responsabilidade pelo descarte de seu produto quando seu cliente o jogasse fora (e um dia os legisladores ainda podem jogar este encargo sobre sua firma), você poderia praticá-la? E de uma forma benéfica ao meio ambiente? Se não, pense como alterar o projeto e os materiais que você utiliza.

9- Se você investir num país cujos padrões ambientais são baixos, não espere que continuem baixos.

Se um país descobrir uma forma de obrigar as companhias a se tornarem limpas, os outros o seguirão. É melhor supor que por toda parte os padrões irão se elevar em vez de correr o risco de ter uma surpresa cara e desagradável.

10- Admita que as normas verdes tenderão a convergir para cima.

O que já é compulsório nos mercados mais ativos em termos ambientais (Califórnia, Alemanha, Escandinávia) provavelmente chegará também ao seu mercado interno. Se você aceitar os mais altos padrões antes que sejam compulsórios, conseguirá uma vantagem no mercado”.

Salienta-se o grau de seriedade e preocupação da UNCTAD. A mesma preparou e realizou um Workshop em meados de 2.004 a respeito dos “Requisitos Ambientais e Acesso ao Mercado para países em Desenvolvimento”, onde em nota do secretariado da UNCTAD, através do Resumo Executivo destaca-se: “os requisitos ambientais estão tornando-se mais freqüentes, rigorosos e complexos, inclusive em setores da pauta de exportação de países em desenvolvimento.

Dois aspectos são salientados: (a) existe um número reduzido de normas internacionais sobre requisitos ambientais; a grande maioria das normas é estabelecida, unilateralmente, por governos individuais e entidades privadas; (b) as normas e os regulamentos governamentais embasados no Acordo sobre Barreiras Técnicas ao Comércio (Acordo TBT) da OMC representam apenas uma parte relativamente dos requisitos ambientais; a maioria das medidas ambientais é constituída por normas do setor privado, esquemas de rotulagem ambiental e códigos voluntários de prática, inclusive os das ONGs. O trabalho da UNCTAD e de outros fóruns tem enfatizado a necessidade de (a) envolver de modo mais eficiente os países em desenvolvimento no processo de criação de novos regulamentos e normas para produtos de interesse-chave para a exportação; (b) melhorar a coleta e a disseminação de informação sobre requisitos ambientais, inclusive sobre normas e outras medidas não tratadas no Acordo TBT; e (c) fortalecer a capacidade dos países em desenvolvimento de atender aos requisitos ambientais, promovendo nestes países políticas de ajuste proativas e apoiadas pela cooperação internacional (ex: em áreas de cooperação técnica e capacitação) (UNCTAD, 2005).

Percebe-se a preocupação da UNCTAD em envolver todos os responsáveis e interessados para que os requisitos ambientais sejam divulgados e interajam com o mercado à nível mundial.

Percebe-se cada vez mais que os requisitos ambientais favorecem o ingresso e permanência da exportação de produtos brasileiros para o mercado externo, um destes exemplos aconteceu em Luanda na Angola em novembro de 2004, através do Seminário Sub-Regional para Países Africanos de Língua Portuguesa que a pauta contemplou os seguintes itens, tais como: Comércio, Meio Ambiente e Desenvolvimento e foi realizado pela UNEP, UNCTAD e CBTF, sendo que, salienta-se o seguinte:

- preocupação com que certos requisitos possam afetar negativamente o acesso a mercados e em conseqüência ter um efeito prejudicial sobre desenvolvimento e a erradicação da pobreza;
- requisitos ambientais podem beneficiar os países a longo prazo, sempre e quando

no comércio de bens existam normas rígidas que permitam aumentar a eficiência dos recursos e da segurança no trabalho, melhorar as condições sanitárias e reduzir a contaminação ambiental (UNEP, 2005).

Neste seminário foram salientados os principais requisitos ambientais e apoiados nos tópicos a seguir a UNEP, UNCTAD e CBTF entraram em detalhes a este respeito. Portanto, seguem requisitos elencados:

- regulamentos técnicos (obrigatórios);
- certas medidas sanitárias e fitossanitárias;
- normas (de caráter voluntário);
- etiquetas;
- eco-etiquetado;
- requisitos de empacotamento;
- impostos e taxas ambientais;
- requisitos informais (compradores) impostos pelas companhias importadoras ou por suas sucursais, incluindo os processos e métodos de produção (PMP) (UNEP, 2005).

Dentre a pauta de produtos, destaca-se produtos alimentares; de pesca e têxteis.

2.4.1 FSC

Destaca-se que o FSC é hoje o único sistema de certificação florestal de atuação global. Prova disso é a sua presença em mais de 60 países, abrangendo todos os continentes.

Salienta-se que as empresas tem de exportar a chamada área de preservação permanente e também as áreas de reserva legal. Além disso, existem áreas que representam o lote sistema original. A Europa e os Estados Unidos são preocupados em saber de onde vem o que compram. Eles querem saber se vem de um manejo considerado bom nos aspectos ambientais, sociais e econômicos (PORTAL DO VERDE, 2002).



Figura 1: Selo FSC

Fonte: extraído de resma de papel A4 da Ripasa

Destacam-se como princípios do FSC:

- 1º- Obediência às leis e aos princípios do FSC.
- 2º- Direitos e responsabilidades de posse e uso da terra.
- 3º- Direitos das comunidades indígenas e comunidades tradicionais.
- 4º- Relações comunitárias e direitos dos trabalhadores da unidade de manejo florestal.
- 5º- Benefícios da floresta.
- 6º- Impacto Ambiental.
- 7º- Plano de manejo.
- 8º- Monitoramento e Avaliação.
- 9º- Manutenção de Florestas de Alto Valor de Conservação (REVISTA DA MADEIRA, 2002, ANO 11, N°.64).

Como exemplo de empresa que se pode citar em termos dos cumprimentos dos requisitos ambientais exigidos pelo Mercado Externo é RIPASA SA Celulose e Papel, localizada em Limeira no estado de São Paulo, que apresenta em suas embalagens tanto a nível nacional como internacional, dizeres que sinalizam a preocupação e procedimento adotados em relação ao Meio Ambiente, cita-se o caso da embalagem do papel RIPAX- Laser 75- Premium Quality Paper que no verso da sua embalagem, das resmas de papel A4, apresenta-se o teor abaixo nos três idiomas: Português, Inglês e Espanhol, conforme segue:

Meio ambiente

A qualidade do papel Ripasa tem início no plantio de mudas de eucalipto que abastecem nossas plantações.

Ao todo são 91 milhões de pés cultivados em florestas próprias, em ciclos que se

renovam a cada 6 anos.

A manutenção de mais de 16 mil hectares, como área de proteção ambiental, assegura a preservação dos mananciais, flora e fauna locais.

Isso integra o compromisso da Ripasa com o crescimento sustentável.

Papel 100% feito de floresta plantada de eucaliptos.”

Além disto a RIPASA apresenta em sua embalagem a divulgação que está certificada pelo ISO 9001-2000; ISO 14001 e ECF (*ELEMENTAL CHLORINE FREE-LIVRE DE CLORO ELEMENTAR*). Atualmente as suas embalagens de resmas de papel especificamente nas de tamanho A4 apresentam na parte frontal da embalagem o selo da FSC contendo a logomarca da FSC com os seguintes dizeres: “50% - Conteúdo Mínimo”

A logomarca FSC garante que 50% ou mais da madeira utilizada na fabricação dos papéis Ripasa provém de florestas próprias, manejadas segundo os rigorosos padrões ambientais, sociais e econômicos estabelecidos pelo FSC.

