



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **15 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, quarta-feira, 27 de abril de 2011

O ESTADO DE SÃO PAULO FAZENDA E CONFAZ TÊM DIVERGÊNCIAS SOBRE ICMS.....	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO Governo fará concessão de aeroportos a empresas	3
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO Planalto acelera a concessão de cinco aeroportos	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO A autonomia do TCU.....	6
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO Governo acelera concessão de aeroportos.....	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO LATINO-AMERICANOS DEVEM BUSCAR GANHOS DE PRODUTIVIDADE	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO ICMS MENOR CONTERIA GUERRA DE ESTADOS	10
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO Dilma abandona dogma do PT e privatiza aeroportos.....	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO Governo economiza R\$ 25 bi no trimestre	13
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO Dilma: gargalo em aeroportos e falta de mão de obra são 'bons problemas'	15
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO Dinheiro de fundos de pensão deve salvar a Gradiente, parada há 2 anos	16
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Fundos de pensão e Estado do AM ajudam a Gradiente	17
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Concessão de aeroportos será parcial	19
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP GOVERNO VAI FATIAR A REFORMA TRIBUTÁRIA.....	21
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP "GUERRA FISCAL É NOCIVA AOS INTERESSES DO PAÍS E TEMOS DE ENTENDER ISSO"	23
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO FAZENDA E CONFAZ TÊM DIVERGÊNCIAS SOBRE <u>ICMS</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Governo Federal quer transição gradual para alíquota de 2% para o imposto sobre as importações; secretários da Fazenda propõem alíquota de 4%

Andrea Jubé Vianna e Eduardo Bresciani - O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA

O secretário executivo do **Ministério** da Fazenda, Nelson Barbosa, defendeu ontem a transição gradual, de 12% para 2%, da alíquota unificada de Imposto sobre Circulação de **Mercadorias e Serviços (ICMS)** sobre as importações.

Durante audiência pública na Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) do Senado, Barbosa sustentou que essa transição comece a vigorar em janeiro de 2012, sendo que a alíquota final, pactuada entre os Estados, seja alcançada até 2014.

A discussão é um dos eixos centrais da reforma tributária fatiada que o governo quer promover no Congresso Nacional. A reforma delineada pelo Planalto compreende, ainda, a desoneração da folha de pagamento das empresas, a agilização da devolução dos créditos do PIS, Cofins e IPI, e a ampliação da faixa do Supersimples a empresas com faturamento anual de até R\$ 3,6 milhões.

O projeto de resolução do Senado de autoria do líder do governo, Romero Jucá (PMDB-RR), propõe alíquota zero de **ICMS** sobre as importações. No entanto, o próprio Jucá admitiu que a ideia de zerar a alíquota foi um "bode", uma estratégia para deflagrar o debate e colher a opinião dos Estados.

O real objetivo do governo é fixar uma alíquota mínima e unificada de **ICMS** sobre as importações, capaz de colocar um fim ao interesse dos Estados pela guerra fiscal, sobretudo daqueles envolvidos na chamada "guerra dos portos". Ocorre que a maior parte dos bens importados com incentivos fiscais segue para

outros Estados. Sem essa circulação, o governo afirma que seriam menores os danos causados à competitividade da indústria nacional. Nesse cenário, Nelson Barbosa não descarta um consenso entre os Estados em torno de uma alíquota intermediária, que pode ficar entre 2% e 4%.

Curto prazo. Barbosa frisou, contudo, que a migração para a alíquota unificada tem de ser num curto prazo, e não em 12 anos, como pleiteou o secretário de Fazenda do Espírito Santo, Maurício César Duque. Nesse prazo, pontuou Barbosa, o **Brasil** perderia setores estratégicos da indústria nacional, como o de bens de capital. "Não podemos nos dar ao luxo de perder essa indústria", salientou.

Representante do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), o secretário de Fazenda do Estado de Goiás, Simão Cirineu, relatou que o órgão defende alíquota unificada de 4% sobre as importações, por meio de transição gradual. A proposta do secretário de Fazenda de São Paulo, Andrea Calabi, é no mesmo sentido.

Avanço chinês. Calabi reclamou das políticas de incentivos promovidas por outros Estados, que aumentam suas receitas "com o chapéu alheio". Para ele, está havendo um "contrassenso no País", em que ao invés de haver estímulo à competitividade da indústria nacional, as políticas individuais de cada Estado promovem o contrário, num cenário de invasão de produtos asiáticos e forte desvalorização cambial. "Estamos promovendo geração de empregos na China", criticou.

Para o secretário, num cenário de "competição chinesa avassaladora, valorização cambial que reduz o preço das importações e guerra fiscal", a concessão de incentivos nas importações agrava o quadro, evoluindo para uma realidade que pode se tornar insustentável.

Polêmica

NELSON BARBOSA SECRETÁRIO EXECUTIVO DO
MINISTÉRIO DA FAZENDA

"Não podemos nos dar ao luxo de perder essa
indústria (de bens de capital)"

ANDREA CALABI

SECRETÁRIO DA FAZENDA DE SP

"Estamos promovendo geração de empregos na
China"

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Governo fará concessão de aeroportos a empresas		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Modelo permite exploração comercial dos maiores terminais do País em troca de obras de ampliação

O governo vai lançar, entre maio e julho, editais propondo a concessão dos aeroportos de Cumbica, Galeão, Brasília, Viracopos (SP) e Confins (MG) à iniciativa privada. No modelo, a empresa vencedora da licitação executa a obra de ampliação do terminal e, em contrapartida, explora comercialmente o aeroporto, com aluguel de lojas – exceto os espaços, administrados pela Infraero. A intenção é apressar a ampliação dos aeroportos, com vista à Copa, à Olimpíada e ao crescimento da demanda interna. O investimento estimado pela Infraero é de R\$ 3,987 bilhões. "Queremos combinar a urgência das obras com a necessidade de investimento público e privado para que a gente possa dar resposta a essas questões no menor espaço de tempo possível", disse o ministro Antonio Palocci.

Concessão de aeroportos sai em maio

Primeiros editais para obras e melhora no atendimento à população serão para os aeroportos de Guarulhos, em São Paulo, Brasília e Campinas

Tânia Monteiro e Leonencio Nossa, de O Estado de S.Paulo

BRASÍLIA - O governo vai lançar editais propondo a concessão dos aeroportos de Guarulhos, em São Paulo, e Brasília, no início de maio, seguido de Campinas, até o final do mês e, por último, em final de junho ou início de julho, de Confins, em Belo Horizonte e Galeão, no Rio de Janeiro. As concessões serão exclusivas para obras de ampliação dos terminais, não incluindo a exploração de espaços já administrados pela Empresa Brasileira de Infraestrutura Portuária (Infraero).

A decisão de fazer concessão de aeroportos a empresas privadas, para apressar as obras e melhorar

o atendimento à população, foi tomada pela presidente Dilma Rousseff na segunda-feira, em reunião com representantes do setor, e anunciada ontem pelo ministro-chefe da Casa Civil, Antonio Palocci, em discurso na reunião do Conselho de **Desenvolvimento** Econômico e Social (CDES).