Sendo que abaixo da logomarca do FSC apresenta: FSC Trademark 1996 – Forest Stewardship Council SCS-FM/COC-00076P SCS-COC-00640

Outra empresa brasileira que apresenta em suas resmas de papel da mesma dimensão da Ripasa e com dizeres que atestam o seu comprometimento com a questão ambiental é a International Paper do Brasil Ltda., situada em Mogi Guaçu no Estado de São Paulo. Seguem a menção dos dizeres apresentados nas embalagens:

- VALORIZANDO O MEIO AMBIENTE - Defender o meio ambiente hoje para garantir a qualidade de vida das atuais e futuras gerações. Um papel da International Paper no Brasil e no mundo em parceria com a comunidade.
- O compromisso com a triologia do futuro - A international Paper desenvolve projetos nas áreas do Meio Ambiente, Educação e Saúde, reconhecidas como a triologia do futuro. São projetos sócio-ambientais que sustentam e preservam a riqueza da vida.
- Todos os produtos chamex são fabricados com 100% de celulose de eucalipto, proveniente de florestas plantadas e sustentáveis (renovadas).
- ISO 9001/14001 – Sistema de Gerenciamento das Qualidade Certificado conforme a norma ISO 9001:2000 + Sistema de Gestão Ambiental Florestal Certificado conforme a norma ISO 14001 para as florestas do Estado de São Paulo.

2.4.2 NBR ISO 14001

Segundo Cavalcanti(1999,p. 207):” Desde a década de 70 tem sido crescente a pressão da sociedade e dos mercados consumidores, que se refletem em uma grande quantidade de normas, regulamentos e legislação ambiental, sobre o setor produtivo, principalmente nos países desenvolvidos, que se traduzem em maiores restrições relacionadas ao controle, proteção e recuperação do meio ambiente, que se impõem a todas atividades da sociedade.”

Além das inúmeras tentativas na busca de esforços em busca do cumprimento da legislação objetivando-se a preservação ambiental, sempre houve dificuldades, na busca de um gerenciamento ambiental satisfatório e visando o surgimento de uma norma criada com princípios de gestão ambiental.

Segundo Almeida (et al., 2000, p.1):

em julho de 1996 as principais normas da série ISO14000 - conjunto de normas, que visam unificar as diversas metodologias existentes de Gerenciamento Ambiental e estabelecer os critérios e sistematização de um modelo para a Gestão Ambiental, foram aprovadas pela ISO- *International Organization for Standardization* (Organização Internacional para Normatização), tornando-se uma nova e importante ferramenta para as empresas demonstrarem comprometimento com as questões ambientais.

“A ISO é uma federação mundial, não-governamental, de organismos nacionais de normatização, fundada em 1947. Ela é composta por mais de 91 países, representando praticamente 95% da produção industrial do mundo. Sua sede é Genebra – Suíça” (ALMEIDA et al., 2000, p.57).

Salienta-se a importância da citação dos cinco princípios do Sistema de Gestão Ambiental conforme Almeida et al. (2000, p.24):

“1- conheça o que deve ser feito. Assegure o comprometimento da empresa e defina sua política de meio ambiente;

2- elabore o Plano de Ação para atender aos requisitos de sua política ambiental;

3- assegure condições para o cumprimento dos objetivos e metas ambientais e implemente as ferramentas de sustentação necessárias;

4- realize avaliações qualitativas e quantitativas periódicas do desempenho ambiental da empresa;

5- revise e aperfeiçoe a política de meio ambiente, os objetivos e metas ambientais e as ações implementadas para assegurar a melhoria contínua do desempenho ambiental da

empresa”.

Torna-se visível que a partir da implantação de um Sistema de Gestão Ambiental inserido dentro de determinada empresa, não trata-se de um processo estagnado, pois se a empresa começou a atender os requisitos ambientais estipulados por esta norma ela permanecerá em processo de aperfeiçoamento para contínuo atendimento e melhoria dos requisitos legais que atendam a sua política. Portanto, o modelo de gestão ambiental formulado através de uma norma, é a NBR ISO 14001- Sistemas de Gestão Ambiental.

Conforme Almeida (et al., 2000, p.59):

De acordo com a ISO 14001, a política ambiental constitui “declaração dos princípios e intenções da empresas em relação ao seu desempenho ambiental e que devem nortear o planejamento de ações e o estabelecimento de seus objetivos e metas ambientais. É fundamental sua formalização, pois expressa o pensamento, a visão e o comprometimento da empresa com o meio ambiente. A definição da política ambiental é a primeira etapa do Sistema de Gestão Ambiental. “

Segundo Leripio e Selig (2003, p.114): “Assim como as legislações ambientais estão se tornando mais exigentes e uniformes, existe outra fonte de pressão para as empresas poluidoras que é o mercado. A sociedade também protagoniza o papel de consumidor”.

Como consumidor, detém o poder de optar por um produto menos impactante ao meio. Segundo Biazin (2002, p.12), “existe uma tendência mundial, que começou, que começou na Europa e na América do Norte, do consumidor se propor a pagar mais caro por um produto ambientalmente correto”. Isso se deve ao poder aquisitivo maior dos países desenvolvidos, mas também ao despertar da percepção de que um processo e um produto poluentes acabarão custando mais caro para a sociedade se nenhuma precaução for tomada pelo produtor.

Através da incessante preocupação com que as empresas agilizem cada vez mais o procedimento de implantação de um sistema de gestão ambiental, o que implica em uma política de aceitação e sobrevivência no mercado internacional. Sendo que a ISO14001 detalha os requisitos mínimos necessários e é permeada, segundo Almeida et. al., (2000): “política ambiental, planejamento, implantação e operação, monitoramento, ação corretiva e revisão da gestão, dentro de aperfeiçoamento permanente”.

A ISO14001 é constituído pelos itens a seguir, conforme Almeida et.al., (2000, p.41):

- “sistema de Gestão Ambiental;
- política de meio ambiente;
- estrutura, responsabilidade e treinamento;

- aspectos ambientais;
- objetivos e metas ambientais;
- programa de gestão ambiental;
- documentação da gestão ambiental;
- procedimentos de controle para operações de rotina;
- registros sobre a Gestão Ambiental;
- auditoria do Sistema de Gestão Ambiental;
- revisão do SGA. “

Conforme Almeida et.al., (2000, p.66) “a ISO 14001 define o objetivo e a meta ambiental conforme segue fazendo com que as empresas controle seus aspectos ambientais, minimizando seus impactos sobre o meio ambiente. Portanto:

- Objetivo ambiental é o resultado ambiental global, fundamentado na Política de meio ambiente da empresa e nos impactos ambientais significativos, estabelecido pela organização para que ela própria o alcance, e que deve ser passível de realização e quantificação.
- Meta Ambiental como requisito detalhado de desempenho ambiental passível de ser quantificado e praticado, aplicável á organização ou parte dela, decorrente dos objetivos ambientais. A meta deve ser proposta e alcançada para que sejam considerados cumpridos aqueles objetivos.

Cita-se como principais objetivos da norma NBR-ISO 14.001:

- implementar, manter e aprimorar um sistema de gestão ambiental;
- assegurar-se de sua conformidade com sua política ambiental definida;
- demonstrar tal conformidade a terceiros;
- buscar certificação/registo do seu sistema de gestão ambiental por uma organização externa;
- realizar uma auto-avaliação e emitir auto-declaração de conformidade com esta Norma”.

A política ambiental da norma ISO 14001 tem a finalidade de definir os objetivos fundamentais, gerais e de longo prazo e princípios de conduta da organização na área ambiental (GUIA DA SÉRIE DE NORMAS ISO 14001,2000).

Em suma estes três princípios contemplam tanto o âmbito interno como o externo da empresa; transmite segurança devido gama de orientações e por último pretende construir uma imagem de confiabilidade perante terceiros.

Quanto aos requisitos destaca-se (texto da norma NBR ISO 14001, item 4.3.2)

“A organização deve estabelecer e manter procedimento para identificar e ter acesso à legislação e outros requisitos por ela subscritos, aplicáveis aos aspectos ambientais de suas atividades, produtos e serviços (GUIA DA SÉRIE DE NORMAS ISO 14001, 2000).

CAPÍTULO 3 - RESULTADO E DISCUSSÃO

“Você pode mudar sem crescer, mas não pode crescer sem mudar”
(Larry Wilson)



Figura 2: Porto de Itajaí
Fonte: Porto de Itajaí

3.1 Exportação

As exportações realizadas no Porto de Itajaí geralmente obedecem procedimentos dentro de uma rotina, com pequenas mudanças dependendo da natureza dos produtos, normas e instruções normativas, portarias, adequação da logística, seja por parte do Porto, TECONVI S/A ou por parte de algum órgão público.

Os navios *full-container*, pelo fato de embarcarem exclusivamente contêineres, sofrem menos prejuízos por demora causada por mau tempo. Estes geralmente possuem, em sua estrutura, equipamentos que possibilitam trabalhar com chuva e movimentar cofres de cargas de 20 e 40 pés, tendo prioridade de atracação exatamente por envolverem menor expediente (ficam em média 24 horas no cais). Os contêineres *dry* comportam carga seca, como madeira, pisos cerâmicos e tecidos. Já os contêineres *reefer* transportam carga congelada.

A autoridade portuária de Itajaí, através de suas atitudes administrativas e operacionais, abraça rigorosamente o lema da sua missão: "Regular, fiscalizar, controlar e promover a expansão das atividades portuárias e prestar serviços de sua competência" (PORTO ITAJAÍ, 2004 e 2005).

Nota-se que foram positivas as mudanças administrativas, desde a Junta Administrativa, passando pelas administrações da Portobrás e da Companhia Docas de São Paulo (Codesp) e culminando na criação da Superintendência do Porto de Itajaí, há cerca de uma década, fato que marcou a municipalização do terminal, que passou a ter sua estrutura administrativa e financeira gerida pela Prefeitura Municipal de Itajaí/SC. A partir disso, as receitas captadas nas atividades portuárias começaram a ser reinvestidas no próprio porto. Isto significa que houve uma quebra de paradigmas e um maior comprometimento por parte de todos os envolvidos da cadeia logística, inclusive aumento e fortalecimento destes componentes, tais como:

1. Exportadores - empresas que produzem e vendem determinada mercadoria a outros países.
2. Importadores - empresas comparadoras de outros países.
3. Armadores - proprietários dos navios.
4. Agentes marítimos - representantes legais dos armadores perante a autoridade portuária e aos órgãos públicos federais.
5. Despachantes aduaneiros (representantes legais outorgados pelos exportadores/importadores que procedem a liberação da carga de seus

outorgantes perante os órgãos públicos federais). Define-se despacho de exportação como o procedimento fiscal mediante o qual se processa o desembaraço aduaneiro da mercadoria destinada ao exterior, seja ela exportada a título definitivo ou não (SECEX, 1994).

6. Operadores portuários – empresas, designadas pelos armadores, que realizam as operações de embarque e desembarque no Porto de Itajaí. Requistam trabalhadores avulsos junto ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO) e seus serviços integram a *Terminal Handling Charge* (THC), cobrada pelos armadores.

Para melhor conceituação e entendimento sobre o operador portuário, no que se refere à legislação, o *site* do Porto de Itajaí (2005) disponibiliza algumas informações importantes, dentre elas:

Porto Organizado: o constituído e aparelhado para atender às necessidades da navegação e da movimentação de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma Autoridade Portuária.

[...]

Operação Portuária: a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, realizada no porto organizado por operadores portuários.

[...]

Operador Portuário: a pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do porto organizado.

[...]

Área do Porto Organizado: a compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e piers de atracação e acostagem, terreno, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao porto, tais como guia corrente, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto, denominada Autoridade Portuária.

Quanto à pré-qualificação para atuarem neste setor no Porto de Itajaí, os operadores portuários poderão ser autorizados a efetuar a movimentação e armazenagem de mercadorias destinadas ou provenientes de transporte aquaviário, devendo contudo, quando da remessa da documentação, especificar os tipos de operação, por modalidade de carga, aos quais estão se habilitando, a saber: granel sólido, carga geral frigorificada, carga containerizada e carga geral.

Transportadores rodoviários – empresas privadas ou autônomas que transportam a carga da fábrica do exportador até o porto. Geralmente eles comercializam com o exportador um pacote no qual prevêm a execução dos seguintes serviços:

- a) Apanham o contêiner vazio nos armazéns gerais/terminais portuários em

Itajaí ou em São Francisco do Sul, que são os casos mais comuns.

- b) Levam o contêiner até a fábrica ou aos armazéns gerais/terminais retroportuários, onde se encontra a carga e é feita a ovação da carga, antes de o contêiner ser levado ao porto. Além dos contêineres, estas empresas costumam transportar diversos produtos, inclusive carga paletizada (engradados de madeira ou plástico sobre os quais a carga é disposta e cintada para que fique bem firme) e contêineres vazios para os terminais. Também carregam contêineres cheios dos terminais para embarques no porto.
7. Armazéns gerais/Terminais retroportuários - recebem, armazenam e encaminham cargas ao porto. São beneficiados pelo “despacho posterior” da Receita Federal.
 8. Estações aduaneiras - empresas privadas que exploram recintos alfandegados com autorização da Receita Federal. Em Itajaí, há duas instaladas:
 - a) Estação Aduaneira do Interior (EADI) da Portobello, que armazena carga seca e tem infra-estrutura composta por um pátio de contêineres com 52.500 metros quadrados, pátio para automóveis com 45.000 metros quadrados e armazém com 31.500 metros quadrados.
 - b) Estação Aduaneira de Interior Frigorificada (EADIF), com 66.500 metros quadrados.

Destaca-se que tanto na EADI como na EADIF são realizadas ovações de contêineres, além do serviço de armazenagem. Nestas estações aduaneiras, atuam técnicos de órgãos públicos federais, como Delegacia da Receita Federal (DRF), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento(MAPA) e Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama).