Esse modelo vinha sendo pleiteado pela iniciativa privada e a demora na realização das obras estava incomodando a presidente, que marcou para sexta-feira uma nova reunião com representantes do setor para discutir a situação dos demais aeroportos.

O total de investimentos estimado pela Infraero para esses cinco aeroportos é de R\$ 3,987 bilhões. As obras previstas incluem a construção de novos terminais de embarque e novas pistas, reforma, modernização e adequação do sistema viário.

Modelo. Pelo modelo de concessão, a empresa vencedora da licitação executa a obra necessária e em contrapartida explora comercialmente o aeroporto, com aluguel de lojas. O modelo a ser seguido é o de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, que já foi entregue para construção pela iniciativa privada e estará pronto em dois anos.

"Cinco aeroportos terão iniciativas de curto espaço de tempo, em regime de concessão porque queremos combinar a urgência das obras com a necessidade de investimento público e privado para que possamos dar resposta a essas questões no menor espaço de tempo possível", disse Palocci, após explicar que Dilma já definiu uma série de medidas que serão desenvolvidas pela Secretaria de Aviação Civil, a começar pela definição do modelo do edital de concessão dos serviços para os cinco terminais.

Durante a reunião do CDES, coube à presidente falar sobre o tema, classificando a saturação dos aeroportos brasileiros como "bons problemas". Depois

de reconhecer que "é preciso expandir os aeroportos", Dilma lembrou que o problema foi decorrente "do aumento das viagens aéreas que superou e muito o crescimento do País".

Dilma observou ainda que o governo não está olhando para os aeroportos só por causa da Copa e da Olimpíada. Para ela, é necessário que se atenda "ao crescimento da imensa demanda da população brasileira por viagem de avião".

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Planalto acelera a concessão de cinco aeroportos		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O Governo Federal lançará até junho as regras de concessão de cinco aeroportos para a iniciativa privada.

Os editais de Brasília e Guarulhos devem sair na semana que vem.

Governo acelera concessão de aeroportos

Editais para novos terminais de Guarulhos e Brasília, que terão operação privada, devem sair até a próxima semana

Governo cria 3 modelos de concessão a fim de impulsionar obras e dar conta da demanda para Copa e Olimpíada

NATUZA NERY

VALDO CRUZ

MÁRCIO FALCÃO

DE BRASÍLIA

O governo lançará até junho os editais para a concessão de novos terminais em cinco dos principais aeroportos que passarão à iniciativa privada. O objetivo é acelerar as obras para dar conta da demanda e preparar o setor para a Copa e a Olimpíada.

O ministro da Casa Civil, Antonio Palocci, confirmou ontem decisão do governo de construir novos terminais em Guarulhos (SP), Brasília (DF) e Viracopos (SP). A Folha antecipou, na edição de ontem, o plano de criar três modelos de concessão.

Os editais de Guarulhos e Brasília devem sair já na semana que vem. As regras para Viracopos virão logo em seguida. Galeão (RJ) e Confins (MG) também estão na lista, embora em estágio menos avançado. O objetivo é que os editais desses empreendimentos sejam liberados até o fim do semestre.

"Em curto espaço de tempo teremos obras em regime de concessão dos três principais aeroportos que necessitam de investimentos", disse Palocci.

"Queremos combinar a urgência das obras com a necessidade dos investimentos públicos e privados para que a gente possa dar uma resposta a essas questões no menor espaço de tempo possível", afirmou o ministro.

MODALIDADES

O Executivo usará três modalidades de concessão para melhorar a infraestrutura aeroportuária: a puramente privada, caso de Guarulhos, Brasília e Viracopos; a mista (iniciativa conjunta com o poder público); e sistema de permuta em que a União faz a concessão de um determinado projeto em troca de investimento privado em aeroportos de baixa rentabilidade.

Para os projetos de Guarulhos, Brasília, Viracopos, Galeão e Confins, o governo deve adotar o regime tradicional de concessão. Integrantes do governo disseram que as vencedoras das concessões terão o retorno de todos os serviços prestados nos terminais: taxas de embarque, aluguel de lojas, restaurantes e lanchonetes.

O resto das obras consideradas prioritárias irá adotar as outras duas modalidades. A Infraero prometeu à Fifa a conclusão de 25 obras para garantir serviços da Copa.

Pelo cronograma do governo, todas as obras estarão prontas até o fim de 2013.

Após a concessão dos primeiros projetos, o governo passará à segunda fase de seu "pacote de concessões", focando então sobre os aeroportos do Nordeste. Há necessidade de investimentos pesados em terminais, pistas e pátios nos aeroportos de Recife, Salvador e Natal.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO A autonomia do TCU		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Tribunal de Contas da União arriscará independência se aceitar um "convênio" para facilitar obras que Executivo precisa fazer a toque de caixa

Há algo de problemático num governo que precisa negociar com o Tribunal de Contas da União (TCU) para evitar atrasos em obras estratégicas, como a modernização dos aeroportos do país. A iniciativa soa tanto mais preocupante quando se toma em conta que a administração Dilma Rousseff pretende diferenciar-se da de Luiz Inácio Lula da Silva precisamente pela maior capacidade gerencial.

Gerenciar não é contornar problemas e deficiências, mas enfrentá-los. Quando busca essa espécie de consultoria do TCU para antecipar-se à ocorrência de erros e irregularidades no dispêndio de dinheiro público em obras, o governo confessa seu despreparo para cumprir regras que o tribunal está encarregado de fiscalizar.

O TCU é um órgão desvinculado do Poder Executivo e, apesar do nome, do Judiciário. Trata-se de repartição administrativa ligada ao Congresso, com duvidoso histórico de serviços. Só nos últimos anos se tornou mais ativo na fiscalização da coisa pública.

À primeira vista, o convênio idealizado pelo Planalto sugere uma outra promiscuidade, agora entre investigador e investigado. Nada contra fiscais do TCU darem treinamento a funcionários do Governo Federal para que passem a conhecer melhor as normas que regulam licitações e o cumprimento de contratos por empreiteiras. Daí a ter fiscais do TCU acompanhando a

execução de obras em parceria com seus responsáveis vai enorme distância, que deve ser preservada para não comprometer a autonomia de quem fiscaliza.

O fato é que o governo petista desde 2009 elege o TCU como bode expiatório das próprias mazelas. Antes disso, quando a atual presidente ainda era ministra de Minas e Energia, e depois ministra-chefe da Casa Civil, o suspeito de plantão era o Ibama, acusado de atravancar o desenvolvimento nacional ao procrastinar a concessão de licenças ambientais.

Não se descarta que tais órgãos -TCU e Ibama- possam, aqui ou ali, atuar com propósitos políticos, mas é ônus do Governo Federal demonstrar que o fazem (no caso do Ibama, a própria acusação é paradoxal, por ser órgão do Poder Executivo). Salvo provas em contrário, ambas as repartições atuam para fazer valer as normas consagradas pelo Legislativo ou por decisões dos Ministérios e agências reguladoras.