9. Autoridade Portuária – é a Superintendência do Porto de Itajaí, cuja constituição administrativa já foi mencionada.
10. Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí (TECONVI S/A) - principal operador portuário, arrendatário de área no porto.

Ressalta-se que as mudanças administrativas e operacionais ocorridas ao longo da história do porto estimularam o crescimento e o fortalecimento deste terminal como importante canal de escoamento de mercadorias. A demanda crescente de importação e exportação exigiu e ainda vem exigindo uma série de melhorias e investimentos para adaptar o Porto de Itajaí às modernas tendências de movimentação de cargas. A sua estrutura física e administrativa teve que ser conciliada com a parte operacional para que cada vez mais a sua

credibilidade aumentasse perante os principais componentes da cadeia logística mencionada anteriormente. Tradicionalmente conhecido por ser um porto de carga geral, atualmente ele está se destacando pela movimentação de contêineres e consolida seu perfil de exportador.

Em sua carteira de clientes estão relacionados exportadores de vários Estados brasileiros, tais como Mato Grosso do Sul, Goiás, São Paulo e Paraná, além dos catarinenses, que vêm ganhando destaque no cenário internacional. As mercadorias destes produtores são importadas principalmente pelos países da Europa, América do Norte, Oriente Médio e Extremo Oriente.

Importa mencionar que a economia mundial e a globalização causam grande impacto no transporte marítimo, conduzindo este modal a viver em constante processo de modernização, a fim de atender a demanda ocorrida nos últimos anos, devido à abertura de mercados e à necessidade de estes mercados suprirem suas carências.

Torna-se importante destacar que as operações portuárias realizadas no Porto de Itajaí, são controladas pelo TECONVI S/A, conforme segue:

O TECONVI S/A - Terminal de Contêineres do Vale do Itajaí, empresa privada, vencedora da licitação para o arrendamento das instalações portuárias do Porto de Itajaí, amparada pela Lei 8.630/93 e de conformidade com o Edital nº 005/2001, detém desde janeiro de 2001 a concessão para atuar como Operadora Portuária, executando atividades de carga e descarga, recepção de contêineres de importação e exportação, armazenagem, unitização e desunitização (TECONVI, 2005).

A autoridade portuária demonstra preocupação constante com as questões ambientais, considerando que as soluções para problemas desta natureza não competem somente às empresas que produzem produtos, mas são responsabilidades de toda a sociedade. Ainda mais quando a administração portuária, para desenvolver suas atividades sem entraves nem prejuízos aos seus clientes, depende do equilíbrio de um complexo ecossistema: o Rio Itajaí-açu, seu único canal de acesso aquaviário.

Registra-se que nos períodos de 3 a 5 de novembro de 2004 foi realizado, nas instalações administrativas do Porto de Itajaí, o 1º Simpósio de Gestão Ambiental Portuária Brasil/Holanda, com público-alvo constituído por administradores portuários e profissionais ligados à área de navegação. O objetivo foi o de promover o intercâmbio de experiências entre Brasil e Holanda no que diz respeito às práticas portuárias de gestão ambiental e demais setores dos portos, dentro do que prevê a Lei dos Portos (8.630/93).

A organização do evento foi da Superintendência do Porto de Itajaí, Consulado Geral do Reino dos Países Baixos em São Paulo, Universidade do Vale do Itajaí (UNIVALI) e

Instituto de Fomento Ambiental e Social (IFAS). O evento contou com palestras e mesas redondas, entre elas, uma sobre o panorama da gestão ambiental portuária nacional e internacional, coordenada por representantes do governo holandês e da Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq).

Através desta atitude, percebe-se o quanto foi importante esta troca de informações entre autoridades portuárias e demais envolvidos e como a preocupação ambiental não está ligada somente à linha de produção, mas sim a todos os tipos e naturezas de serviços que por alguma razão possam intervir no meio ambiente.

Dentre estas atitudes que demonstram a preocupação do Porto de Itajaí com a questão ambiental e seus resultados, principalmente visando os positivos destaca-se a Resolução nº 021, de 1º de setembro de 2005 que regulamenta a retirada de resíduos sólidos e líquidos provenientes das embarcações no Porto de Itajaí.(PORTO ITAJAÍ,2006). Cita-se a mesma a seguir:

O Superintendente do Porto, no uso de suas atribuições conferidas pelo artigo 1º da Lei Municipal nº 3.513, de 06 de junho de 2000, combinado com o artigo 33 da Lei nº 8.630/1993 e, considerando a Lei nº 9.966/2000, de 28 de abril de 2000, as metas para a implantação da ISO 14000 e as recomendações da Auditoria Ambiental,

RESOLVE:

1 - O Armador ou seu preposto (Agente Marítimo), responsável pela embarcação, deverá entregar ofício à Gerência de Meio Ambiente da Superintendência do Porto de Itajaí, solicitando autorização para a retirada de resíduos sólidos/líquidos provenientes das embarcações, contendo:

- a) Nome da embarcação;
- b) Tipo de resíduos;
- c) Quantidade de resíduos;
- d) Horário da retirada;
- e) Destino final do produto.

2 - As empresas contratadas pelo armador e ou seu preposto para realizar os serviços de retirada de resíduos sólidos/líquidos deverão estar cadastradas junto à Gerência da Guarda Portuária Superintendência, com as licenças ambientais (de retirada, do transporte e de destinação final), registros e autorizações dos órgãos intervenientes válidos.

3 - As empresas interessadas na prestação do serviço de retirada de resíduos sólidos/líquidos no Porto de Itajaí, deverão apresentar à Gerência de Meio Ambiente, quando da realização do cadastro, os Planos do Programa de Prevenção de Riscos Ambientais – PPRA (NR 9) e Programa de Controle Médico e Saúde Ocupacional – PCMSO (NR 7). Para as empresas que realizarem os serviços de abastecimento e/ou a retirada de líquidos perigosos, deverão apresentar os Planos de Emergência, certificados de treinamento dos empregados para emergências e o Plano de retirada dos resíduos.

4 – Outrossim, as empresas interessadas deverão apresentar declaração de que conhecem e cumprem as Leis Ambientais vigentes e as recomendações fornecidas pela Superintendência do Porto de Itajaí.

5 - Quando da retirada de resíduos líquidos, o responsável pelos serviços deverá isolar a área com fitas ou correntes de fácil visualização e instalar barreiras absorventes que impeçam a diluição na água e no costado. Deverá estar a empresa capacitada para o atendimento emergencial em caso de acidentes.

6 – Quando da retirada de resíduos sólidos, o responsável pelo serviço deverá isolar a área com fitas ou correntes de fácil visualização.

7 - O local do estacionamento do equipamento (caminhão, bombas e etc.) deverá ser apropriado, observando as condições operacionais e de segurança, de maneira a evitar acidentes. O devido posicionamento dos equipamentos será fiscalizado pela Guarda Portuária, e demais servidores da Superintendência do Porto de Itajaí.

8 - Todos os empregados das empresas que adentrarem a zona primária deverão estar usando os EPI's e deverão observar todas as normas atinentes à Segurança do Trabalho, conforme Normas Regulamentadoras do M.T.E.

9 - As agências marítimas deverão, quando do encaminhamento da empresa contratada para a realização dos serviços de abastecimento de combustíveis, retirada de resíduos sólidos e líquidos, apresentar junto à Superintendência do Porto de Itajaí, declaração de responsabilidade sobre o prestador de serviço.

10 - Esta Resolução entra em vigor na data de sua publicação.

Itajaí, 1º de setembro de 2005.

Décio Nery de Lima

Superintendente do Porto de Itajaí.

Torna-se importante frisar que o Porto de Itajaí, além de se destacar por seu engajamento nas causas ambientais e pela busca de inovação em procedimentos logísticos que facilitem a operacionalização das cargas, tem se comprometido em cumprir as legislações internacionais em vigor, a exemplo do *ISPS Code (International Ship and Port Facility Security)* – Código Internacional para Proteção de Navios e Instalações Portuárias.

Este código internacional foi instituído devido ao atentado ocorrido em Nova York (Estados Unidos) em 11 de setembro de 2001. Um ano após este incidente internacional, a Organização Marítima Internacional (IMO), com o objetivo de evitar que os atentados desta natureza e gravidade ocorram, principalmente nos portos, por se tratarem de lugares visados devido à grande circulação de pessoas e mercadorias, instituiu medidas severas de proteção estabelecidas neste código e que deverão ser cumpridas por todos os portos de 162 países que fazem parte desta organização, inclusive o Brasil.

O porto aprovado pela IMO é codificado através de uma numeração determinada por esta organização, o que facilita a identificação internacionalmente. O porto que não cumprir as exigências desta legislação e/ou não for aprovado ficará inoperante.

A respeito deste assunto, a Assessoria de Imprensa do Porto de Itajaí divulgou a seguinte matéria jornalística:

O Porto de Itajaí, em Santa Catarina, é o primeiro porto público da região Sul a receber oficialmente do governo federal a Declaração de Cumprimento do Código Internacional de Proteção de Embarcações e Instalações Portuárias (ISPS Code) em razão de ter implementado totalmente seu plano de segurança pública portuária, em junho deste ano. A declaração contém uma série de medidas de segurança contra atos terroristas. A entrega foi feita ao superintendente do porto, Antônio Ayres [...] no auditório Martin Schmeling, da Superintendência do Porto, pelo secretário nacional de Segurança Pública e presidente da Comissão Nacional de Segurança Pública nos Portos, Terminais e Vias Navegáveis (Conportos), Luiz Fernando Corrêa. A rubrica do governo federal quanto ao ISPS Code habilita as instalações portuárias a continuarem operando no comércio exterior, já que essa é uma

exigência da Organização Marítima Internacional (IMO), tanto para portos e terminais como para navios. A certificação atesta, portanto, a total implementação do plano de segurança portuária da instalação como as medidas adotadas de acordo com o ISPS Code (PORTO DE ITAJAÍ, 2004 e 2005).

Destacam-se as estatísticas referentes ao período de janeiro de 2001 a novembro de 2004, divulgadas no *site* do porto, que contemplam, dentre outras informações, os principais produtos exportados e importados. Pretende-se, por esta aglutinação de dados, mostrar o crescimento relevante das exportações, principalmente de produtos congelados (carnes do tipo bovino, suíno e frango), madeira e derivados, maçãs e produtos cerâmicos, cujos embarques ocorreram durante o período analisado.

Enfatiza-se que a maioria destas exportações ocorre em contêineres, devido à praticidade, proteção de carga, minimização de custos, solicitação do importador e agilidade de manuseio tanto para carga como descarga destas unidades. É notório que cada vez mais os portos estão ampliando e modernizando suas instalações e adquirindo novos equipamentos para atender todos os tipos de navios, com ênfase para os *full-container*.

Percebe-se a diversidade de produtos exportados e importados através deste porto, sendo que se destacam, na exportação, os produtos congelados, madeiras e derivados, maçãs e produtos cerâmicos.

Torna-se perceptível que, durante os quatro últimos anos, o porto cresceu muito, o que acabou atraindo novos armadores que implantaram novas rotas e, assim, desencadearam uma demanda maior por exportações. O incremento no volume de cargas encaminhadas ao mercado internacional conduz ao *superávit* na balança comercial brasileira.

Segue tabela que evidencia os principais produtos exportados pelo Porto de Itajaí entre 2001 e 2004 em termos do montante da tonelagem exportada independente da mesma ter sido exportada através de containeres ou de carga solta. Portanto, segue tabela:

MERCADORIA	2001/TONELADAS	2002/TONELADAS	2003/TONELADAS	2004/TONELADAS
Congelados Diversos	90,046	108,648	112,756	188,110
Madeira e Derivados	51,695	74,224	112,102	94,312
Cerâmicos	20,621	18,667	31,336	32,193
Açúcar	20,331	4,264	1,315	16,194
Diversos	19,952	16,872	27,152	28,117
Máquinas./Motores/Acessórios	12,794	15,731	22,132	18,626
Tabacos	5,157	5,099	3,644	8,968
Papel	5,094	7,391	2,797	3,720
Têxteis	944	1,122	1,374	1,891

Tabela 2: Confronto das estatísticas referentes à tonelagem das principais mercadorias exportadas entre 2001 e 2004.

Fonte: Porto de Itajaí (2005)

Evidencia-se que dentre as exportações realizadas entre 2001 e 2004 os congelados diversos, destacaram-se entre os produtos anteriormente citados. Portanto, totalizando o montante de 499,560 toneladas e o item de madeiras e derivados totalizou 332,333 toneladas o que torna-se relevante para o rol de produtos que integram a pauta de exportação.

3.2. Principais produtos exportados pelo Porto de Itajaí

No item anterior foram apresentadas as estatísticas de diversos produtos exportados através do Porto de Itajaí, sendo que o Porto destaca-se pela movimentação de produtos congelados e madeira e seus derivados. Estes produtos só tem seus embarques interrompidos devido algum embargo ou baixa da principal moeda de conversão utilizada na maioria das negociações que é o caso do dólar.

O rol de produtos mais exportados em 2005, ainda permanecem em posições de destaque os produtos congelados diversos em primeiro lugar, sendo que madeiras e derivados ocupam o segundo e em terceiro os produtos cerâmicos, sendo que na carteira de exportações do Porto de Itajaí, o frango congelado se mantém no topo da lista. Em 2005, foram exportadas US\$ 1,47 bilhão do produto. Portanto, o total representa um crescimento de 35,70% em relação ao ano anterior. (PORTO ITAJAÍ, 2006)

3.3. Principais requisitos ambientais exigidos para os produtos

Segundo Donaire (1999,p.28): “De forma geral, os países começam a entender que as medidas de proteção ambiental, não foram inventadas para impedir o desenvolvimento econômico. Muitos países têm inserido, em seus estudos de desenvolvimento, modelos de avaliação de impacto e custos e benefícios ambientais na análise dos projetos econômicos, que têm resultado em novas diretrizes, regulamentações e leis na formulação de suas políticas e na execução de seus projetos de governo.”

Conforme menciona-se no capítulo 2, os requisitos ambientais consistem em uma totalidade de medidas que farão com que tanto o aspecto ambiental como o aspecto sanitário ou fitossanitário do produto vise a proteção tanto do mesmo, desde a sua linha de produção,

zelando tanto pela preservação do Meio Ambiente, da saúde animal e humana e também pela diplomacia que envolvem os acordos entre os diversos blocos econômicos. Segue quadro que enumera os dois principais tipos de produtos escoados pelo Porto de Itajaí.