Na realidade, a falha primordial se encontra no Planalto: sua incapacidade de planejar a expansão da infraestrutura para o crescimento do país e fazer executar as obras necessárias em tempo hábil, sem estourar o orçamento e com lisura. Portos, hidrelétricas, estradas, aeroportos para a Copa -o padrão se repete. Cooptar o TCU não é e nunca será a solução.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Governo acelera concessão de aeroportos		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Editais para novos terminais de Guarulhos e Brasília, que terão operação privada, devem sair até a próxima semana

Governo cria 3 modelos de concessão a fim de impulsionar obras e dar conta da demanda para Copa e Olimpíada

NATUZA NERY

VALDO CRUZ

MÁRCIO FALCÃO

DE BRASÍLIA

O governo lançará até junho os editais para a concessão de novos terminais em cinco dos principais aeroportos que passarão à iniciativa privada. O objetivo é acelerar as obras para dar conta da demanda e preparar o setor para a Copa e a Olimpíada.

O ministro da Casa Civil, Antonio Palocci, confirmou ontem decisão do governo de construir novos terminais em Guarulhos (SP), Brasília (DF) e Viracopos (SP). A Folha antecipou, na edição de ontem, o plano de criar três modelos de concessão.

Os editais de Guarulhos e Brasília devem sair já na semana que vem. As regras para Viracopos virão logo em seguida. Galeão (RJ) e Confins (MG) também estão na lista, embora em estágio menos avançado. O objetivo é que os editais desses empreendimentos sejam liberados até o fim do semestre.

"Em curto espaço de tempo teremos obras em regime de concessão dos três principais aeroportos que necessitam de investimentos", disse Palocci.

"Queremos combinar a urgência das obras com a necessidade dos investimentos públicos e privados para

que a gente possa dar uma resposta a essas questões no menor espaço de tempo possível", afirmou o ministro.

MODALIDADES

O Executivo usará três modalidades de concessão para melhorar a infraestrutura aeroportuária: a puramente privada, caso de Guarulhos, Brasília e Viracopos; a mista (iniciativa conjunta com o poder público); e sistema de permuta em que a União faz a concessão de um determinado projeto em troca de investimento privado em aeroportos de baixa rentabilidade.

Para os projetos de Guarulhos, Brasília, Viracopos, Galeão e Confins, o governo deve adotar o regime tradicional de concessão. Integrantes do governo disseram que as vencedoras das concessões terão o retorno de todos os serviços prestados nos terminais: taxas de embarque, aluguel de lojas, restaurantes e lanchonetes.

O resto das obras consideradas prioritárias irá adotar as outras duas modalidades. A Infraero prometeu à Fifa a conclusão de 25 obras para garantir serviços da Copa.

Pelo cronograma do governo, todas as obras estarão prontas até o fim de 2013.

Após a concessão dos primeiros projetos, o governo passará à segunda fase de seu "pacote de concessões", focando então sobre os aeroportos do Nordeste. Há necessidade de investimentos pesados em terminais, pistas e pátios nos aeroportos de Recife, Salvador e Natal.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO LATINO-AMERICANOS DEVEM BUSCAR GANHOS DE PRODUTIVIDADE		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Sergio Leo | De Brasília

Aumento de produtividade, com investimentos em infraestrutura, educação e ciência e tecnologia serão fundamentais para que os países latino-americanos aproveitem o momento positivo em suas economias, alertou, em entrevista ao Valor, o presidente do Banco Interamericano de Desenvolvimento, Luis Alberto Moreno. Ele veio ao país para participar, com cerca de 700 executivos de grandes empresas e instituições, do Fórum Econômico Mundial - versão América Latina, que se realiza no Rio de Janeiro. "Essa é a década da América Latina", insiste Moreno, citando o tema do Fórum, neste ano.

"Temos uma série de produtos que o mundo demanda hoje em dia, em quantidades **importantes**", lembra o presidente do BID, ao prever que não há perspectiva para queda significativa de produtos básicos como petróleo, grãos e minerais produzidos no continente e demandados em quantidade crescente, principalmente pelos países asiáticos onde aumenta a população de classe média, com hábitos mais sofisticados de consumo.

As receitas obtidas com produtos básicos, apesar de vistas como uma ameaça às indústrias, por trazer pressões inflacionárias e valorização das moedas locais, também poderão, segundo acredita Moreno, dar aos países da América Latina condições de construir uma economia "do século XXI", com maior peso dos serviços, vinculados a educação, ciência e tecnologia e infraestrutura. Os governos têm papel **importante** nessa mudança, a começar pela necessidade de aumentar investimentos em ciência e tecnologia, aponta ele.

"O **Brasil** é quem mais investe, mas os investimentos em ciência e tecnologia na região estão bem abaixo do que fazem outros países em **desenvolvimento**", critica o executivo. O investimento no

setor feito pela Coreia é superior a todos os investimentos dos países latino-americanos em ciência e tecnologia, compara.

Moreno cita estudo recente do BID, segundo o qual o principal problema de produtividade na América Latina está no setor de serviços, que representa 70% do **mercado** de trabalho e que seria capaz de duplicar a produtividade dos países da região caso eles tivessem seguido o desempenho dos países asiáticos. O mau desempenho da produtividade da indústria também é problemático, analisa o BID: sofreu queda anual de 0,9% entre 1975 e 1990, e crescimento de apenas 2% anuais entre 1990 e 2005, enquanto os asiáticos registravam crescimentos entre 3,2% e 3,5% por ano nesses períodos.

Dos países latino-americanos, apenas o Chile teve produtividade média acima dos Estados Unidos desde 1960, e o **Brasil** ficou entre os que tiveram menor queda, 2%, quando comparado à produtividade americana.

Enquanto isso, a China teve aumento de 216%. Se os países da região tivessem acompanhado a média de produtividade do resto do mundo, poderiam ter aumentado em 54% sua renda per capita, calcula o BID.

"Uma área que poderia gerar um valor **importante** para a região é a integração econômica, a própria interconectividade dos países e a queda de tarifas", sugere o presidente do BID, que pretende destinar mais recursos e estimular pesquisas para projetos nesses setores. Ele afirma que a maior integração poderia aumentar em 40% o **comércio** entre os países da região, segundo revela estudo em conclusão no banco.

Só em investimentos para integração física, em redes de transporte, o BID calcula serem necessários investimentos equivalentes a 1,1% anual do Produto

Interno Bruto **Regional** durante a próxima década. A taxa de retorno dos investimentos em estradas, ferrovias e hidrovias chega a 70%, com geração de receitas fiscais e redução de custos aos consumidores, segundo cálculos apresentados na última reunião de ministros da Fazenda dos países do BID, realizada há um mês, no Canadá. Para o BID, a demanda por produtos da região e o próprio impulso gerado pelo consumo das classes médias emergentes na América Latina fez aumentar o valor da integração, com investimentos em conexões físicas e reformas na burocracia para facilitar transações entre os países.