TIPO DO PRODUTO	REQUISITOS AMBIENTAIS
Congelados(Carnes)	Apresenta –mas tanto a nível quantitativo como a natureza destes requisitos, dependerão das exigências do importador.
Madeira e seus derivados	Apresenta –mas tanto a nível quantitativo como a natureza destes requisitos, dependerão das exigências do importador.

Portanto independe do produto que seja lançado no quadro anterior os requisitos ambientais dependerão tanto das exigências do importador no quesito das certificações, como do próprio exportador em certificar este produto, ainda condicionado ao decorrer das mudanças da política internacional e demais acontecimentos ainda que sejam novos acordos ou antigos que na sua maioria ocorrem com a intervenção da OMC, independente da natureza ser estritamente ambiental, porque os requisitos ambientais consistem no rol de procedimentos que envolvem qualquer tipo de produto e norma e ainda barreiras comerciais, ou sejam, alfandegárias .

Destaca-se que o nível de conscientização do empresariado brasileiro aumentou muito em relação há três décadas atrás e que em virtude da pressão do mercado externo, este abandonou a postura utilitarista que possuía a respeito do meio ambiente e começou a adotar uma postura mais consciente de que os recursos naturais tem que ser preservados e os requisitos ambientais cumpridos. Como exemplo disto cita-se novamente as empresas Ripasa e Perdigão, inclusive outras que estão sempre se adaptando e certificando seus processos e produtos seja através das NBR- ISO 14.001 ou do FSC dependendo da natureza destes..

3.4 Recomendações para exportadores

3.4.1 Exportadores de produtos congelados

Recomenda-se a certificação tanto a nível de ISO 14001 como outras dependendo o

mercado alvo e principalmente para frutas em especial o EUREPGAP. Durante esta pesquisa em diversos sites destaca-se como pioneira a empresa Perdigão que divulga em sua página www.perdigão.com.br, no que refere-se a responsabilidade social principalmente relacionada ao meio ambiente o seu pionerismo em relação ao fato de buscar certificações como a ISO14001:1996 o que a projeta em novos mercados.

3.4.2. Madeira e seus derivados

Recomenda-se aos exportadores desta linha de produtos que busquem sempre por certificarem suas empresas e conseqüentemente seus produtos tanto a nível de ISO 14001 e principalmente no FSC o que abre automaticamente novos mercados e mantêm antigas parcerias para empresas que sejam certificadas.

Em linhas gerais, ressalta-se que independente do produto que os exportadores comercializem, busquem sempre pelas certificações, de preferência as específicas ligadas à a questão ambiental, por mais que produto seja considerado de baixo valor agregado, o mesmo deverá fazê-lo porque se abrirão novas portas, acarretando em maior volume de importações e o montante destas que aumentará o ingresso de divisas em determinada empresa. A carne independente do tipo seja bovina, de frango ou suína, mesmo apresentando um valor mais alto, pois o que conquista o mercado externo é sentir que a mentalidade do exportador brasileiro está mudando e está se preocupando que independente do produto mais no caso dos abatedouros que através da sua produção se não se preocupar com as conseqüências futuras da produção versus a questão ambiental, acabará se afundando.

Atualmente e cada vez mais a Certificação e demais requisitos ambientais tornaram-se um passaporte para que os exportadores possam ingressar em novos mercados.

CAPÍTULO 4: CONCLUSÕES

“O que mais o ajudou a vencer os obstáculos da vida?, perguntou alguém a um homem de sucesso. “ Os outros obstáculos”, respondeu.”
(Napoleon Hill)

O primeiro objetivo específico do trabalho, em realizar o levantamento dos principais produtos exportados, ao ser alcançado, permitiu a seguinte conclusão: existem vários que dependem da época de produção ou de mudanças políticas, no caso dos embargos, como ocorre muito com a carne, mas evidencia-se que os produtos congelados (diversos tipos de carnes) ainda se destacam nas estatísticas do Porto de Itajaí, como sendo o carro chefe da movimentação portuária .

O segundo objetivo específico, em descrever o perfil dos importadores, ao ser alcançado, permitiu a seguinte conclusão: trata-se para o exportador de uma questão de inserção e estabilidade no mercado externo. Atualmente os Estados estão se envolvendo mais na questão ambiental, mas na questão da exportação a iniciativa de buscar as certificações, tem partido ainda do setor privado. Os Estados a nível mundial ainda estão mais comprometidos e concentrados nas questões de legislação, até por questões protecionistas, econômicas, etc., afim de evitar *dumpings*. Portanto a legislação é imposta através de exigências comprovadas por documentos da fase pós-embarque de um processo de exportação que consiste nas barreiras tarifárias, ou seja, questões fitossanitárias e sanitárias que devido ao aumento populacional visam proteger a população mundial de doenças e pragas.

O terceiro e último objetivo específico em identificar os principais requisitos ambientais exigidos pelos mercados internacionais para a aquisição de produtos brasileiros, ao ser alcançado, permitiu a seguinte conclusão: os requisitos ambientais deveriam partir de acordos multilaterais e não unilaterais como vem ocorrendo, pois tratam-se de todos os procedimentos e documentos. Portanto, tratam-se de todas as barreiras existentes no comércio internacional independente do tipo destas. Sendo que os exportadores de menor porte ainda sofrem por não possuírem recursos financeiros e estrutura suficiente para se certificarem, não são e não serão competitivos, enquanto a OMC e demais governantes não permitirem e os apoiarem. Torna-se contraditório se pensar que somente as grandes empresas exportam. Salienta-se que os importadores exigem os requisitos ambientais porque através do cumprimento destes, os importadores terão uma prova, sendo que a certificação comprova que demais procedimentos e que a linha de produção deste não fugiu dos critérios exigidos, além

de ser uma forma de se estar certo que não houve degradação ambiental e que aquele recurso ou matéria-prima não será inesgotável.

Portanto, conclui-se também que a questão dos requisitos ambientais na exportação dos produtos são associados às barreiras fitossanitárias e sanitárias. Percebe-se que a maioria dos exportadores e importadores estão cada vez mais comprometidos com a questão ambiental e estão sempre buscando inovações e medidas preventivas na linha de produção de sua carga para que não venham causar a degradação ao Meio Ambiente.

O que realmente se buscou como resultado final deste trabalho foi mostrar que o processo de exportação é complexo, anteriormente a carga era produzida seguindo exigências dos padrões internacionais tanto na linha mercadológica como na logística. Embora a preocupação do empresariado e dos Estados estava focalizada neste âmbito, ou seja, do cumprimento de requisitos gerais, mas não ambientais. Nestas últimas décadas o mercado externo começou a cobrar e isto passou a ser um passaporte “verde” para os produtos de diversos países, principalmente os brasileiros, ou seja, o nível de conscientização do empresariado aumentou. Portanto, alerta-se neste trabalho é que a questão ambiental integrada ao Comércio Exterior torna-se vital não somente para a preservação do Meio Ambiente mas pela continuidade e aumento das exportações. Antes o que poderia prejudicar um processo de exportação em termos de prejuízo eram apenas padrões ligados à saúde da população e hoje a preocupação e cobrança é interligada aos dois fatores. Portanto o mercado almeja que todos os envolvidos se preocupem com a “saúde” do Meio Ambiente também que torna-se a consequência da saúde e sobrevivência das populações futuras.

4.1 Recomendações para trabalhos científicos futuros

Com base na pesquisa desenvolvida e nos resultados obtidos no presente trabalho apoiando-se no item 1.4., ou seja, na delimitação da pesquisa, a qual aponta duas delimitações, recomenda-se para futuros trabalhos, alguns temas, como os que seguem:

- Pesquisa sobre requisitos ambientais de novos mercados, prevenindo barreiras alfandegárias, este tipo de pesquisa auxiliaria muito aos exportadores, inclusive antes do fechamento das negociações.
- Pesquisa sobre procedimentos que facilitem o processo de certificação ambiental, possibilitando aos pequenos exportadores tal processo de certificação.
- Ao longo desta pesquisa enfoca-se o FSC e ISO14001, porém encontraram-se trabalhos que exploraram o tema de rotulagem ambiental, dentre estes destaca-se o

de Ana Luísa Guerón defendido em outubro/2003 no Rio de Janeiro, o qual aborda “alguns programas voluntários de rotulagem ambiental, a nível mundial” dentre estes citam-se:

1. Blue Angel - Alemanha;
2. Environmental Choice Program (ECP) - Canadá;
3. EcoMark - Japão;
4. Green Seal - EUA;
5. Nordic Swan - Países Nórdicos;
6. Green Label - Cingapura;
7. Ecolabel - União Européia;

Recomenda-se que outros pesquisadores explorem a fundo estes tipos de certificações, os quais muitos exportadores precisam e podem tomar conhecimento destas e atingirem novos mercados.

Deve-se explorar mais a questão das certificações para frutas, um dos produtos que se destaca na exportação entre o rol de produtos exportados através de Itajaí, na época da safra é a maçã, denominado de carga refrigerada. Os exportadores necessitam obter mais conhecimento sobre o EUREPGAP que trata-se de um tipo de selo, direcionado para alimentos que sejam cultivados de forma segura, cuidando com que a produção destes seja feita de forma ambientalmente correta, produzindo-se alimentos saudáveis.

REFERÊNCIAS

AMBIENTAL BRASIL. Marketing verde: a oportunidade para atender demandas da atual e futuras gerações. Disponível em:> <http://www.ambientalbrasil.com.br/tao/s.>>. Acesso em: 11 fev. 2005.

ACHEGAS. A globalização e o desenvolvimento:vantagens e desvantagens de um processo indomável.Disponível em:>www.achegas.net/numero/vinte/pralameida_20.htm>. Acesso em: 21 dez.2004.

ALMEIDA, Josimar de Ribeiro et al. **Gestão Ambiental:** planejamento, avaliação, implantação, operação e verificação Rio de Janeiro:Thex Ed.,2000.

BECK, Ulrich. **O que é Globalização.** São Paulo: Paz e Terra,1999.

BRASIL NO AR. Disponível em:
>http://www.brasilnoar.com.Br/MT/mt_geografia8_glob1.asp>. Acesso em: 21 dez.2004

Cairncross, Francês. **Meio ambiente:** custos e benefícios/Francês Cairncross:tradução de Cid Knipel Moreira. – São Paulo; Nobel,1992.

CEPEA.Disponível em:><http://www.cepea.esalq.usp.br/internacional/publicacao.php?id=35>>. Acesso em: 12 jan. 2005.

CEPEA.As questões Sanitárias e o Comércio Internacional.Disponível em:><http://www.cepea.esalq.usp.br/internacional/publicacao.php?id=62>>. Acesso em:12 jan. 2005.

CEPEA. O comércio e o meio Ambiente –as diversas faces desse binômio. Disponível em :> <http://www.cepea.esalq.usp.br/internacional/publicacao.php?id=60>>. Acesso em: 12 e 26 jan. 2005.

CEPEA. Os Acordos multilaterais Ambientais e a OMC. Disponível em:>http://www.cepea.esalq.usp.br/pdf/artigo_economiaambiental.pdf>. Acesso em :12 jan.2005.

CEPEA. Evolução do Comitê de Comércio e Ambiente (CTE) na incorporação das questões ambientais na OMC. Disponível em:
><http://www.cepea.esalq.usp.br/internacional/publicacao.php?id=61>>. Acesso em : 12 e 26 jan. 2005.

CEPEA. O acordo TBT e as barreiras técnicas ao comércio.Disponível em:
><http://www.cepea.esalq.usp.br/internacional/publicacao.php?id=58>>. Acesso em: 12 e 27 jan. 2005.

CEPEA. Avaliação do Acordo TBT passados oito anos. Disponível em: > <http://www.cepea.esalq.usp.br/internacional/publicacao.php?id=118>>. Acesso em: 12 e 27.01.2005.

DINIZ, Eli. **Globalização, reformas econômicas e elites empresariais**: Brasil anos 1990/Eli Diniz.-Rio de Janeiro: Editora FGV,2000. 116p.

Dizeres retirados do verso da embalagem do papel A4 (RIPAX) da empresa: RIPASA e da CHAMEX (International Paper do Brasil Ltda.)

DONAIRE, Dennis. **Gestão Ambiental na empresa**. 2.ed.- São Paulo: Atlas,1999.

Fiori, José Luís et al. **Globalização : o fato e o mito/Organização**: Rio de Janeiro: EdUERJ,1998.240p. .

Folder do Porto de Itajaí- Titulado como Porto de Itajaí- Moderno, Dinâmico e sempre presente- 2004.

EAD. Disponível em : ><http://www.ead.fea.usp.br/cad-pesq/arquivos/v10n1art1.pdf>>. Acesso em: 21 dez. 2004.

GLOBAL 21. Disponível em:><http://www.global21.com.br/balancacomercial/>>. Acesso em: 09 fev.2005.

GLOBAL 21. Disponível em:
><http://www.global21.com.br/materias/materia.asp?cod=6961&tipo=noticia>>Acesso em :09 fev. 2005.

GLOBAL 21. Guia do exportador(Rússia).Disponível em:><http://www.global21.com.br/guiadoexportador/russia.asp>>. Acessos em: 04 e 18.01.2005.

GLOBAL 21.Guia do exportador(Reino Unido).Disponível em:>http://ww.global21.com.br/guiadoexportador/reino_unido.asp>. Acessos em: 04 e 18 jan.2005.

GLOBAL 21. Guia do exportador(França). Disponível em:><http://www.global21.com.br/guiadoexportador/franca.asp>>. Acessos em 04 e 18 jan.2005.

GLOBAL 21. Guia do exportador(Arábia Saudita). Disponível em:>http://www.global21.com.br/guiadoexportador/arabia_saudita.asp>. Acessos em 04 e 18 jan.2005.

GLOBAL 21. Notícias . Disponível em:
><http://www.global21.com.br/matérias/matéria.asp?cód+6795&tipo=noticia>>. Acesso em: 11 jan.2005.

GUÉRON, Ana Luísa; GARRIDO, Viviane. **Requisitos ambientais, acesso a mercados e competitividade na indústria de madeira e móveis do Brasil**. Disponível em:
<[Http://Www.Ppe.Ufrj.Br/Ppe/Production/Tesis/Algueron.Pdf](http://Www.Ppe.Ufrj.Br/Ppe/Production/Tesis/Algueron.Pdf)>. Acesso em: 11 jan. 2005.