"Há ainda temas de conjuntura, como a necessidade de consolidação fiscal, mas estamos em um

grande momento para a América Latina", disse Moreno. O BID é um dos co-patrocinadores do Fórum Econômico,

que começa hoje, no Rio de Janeiro. Moreno aposta que as multinacionais latino-americanas (assunto de um dos painéis do Fórum, amanhã) têm condições de rivalizar com investidores da China, Estados Unidos e Europa como fonte de investimento na região.

"Não só as grandes, mas as médias empresas estão ampliando as operações e temos de trabalhar muitíssimo para que se tornem maiores", defende ele, que constata uma maior presença de executivos latino-americanos treinados nos países desenvolvidos, de volta a seus países de origem. "Esse é um dos motivos do êxito da Índia", comentou.

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO ICMS MENOR CONTERIA GUERRA DE ESTADOS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Governo propõe corte gradual do imposto cobrado sobre importados

BRASÍLIA. Para acelerar a minirreforma tributária, que terá quatro pontos e foi antecipada pelo GLOBO no início de abril, o governo apresentou ontem no Senado uma nova proposta para desoneração gradual do **ICMS** cobrado sobre produtos importados. Esse é um dos motivos da guerra fiscal entre os estados. A ideia inicial, de zerar a tributação, foi substituída pela redução da alíquota por três anos até o imposto chegar a 2%, em 2014. As unidades da Federação manifestaram aceitar apenas uma redução até 4%. O governo também enviará ao Congresso, em maio, um projeto para desonerar a folha de pagamento das empresas.

O plano foi apresentado à Comissão de Assuntos Econômicos (CAE) pelo secretário-executivo do **Ministério** da Fazenda, Nelson Barbosa. Hoje, a alíquota do **ICMS** sobre produtos importados é de 12% ou 7%, mas pelo menos 18 estados, como Santa Catarina e Espírito Santo, reduzem a alíquota, oferecem financiamentos a juros baixos para pagamento do imposto ou postergam seu recolhimento para atrair empresas.

Além de prejudicar a arrecadação dos estados nos quais as companhias importadoras têm sedes, a

estratégia incentiva a compra de produtos no exterior em um momento no qual a indústria nacional já sofre com outras deficiências, cambiais e de infraestrutura. Um produto chinês, segundo estudo recente da Federação das Indústrias de São Paulo (Fiesp), chega a ficar 10% mais barato só por conta do **ICMS** menor, sem considerar o incentivo da valorização do real frente ao dólar.

Pela proposta oficial do governo, para solucionar o impasse, uma transição seria criada. As alíquotas de **ICMS** de 12% cairiam a 8% no ano que vem, e as de 7%, a 4%. Em 2013, o primeiro grupo de estados as passaria para 4% (os do segundo ficariam estáveis) e, em 2014, todos alinhariam a cobrança em 2%. Uma alíquota única de **ICMS**, de 2%, poderia ser estabelecida também para as demais operações interestaduais, em 2016.

- A guerra fiscal gera um efeito nocivo ao **Brasil** como um todo e diminui a competitividade da indústria nacional. É imprescindível que a gente comece a eliminar os incentivos fiscais às importações - disse Barbosa.

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO Dilma abandona dogma do PT e privatiza aeroportos		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Obras no Galeão e outros 4 grandes terminais serão tocadas por setor privado

Parado há oito anos no Palácio do Planalto, onde sofria restrições do então presidente **Lula** e da chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, o projeto de concessão dos aeroportos à iniciativa privada foi anunciado ontem pelo governo como solução para o gargalo aéreo brasileiro. A proposta constava do programa de governo do candidato do PSDB à Presidência, José Serra, e foi atacada pelo PT durante as três últimas campanhas presidenciais. Segundo o ministro-chefe da Casa Civil, Antonio Palocci, obras e construção de novos terminais em Viracopos (Campinas), Guarulhos (São Paulo) e Brasília serão tocadas pelo setor privado, e o **Governo Federal** ainda estuda o modelo de concessão para os aeroportos de Confins (Belo Horizonte) e Galeão (Rio de Janeiro).

Aeroportos em mãos privadas

De olho na Copa, governo vai conceder a empresas administração e construção de terminais

Chico de Gois, Geralda Doca e Martha Beck

O governo bateu o martelo pela concessão parcial à iniciativa privada dos cinco principais aeroportos de conexão e internacionais do país, informou ontem o ministro-chefe da Casa Civil, Antônio Palocci. Segundo ele, em reunião na segunda-feira com o ministro da Secretaria de Aviação Civil (SAC) da Presidência, Wagner Bittencourt, a presidente Dilma Rousseff definiu os modelos para Cumbica (Guarulhos) e Viracopos (Campinas), em São Paulo, e Brasília. Continuam em estudo, que será concluído em pouco tempo, frisou Palocci, as opções para Confins (Belo Horizonte) e Antonio Carlos Jobim (Galeão, no Rio de Janeiro).

Com a decisão, caberá ao PT - tradicionalmente refratário às privatizações realizadas em governos anteriores, como a das telecomunicações - abrir às

empresas privadas a exploração do setor aeroportuário, única área da infraestrutura nacional que continua sob comando exclusivo do Estado. Os 67 principais terminais do país são administrados pela Infraero.

Segundo Palocci, a ideia é dividir a administração dos grandes terminais entre a estatal e o setor privado, para captar mais recursos, acelerar as obras e introduzir a competição no sistema. A concessão deverá ser feita por licitação, mediante pagamento ao governo (outorga). Os primeiros editais podem ser concluídos em maio:

- A presidente já definiu o critério de concessão dos serviços para os terminais de Guarulhos, Viracopos e Brasília. Num curto espaço de tempo, vamos ter obras no regime de concessão nos três principais aeroportos que necessitam de investimento.

"Ideologia ficou de lado", diz especialista

A concessão de aeroportos foi sistematicamente postergada no governo Lula. Nas últimas campanhas presidenciais, as privatizações foram duramente criticadas pelo PT. Mas, segundo participantes do encontro ministerial de anteontem, Dilma foi enfática ao reconhecer que será impossível ampliar a capacidade de transporte de passageiros sem recursos privados. O governo corre contra o tempo para dar conta da maior demanda interna e da proximidade de Copa de 2014 e Olimpíadas de 2016.

- Dilma acredita que a concessão para o setor privado é a única forma de enfrentar a deficiência da infraestrutura aeroportuária brasileira - afirmou um ministro ao GLOBO.

Para o coordenador do núcleo de logística e infraestrutura da Fundação Dom Cabral, Paulo Resende, a decisão de conceder à iniciativa privada alguns dos principais aeroportos do país mostra que a face gestora

de Dilma de sobrepôs à face política, diante das necessidades do setor e os possíveis constrangimentos durante a Copa:

- A voz da gestora falou mais alto. Enquanto em outras áreas da economia se percebe uma tendência à centralização nas mãos do Estado, na aviação a ideologia ficou de lado.

Segundo Palocci, os estudos do melhor modelo de concessão continuam para Confins e Galeão.

- A presidente também pediu para que a Secretaria avance os estudos sobre Confins e Galeão, que são também aeroportos prioritários. Portanto, cinco grandes aeroportos terão iniciativas de curto espaço de tempo em regime de concessão - disse.

Segundo um interlocutor, Dilma descartou a construção do terceiro aeroporto de São Paulo, em Caieiras. Além de problemas topográficos, Caieiras poderia competir com Viracopos e prejudicar os planos da presidente, que pretende transformá-lo em "um aeroporto do futuro, com espaço para ampliação", segundo uma fonte. Por isso, explicou essa fonte, Dilma defende que Viracopos seja controlado majoritariamente pelo governo.

Concessões terão prazo de até 25 anos

Para Guarulhos - a atual jóia da coroa, com metade das receitas com aluguel de áreas comerciais arrecadadas pela Infraero e 35% das taxas de embarque -, os planos de concessão estão restritos à construção e exploração de novas áreas, como o terceiro terminal de passageiros. Dois terminais remotos (que servem apenas para embarque e desembarque, sem

área de check-in e recolhimento de bagagens) também podem entrar no lance.

Galeão será concedido mais por pressão política do governador do Rio, Sérgio Cabral, pois suas obras já estão em andamento. Uma nova reunião na sexta-feira vai decidir os rumos do aeroporto do Rio e também de Confins. A perspectiva é que os editais de Guarulhos e Brasília saiam em maio. Entre junho e julho, seriam conhecidas as regras de Viracopos e, depois, de Confins e Galeão. A concessão deverá ter prazo entre 20 e 25 anos.

Técnicos envolvidos nos trabalhos afirmam que o governo não quer acabar com a Infraero e vai adotar um modelo híbrido de administração aeroportuária, estatal e privada. A ideia é que a Infraero mantenha alguns terminais (alguns lucrativos, regionais e de fronteira), ficando com um total de 34. Os demais entrarão em regime de concessão parcial ou serão transferidos a governos e municípios que poderão fazer o mesmo.

- É **importante** manter a Infraero, que será profissionalizada para um processo de abertura de capital no futuro - explicou um técnico.

Porém, a presidente não tem escondido a insatisfação com a estatal. Ela acha que a Infraero só tem futuro num ambiente de competitividade. Em outra frente, o governo negocia com a oposição incluir numa medida provisória um sistema diferenciado para a Infraero, que dispensa licitações, nos mesmos moldes da Petrobras.

COLABOROU Danielle Nogueira

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO Governo economiza R\$ 25 bi no trimestre		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Como reflexo da política de corte de gastos para conter a inflação, o governo registrou superávit fiscal de R\$ 25,5 bilhões no primeiro trimestre. A economia para pagar juros supera, com um mês de antecedência, a meta do primeiro quadrimestre. Para mostrar comprometimento com a austeridade fiscal, Mantega quebrou o protocolo e revelou os números antes da divulgação pelo Tesouro.

Superávit fiscal do governo bate meta com folga

No primeiro trimestre do ano, economia para pagar juros da dívida chega a R\$25,5 bi. Mantega quebra protocolo

Eliane Oliveira e Martha Beck

BRASÍLIA. Como reflexo da política contracionista adotada pela equipe econômica para combater a inflação, o governo central (Tesouro Nacional, Previdência e Banco Central) registrou um superávit primário acumulado de R\$25,5 bilhões nos três primeiros meses deste ano, valor que supera, com um mês de antecedência, a meta fixada para o primeiro quadrimestre, de R\$22,9 bilhões. Em março, a economia para o pagamento de juros da dívida somou R\$9,134 bilhões, o segundo melhor resultado para o mês desde 2008, quando atingiu R\$10,606 bilhões. Em março de 2010, houve um déficit de R\$4,553 bilhões.

Satisfeito em relação à economia para o pagamento de juros e, ao mesmo tempo, preocupado em demonstrar comprometimento com a austeridade fiscal e a redução dos gastos públicos, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, quebrou ontem o protocolo e revelou os números momentos antes da divulgação oficial, feita pelo secretário do Tesouro, Arno Augustin. Segundo Mantega, até o fim de abril, o superávit primário será equivalente a quase 50% da meta estabelecida para todo o ano de 2011, de R\$81,8 bilhões.

Tesouro: política fiscal, agora, busca evitar inflação

- Estamos num processo de consolidação fiscal, com reversão dos estímulos que foram dados à economia durante a crise mundial de 2008 e com um corte de R\$50 bilhões nos gastos públicos para reconstituirmos a situação anterior a 2008 - disse o ministro na reunião do Conselho de **Desenvolvimento** Econômico e Social (CDES).

O secretário do Tesouro afirmou que o corte de R\$50 bilhões no Orçamento, anunciado em fevereiro, foi sentido com ênfase em março. Ele lembrou que, diferentemente do ano passado, quando a economia precisava de estímulos para crescer, a política fiscal, agora, busca evitar pressões inflacionárias. Augustin enfatizou que apenas as despesas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que subiram 35%, serão mantidas.

- Estamos reduzindo as despesas em mais de 4%. O lado fiscal está contribuindo para que não haja pressões inflacionárias demasiadas. A economia, até 2010, precisava de estímulos para retomar o crescimento. Agora, estamos fazendo um papel contracionista. O resultado fiscal está dando a contribuição adequada ao crescimento sustentável da economia e ajudando a conter as pressões inflacionárias - afirmou Augustin, garantindo não ser intenção do governo economizar acima da meta. - Nossa programação se compromete a cumprir a meta cheia. Não há definição de fazermos excesso de superávit.

No mês passado, o Tesouro contribuiu para o resultado com um superávit de R\$12,3 bilhões. Já a Previdência e o Banco Central tiveram déficit de, respectivamente, R\$3,1 bilhões e R\$10,7 milhões. A receita total de março foi de R\$73,5 bilhões, enquanto as despesas somaram R\$32,5 bilhões. No trimestre, a

arrecadação totalizou R\$231,390 bilhões e os gastos somaram R\$163,6 bilhões.

De acordo com o ministro da Fazenda, o ajuste fiscal de 2011 vai melhorar a qualidade dos gastos do governo, aumentando investimentos e dando espaço para que os juros caiam quando a inflação estiver controlada. Mantega destacou que as despesas com

pessoal registraram queda de 4,4% entre janeiro e março, em comparação com o mesmo período de 2010.

- O Brasil tem um dos melhores desempenhos fiscais do mundo. Foi por isso que tivemos uma elevação do nosso rating pela Fitch (agência de classificação de risco) e, em breve, deveremos ter outras, por agências como a Moody's - disse.

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO Dilma: gargalo em aeroportos e falta de mão de obra são 'bons problemas'		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Presidente alega que aumento de viagens supera crescimento do país

Chico de Gois e Martha Beck

BRASÍLIA. A presidente Dilma Rousseff atribuiu ontem os recentes conflitos trabalhistas em empreendimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) ao fato de o país ainda estar se readaptando às grandes obras, retomadas na gestão Lula. Segundo Dilma, o Brasil enfrenta hoje bons problemas, resultantes do crescimento econômico do país, e um exemplo disso é o gargalo nos aeroportos.