Guia (Folder)- Prefeitura de Itajaí + Porto de Itajaí- Titulado como PASSAPORTE –ANO

GUIA DA SÉRIE DE NORMAS ISO 14001,2000.

GRAY, Jonh. **Falso amanhecer**: os equívocos do capitalismo global. Editora Record- RJ e SP,1999.

IIS. Disponível em:> <http://www.iis.com.br/~rbsoares/geo7.htm>>.Acesso em: 21 dez.2004.

INMETRO.Manual INMETRO- Barreiras Técnicas. Disponível em:
><http://www.inmetro.gov.br/barreirastecnicas%5Cartigos%5Cmadeiramoveis.pdf>>.Acesso em: 06 ago. 2004.

LAVILLE,C.:DIONNE,J. **A construção do saber**: manual de metodologia da pesquisa em ciências humanas. Porto Alegre:Artmed; Belo Horizonte: Editora UFMG, 1999.

Lucinda, Cláudio Ribeiro de. **Dominando os mercados Globais** IMD, Amos Tuck School of Business, HEC Paris, Templeton College University of Oxford. São Paulo, MakronBooks: 2001

PORTO ITAJAÍ. Institucional.Disponível em:<<http://www.portoitajai.com.br/insitucional/sobre.php>>. Acessos em: 20 dez.2004 e 04 jan.2005.

PORTO ITAJAÍ. Estatísticas.Disponível em:<<http://www.portoitajai.com.br/estatisticas/2000/index.php>>.Acessos em: 20 dez.2004 e 04 jan. 2005.

PORTO ITAJAÍ. Estatísticas.Disponível em:<<http://www.portoitajai.com.br/estatisticas/2001/index.php>>.Acessos em: 20 dez. 2004 e 04 jan 2005.

PORTO ITAJAÍ. Estatísticas.Disponível em:
<<http://www.portoitajai.com.br/estatisticas/2002/index.php>>. Acessos em: 20 dez. 2004 e 04 jan 2005.

PORTO ITAJAÍ. Estatísticas.Disponível em:>
<http://www.portoitajai.com.br/estatisticas/2003/index.php>> Acessos em: 20 dez.2004 e 04 jan. 2005.

PORTO ITAJAÍ. Estatísticas.Disponível em:<<http://www.portoitajai.com.br/estatisticas/2004/index.php>>. Acesso em : 20 dez. 2004 e 04 jan. 2005.

PORTO ITAJAÍ. Notícias.Disponível em:>
<http://www.portoitajai.com.br/noticias/index.php>> .Acessos em : 20 dez.2004 e 04 jan.2005.

PORTO ITAJAÍ. Institucional.Disponível em:>
<http://www.portoitajai.com.br/insntitucional/estrutura_administrativa.php>.Acesso em: 06 jan. 2005.

PORTO ITAJAÍ. Legislação. Disponível em:
<<http://www.portoitajai.com.br/legislacao/ld2105.php>>. Acesso em 25 jan. 2006.

PORTO ITAJAÍ. Notícias. Disponível
em:>http://www.portoitajai.com.br/noticias/det_noticia.php?vfNot_codigo=1121. Acesso em
25 jan. 2006.

REVISTA ALCANCE. **A análise do valor como suporte à tomada de decisão no sistema de gerenciamento ambiental segundo a NBR ISO 14.001**. UNIVALI- vol.9-n.1 jan./abr. 2003

. UNIVALI, **Política & gestão ambiental do Brasil: da RIO-92 ao Estatuto da Cidade**, vol.10-n.3-set./dez. 2003.

REVISTA DA MADEIRA, 2002, ano 11, nº.64

REVISTA PORTUÁRIA. Disponível em:
><http://www.revistaportuaria.com.br/padrao.php?conteudo=pagina5412.html>>. Acesso em:
05 jan. 2005.

ROMEIRO, Ademar Ribeiro; BASTIAAN, Philip Reydon; LEONARDI, Maria Lúcia Azevedo. **Economia do meio ambiente: teoria, políticas e a gestão de espaços regionais**. 2.ed
Campinas: UNICAMP, 1999.

SFIEC. Disponível
em:>http://www.sfiec.org.br/cin/destaques/Manual_BarrTecnicas.pdf>. Acesso em: 14
out.2004.

TECONVI. Disponível em: <<http://www.teconvi.com/>>. Acesso em :05 jan.2005

THORSTENSEN, Vera OMC- Organização Mundial do Comércio: as regras do comércio internacional e a rodada do milênio/Vera Thorstensen; [coordenadora Yone Silvia Pontes] .—
São Paulo: Aduaneiras, 1999.

UNCTAD. Disponível em: >http://ro.unctad.org/trade_env/test1/meetings/rio/TDXI-BP-1-Portuguese.pdf>. Acesso em: 07 jan. 2005.

UNEP. Disponível em:><http://www.unep-unctad.org/cbtf2/meetings/angola/Angola-mal.pdf>>. Acesso em: 11 fev. 2005.

Livros Grátis

(<http://www.livrosgratis.com.br>)

Milhares de Livros para Download:

[Baixar livros de Administração](#)

[Baixar livros de Agronomia](#)

[Baixar livros de Arquitetura](#)

[Baixar livros de Artes](#)

[Baixar livros de Astronomia](#)

[Baixar livros de Biologia Geral](#)

[Baixar livros de Ciência da Computação](#)

[Baixar livros de Ciência da Informação](#)

[Baixar livros de Ciência Política](#)

[Baixar livros de Ciências da Saúde](#)

[Baixar livros de Comunicação](#)

[Baixar livros do Conselho Nacional de Educação - CNE](#)

[Baixar livros de Defesa civil](#)

[Baixar livros de Direito](#)

[Baixar livros de Direitos humanos](#)

[Baixar livros de Economia](#)

[Baixar livros de Economia Doméstica](#)

[Baixar livros de Educação](#)

[Baixar livros de Educação - Trânsito](#)

[Baixar livros de Educação Física](#)

[Baixar livros de Engenharia Aeroespacial](#)

[Baixar livros de Farmácia](#)

[Baixar livros de Filosofia](#)

[Baixar livros de Física](#)

[Baixar livros de Geociências](#)

[Baixar livros de Geografia](#)

[Baixar livros de História](#)

[Baixar livros de Línguas](#)

[Baixar livros de Literatura](#)
[Baixar livros de Literatura de Cordel](#)
[Baixar livros de Literatura Infantil](#)
[Baixar livros de Matemática](#)
[Baixar livros de Medicina](#)
[Baixar livros de Medicina Veterinária](#)
[Baixar livros de Meio Ambiente](#)
[Baixar livros de Meteorologia](#)
[Baixar Monografias e TCC](#)
[Baixar livros Multidisciplinar](#)
[Baixar livros de Música](#)
[Baixar livros de Psicologia](#)
[Baixar livros de Química](#)
[Baixar livros de Saúde Coletiva](#)
[Baixar livros de Serviço Social](#)
[Baixar livros de Sociologia](#)
[Baixar livros de Teologia](#)
[Baixar livros de Trabalho](#)
[Baixar livros de Turismo](#)