- Sabemos que muitos dos problemas que vivemos hoje, e temos o compromisso de enfrentá-los e resolvê-los, podem ser chamados de bons problemas. Por exemplo: os aeroportos que temos de expandir porque o aumento das viagens aéreas supera o crescimento do país - afirmou, observando que a atenção do governo estará voltada não apenas para minimizar os efeitos para a Copa e para as Olimpíadas, mas também com uma visão de longo prazo por causa do aumento da demanda.

Sobre os conflitos trabalhistas - como os que paralisaram, no mês passado, as obras da usina hidrelétrica de Jirau, em Rondônia -, Dilma garantiu que o governo tomará medidas para enfrentar os problemas, não só os diretamente relacionados aos confrontos, mas também aqueles ligados à capacitação dos profissionais.

- Hoje nós sabemos, voltando aos problemas, aos bons problemas, que há pressão de mão de obra porque vivemos próximos do pleno emprego. Há problemas de conflitos nas grandes obras, porque elas voltaram a existir, depois de muitos anos em que o país não sabia o que era construir uma grande usina ou uma ferrovia importante - afirmou a presidente.

"É melhor do que os problemas do desemprego"

Ela prometeu ação enérgica para coibir irregularidades nos empreendimentos e reafirmou o lançamento, em breve, do Programa Nacional de Ensino Técnico e Capacitação Profissional (Pronatec), cujas diretrizes foram antecipadas no último sábado pelo GLOBO.

- Nós não ficaremos passivos, olhando os problemas, vamos enfrentá-los. E isto significa enfrentá-los especificamente, em cada obra, cada acontecimento, mas significa também a preocupação do governo com a melhoria e a capacitação dos seus trabalhadores e trabalhadoras - disse Dilma.

Ela antecipou que o Planalto vai criar bolsas para os estudantes se aperfeiçoarem no exterior. A meta é distribuir 75 mil bolsas até 2014, sobretudo em ciências exatas. Dirigindo-se à plateia de empresários presente à primeira reunião do Conselho de Desenvolvimento Econômico e Social (CDES), ela pediu participação:

- Eu acredito que o setor privado pode comparecer com uma ajuda aos estudantes brasileiros e ao Brasil, de forma que nos permita chegar a 100 mil bolsas em 2014.

A presidente disse ainda que é melhor enfrentar os problemas do crescimento, como ampliar aeroportos e formar mão de obra qualificada:

- É sempre melhor enfrentar os problemas do crescimento do que os problemas do desemprego, da falta de renda, da falta de investimento e da depressão econômica.

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO Dinheiro de fundos de pensão deve salvar a Gradiente, parada há 2 anos		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Dívida da empresa chega a R\$395 milhões. Meta é ter 3% do mercado

Paulo Justus

SÃO PAULO. A Gradiente anunciou ontem a conclusão da reestruturação de sua dívida e o plano de volta da marca no **mercado**, contando com a injeção de dinheiro dos fundos de pensão estatais. Segundo a IBG, empresa detentora da marca Gradiente, a dívida de R\$395 milhões será quitada em nove anos, a partir dos recursos obtidos com o arrendamento da marca e aluguel de imóveis.

Para viabilizar o aluguel da marca, a Companhia Brasileira de Tecnologia Digital (CBTD), uma das empresas abertas no processo de reestruturação da dívida da IBG, vai receber um investimento de R\$68 milhões. Esse total será dividido igualmente por quatro investidores: a empresa de equipamentos eletrônicos Jabil, os fundos de pensão da Caixa (Funcef) e da Petrobras (Petros) e a Agência de Fomento do Estado do **Amazonas** (ligado ao governo estadual).

Perguntado sobre o aporte dos fundos, o presidente interino da CBTD, Eugênio Staub Filho, disse que os novos sócios teriam interesses complementares. A americana Jabil, que concorre com a Foxconn no **mercado** internacional, tem a intenção de estar mais próxima do consumidor, enquanto a agência de fomento estaria mais interessada em promover o **desenvolvimento regional**. Já os fundos, segundo ele, entram como investidores que veem o retorno financeiro do negócio.

- A CBTD tinha sido criada no início do processo de reestruturação, no final de 2008, mas nunca tinha sido usada.

Staub Filho, diz que nem ele nem seu pai, Eugênio Staub - aliado de primeira hora do então presidente **Lula** - , participarão diretamente na gestão da nova companhia. Ambos farão parte do conselho de acionistas, que vai

contar também com mais dois representantes dos novos investidores e um conselheiro independente que será indicado pelos novos acionistas.

A nova companhia deve empregar inicialmente 350 pessoas numa fábrica arrendada da IBG. O início das operações está previsto para ocorrer no último trimestre do ano. A expectativa é de que, em 2012, a empresa fature R\$380 milhões.

- Apesar de o **mercado** apresentar uma competição exacerbada, temos convicção de que existe espaço para uma empresa com a marca Gradiente, mas com uma atuação diferente. Não é o objetivo da CBTD ser líder - afirmou Staub Filho.

A empresa espera ter participação de **mercado** entre 1% e 3%, com uma carteira mais enxuta, que deve ter de 10 a 15 eletroeletrônicos, ainda a serem especificados. Segundo Staub Filho, os produtos serão montados no **Brasil** e terão componentes vindos das fábricas da Jabil na Ásia e de outros fornecedores asiáticos.

Mesmo com o crescimento projetado, a CBTD fica longe do faturamento de R\$2 bilhões que a Gradiente teve em 2006, época em que detinha uma média de 20% do **mercado** brasileiro. Desde que entrou em recuperação extrajudicial para pagar os R\$395 milhões em dívidas e R\$70 milhões em tributos atrasados, a empresa praticamente encerrou suas atividades. Em 2007 e 2008, as fábricas ainda operaram. Nos últimos dois anos, a receita da empresa veio principalmente do aluguel de imóveis e fábricas.

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Fundos de pensão e Estado do AM ajudam a Gradiente		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Daniele Madureira | De São Paulo

A última etapa do programa de reestruturação da Gradiente para "ressuscitar" a marca de eletroeletrônicos, que há três anos está fora do **mercado**, foi anunciada ontem. A nova empresa, chamada de Companhia Brasileira de Tecnologia Digital (CBTD), terá 60% do controle nas mãos do FIP Enseada, fundo de investimento formado majoritariamente por fundos de pensão de estatais e uma agência do governo. Os novos sócios vão injetar R\$ 68 milhões na CBTD, por meio da emissão de capital de debêntures "participativas", conversíveis em ações. O valor será usado como capital de giro para trazer a Gradiente de volta ao **mercado** no último trimestre deste ano.

Os fundos de previdência privada Petros, da Petrobras, e Funcef, da Caixa Econômica Federal, são sócios da FIP, assim como a Agência de Fomento do Estado do **Amazonas** (Afeam). A única sócia da iniciativa privada é a Jabil, multinacional americana de "subconjuntos" (produtos semiacabados) para a indústria eletroeletrônica. Cada um dos sócios aplicou R\$ 17 milhões e detém 25% da FIP.

"A principal motivação [para a entrada de Petros e Funcef] foi manter a marca viva, tem um viés nacionalista", diz Eugênio Staub, que ocupava a presidência da Gradiente e agora vai estar à frente do conselho de administração da CBTD. Já a entrada da Afeam deve-se ao fato de que a marca "tem muita história em **Manaus**", diz ele. "Nós devemos muito à **Zona Franca**, mas a **Zona Franca** deve muito à gente", afirma Staub. "Sempre fomos uma empresa idônea e meio símbolo da **Zona Franca**, há uma questão emocional envolvida".

Segundo Staub, a própria Afeam tinha dúvidas se poderia fazer o investimento em uma empresa privada e perguntou ao Banco Central. A primeira resposta que

obteve foi negativa, mas a agência pediu para o BC reconsiderar a decisão e o investimento acabou aceito, seis meses depois.

Os demais 40% da CBTD pertencem à HAG (Holding dos Acionistas da Gradiente), na qual a família Staub têm 55% das ações e os demais 45% estão com minoritários. O passivo da fabricante, que soma R\$ 515,6 milhões, ficará com a IGB Eletrônica, nova razão social da Gradiente. A mudança de nome foi necessária para que a marca fosse arrendada à CBTD, que também vai arrendar uma das três fábricas que a Gradiente tem em **Manaus**. As outras duas já estão arrendadas para quatro multinacionais.

Do total da dívida, R\$ 395 milhões são de bancos e fornecedores. Outros R\$ 85 milhões compõem o passivo fiscal renegociado dentro do programa Refis. "No restante [R\$ 35 milhões], estão outras dívidas fiscais, credores que ficaram de fora da recuperação extrajudicial e dívidas trabalhistas", diz Eugênio Staub Filho. Os débitos com bancos e fornecedores começarão a ser pagos em 1º de julho de 2013, em 28 parcelas trimestrais.

Staub Filho, que integrava a diretoria da Gradiente, vai ocupar uma das cinco cadeiras do conselho, presidido pelo pai. Outros dois membros virão da FIP. A quinta cadeira será ocupada por um membro independente, escolhido pela FIP e aprovado pelos Staub.

Essa nova estrutura, no entanto, só deve começar a valer dentro de um mês. "Estamos selecionando no **mercado** um diretor-presidente e outros três executivos, para as áreas de finanças, operações e marketing e vendas", diz Staub Filho que, interinamente, ocupa a presidência da CBTD, ao lado de Geraldo Nogueira, ex-Philips.

Quanto à nova fase da Gradiente, será lançado um portfólio reduzido de áudio, vídeo, informática e telecomunicações, que pode incluir celulares e tablets para a "classe média", diz Staub. "Mas tudo depende da aprovação do conselho", diz ele, que já consegue projetar faturamento de R\$ 380 milhões para a CBTD em 2012, ano em que também espera obter lucro. "Só não posso dizer de quanto".

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Concessão de aeroportos será parcial		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O **Governo Federal** deve publicar em dez dias os editais para as obras de ampliação e reforma dos aeroportos de Cumbica, em São Paulo, e Brasília. Viracopos, em Campinas (SP), seguirá o mesmo modelo de concessão à iniciativa privada. A decisão foi tomada pela presidente Dilma Rousseff na segunda-feira, em reunião com representantes do setor, inclusive o futuro secretário de Aviação Civil, Wagner Bittencourt. As concessões para os aeroportos do Galeão, no Rio, e Confins, em Minas Gerais, estão em estudo e devem ser anunciadas no início do segundo semestre.

Por enquanto, a intenção é restringir a concessão apenas às obras necessárias, mas não está descartado - caso a parceria dê certo - estender o modelo a todo o aeroporto. O período de concessão não está definido, mas deve ser de pelo menos 20 anos.

Palocci anuncia concessão parcial de Cumbica

Paulo de Tarso Lyra e Tarso Veloso | De Brasília

O chefe da Casa Civil, ministro Antonio Palocci, anunciou ontem, durante reunião do Conselho de **Desenvolvimento** Econômico e Social (CDES), que o governo vai entregar para a iniciativa privada, pelo modelo de concessão, a reforma e ampliação de três aeroportos: Cumbica, Brasília e Viracopos. Os editais com as regras da concessão da reforma dos dois primeiros devem ser publicados em dez dias; o de Viracopos, até o fim de maio. Outras duas concessões estão em estudo e devem ser anunciadas no início do segundo semestre: Galeão (RJ) e Confins (MG).

O Valor apurou que, no momento, a intenção é restringir a concessão às obras necessárias para a ampliação dos terminais aeroportuários e sua posterior operação [da parte ampliada]. Mas não está descartado, caso a parceria dê certo, estender o modelo para todas as operações dos aeroportos. O período de concessão não está definido, mas uma das alternativas

estudadas pelo governo é que ela seja de pelo menos 20 anos. O prazo para a entrega das obras também será analisado caso a caso, dependendo da demanda de cada aeroporto.

Essa foi a principal decisão tomada na reunião da presidente Dilma Rousseff com representantes do setor, inclusive o futuro secretário nacional de Aviação Civil, Wagner Bittencourt. O encontro ocorreu na segunda-feira e durou mais de quatro horas. A medida também é uma resposta ao Tribunal de Contas da União (TCU) e ao Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), que apresentaram estudos mostrando o atraso nas obras dos aeroportos e afirmando que elas não ficarão prontas até a Copa do Mundo de futebol de 2014.

A presidente Dilma aproveitou a reunião do Conselho para dar uma resposta política às críticas de que o cronograma do governo está atrasado. Ela disse que o aumento das viagens aéreas superou muito o crescimento do país. "Esse fato exige que eles [os aeroportos] estejam prontos não para a Copa ou para a Olimpíada, mas para atender o crescimento da imensa demanda da população brasileira por viagens de avião, devido à extraordinária melhoria da sua renda", completou.

Dados da própria Infraero confirmam que todos os aeroportos que serão concedidos à iniciativa privada estão operando com capacidade além do que suportam, uma situação que vai se agravar com a Copa do Mundo de 2014. A estatal já programou uma série de obras, mas os dados apresentados pelo Sindicato Nacional das Empresas de Aviação (SNEA) indicam que elas não serão suficientes.

O aeroporto de Brasília, por exemplo, tem um terminal de passageiros com capacidade para 10 milhões e recebeu 14 milhões de pessoas no ano passado. Em 2018, esse contingente subirá para 21 milhões de pessoas (dados do Sindicato Nacional das

Empresas de Aviação - SNEA), diante de uma capacidade projetada pela Infraero de 18 milhões de pessoas.

A primeira obra - reforma e ampliação do terminal sul de passageiros, a ampliação do sistema de pátios de aeronaves e do sistema viário e a construção de edificações complementares - está prevista para acabar em dezembro de 2013 e custaria R\$ 744 milhões. A segunda obra seria a construção de um outro Módulo Operacional (MOP) - popularmente conhecido como "puxadinho", com custo de R\$ 4 milhões e previsão de término em julho de 2013.

O aeroporto de Cumbica recebeu, em 2010, 26,7 milhões de viajantes, mas sua capacidade está projetada em 20,5 milhões de pessoas. Em 2014, o sindicato prevê 37 milhões de pessoas/ano, mas a capacidade, depois da conclusão das obras previstas pela Infraero, será de apenas 35 milhões. Os gastos para as cinco obras em Guarulhos - incluindo a construção de dois MOPs, ampliação e revitalização de pátios e pistas, construção de pistas de taxiamento e de saída rápida e a construção do terceiro terminal de passageiros - chega a R\$ 1,2 bilhão.

Já em Viracopos, localizado em Campinas e cujo edital de concessão só deve estar pronto no fim de maio, a situação é menos grave, caso as obras sejam realizadas e as previsões da Infraero e do sindicato se concretizem na prática. Em 2010, o aeroporto recebeu 5 milhões de passageiros, embora a capacidade total seja de 3,5 milhões. Em 2014, a Infraero estima que as obras - orçadas em aproximadamente R\$ 50,9 milhões - ampliem a capacidade para 11 milhões e o sindicato prevê que 9,5 milhões de passageiros passem pelo terminal naquele ano.

O governo também pretende estabelecer uma parceria com o Tribunal de Contas da União (TCU) para tornar mais rápidas as obras da Copa e da Olimpíada. Funcionários da Secretaria de Aviação Civil seriam treinados por técnicos do Tribunal para corrigir rumos e evitar a paralisação das obras. Assesores palacianos afirmam, contudo, que essa parceria não tiraria do tribunal o poder para fiscalizar o andamento dos projetos. O tribunal deverá avaliar o questionamento ético de ser o próprio fiscalizador de uma atividade de que participará.

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO GOVERNO VAI FATIAR A REFORMA TRIBUTÁRIA		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Primeira etapa será acabar com a guerra fiscal entre estados na concessão de descontos no pagamento de **ICMS** para produtos **importados**

Simone Cavalcanti

scavalcanti@brasileconomico.com.br

O **Governo Federal** quer resolver o mais rápido possível o imbróglio que se tornou a concessão de benefícios fiscais para produtos **importados** por estados como Santa Catarina, Espírito Santo, Mato Grosso do Sul e Tocantins. Para isso, está disposto até a ampliar os recursos, seja dos fundos de **desenvolvimento** regionais ou até mesmo do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), para que os governadores abram mão de uma estratégia que prejudica a competitividade da indústria e, por consequência, o crescimento da economia ao longo dos anos.

O secretário-executivo do **Ministério** da Fazenda, Nelson Barbosa, apresentou na Comissão de Assuntos Econômicos do Senado (CAE) ontem uma proposta na qual a alíquota do Imposto sobre Circulação de **Mercadorias e Serviços (ICMS)**, que incide sobre bens e **mercadorias** vindos do exterior, seja reduzida, uniformemente, a 2%, quando fosse vendida de um estado para outro. Atualmente há duas alíquotas: de 12% e de 7%. Dentro de uma regra de transição, em janeiro do ano que vem, a alíquota de 12% cairia para 8% e, em 2013, para 4%, chegando no ano seguinte à mínima de 2%. Já a outra alíquota passaria para 4% e ficaria mantida nesse patamar em 2013, também alcançando 2% em 2014.

A iniciativa do governo deixa o tributo dois pontos percentuais acima do previsto no projeto de resolução de autoria do senador Romero Jucá (RRPMDB), líder do governo no Senado, que prevê alíquota zero. Mas ainda fica abaixo do que propôs o secretário de fazenda de São Paulo, Andrea Calabi, que defende taxa de 4%.

Barbosa disse aceitar negociar os percentuais, mas alertou sobre a necessidade de resolver isso o quanto antes. "Podemos discutir alíquota final, mas a transição tem de ser rápida, até 2014. E, se os senadores aceitarem, podemos também fazer a transição para tudo, não apenas para os **importados**", disse.

O secretário-executivo chamou a atenção para o fato de que a maior vantagem do **Brasil** é seu **mercado** interno em expansão disse que "é isso que temos que privilegiar e proteger, evitando iniciativas estaduais".

O fato é que a estratégia faz total sentido do ponto de vista estadual, mas, disse Barbosa, o contexto agora é outro. Afinal, a questão da contínua apreciação cambial e da alta taxa de juros já são fatores que contribuem para reduzir a competitividade. E essa modalidade de guerra fiscal aprofunda o problema.

Se, por exemplo, o **ICMS** é 12% e o estado dá um benefício de 6% ou 9% é como se apreciasse o câmbio nessa mesma proporção ou tivesse um custo financeiro igual. "Está na hora e repensar isso", afirmou, ressaltando que o **Brasil** é um dos poucos países que têm uma indústria bem desenvolvida de bens de capital. "Não podemos nos dar ao luxo de perder isso".

Novas discussões

Passada essa fase, Barbosa afirmou que a intenção é discutir logo na sequência as alíquotas do **ICMS** sobre energia, alimentos e remédios que, segundo ele, são produtos prioritários. A ideia é avançar no sentido de reduzir a carga tributária com o **Governo Federal** diminuindo seus tributos também. Os assuntos da Reforma Tributária relativos ao **ICMS** serão todos discutidos na CAE. Há uma vantagem quando a questão federativa for encaminhada por projeto de resolução: é bem mais rápida porque, ao ser aprovada na comissão, vai direto para a votação do plenário do Senado e, caso seja aprovada, será promulgada. Nesse rito,

portanto, não há necessidade de tramitar na Câmara dos Deputados.

ICMS

8%

A Reforma fatiada prevê redução do **ICMS** em 2012 para 2013

4%

A segunda fase da mudança deve reduzir o **ICMS** para 2014

2%

Na última fase o **ICMS** deve ser reduzido para a alíquota de 4%

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO “GUERRA FISCAL É NOCIVA AOS INTERESSES DO PAÍS E TEMOS DE ENTENDER ISSO”		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Secretário paulista diz estar disposto a abrir mão de R\$ 5 bilhões em arrecadação em prol de uma ordenação fiscal entre os estados

Em um discurso aparentemente afinado com o do **Governo Federal**, o secretário de Fazenda de São Paulo, Andrea Calabi, afirma que o estado está disposto a abrir mão de R\$ 5 bilhões de sua arrecadação para colocar um fim a mais um capítulo da guerra fiscal: a alíquotamenor do Imposto sobre Circulação Financeira (**ICMS**) para **importados** concedida por estados menos industrializados.

Calabi mostra-se otimista quanto ao primeiro passo de uma das partes que mais atravancaram a intenções de Reforma Tributária no passado: um pacto federativo a favor do ordenamento do **ICMS**. Porém, a resolução pode passar menos pela boa vontade dos governos mais pela pressão conjuntural.

"É um momento de percepção de todos da crise sistêmica de **produção**. É a conjuntura empurrando para frente". A seguir, a entrevista:

Quais os empecilhos para uma solução do problema fiscal?

A guerra fiscal é nociva aos interesses nacionais. Alguns estados defendem seus interesses específicos e não veem o impacto na desindustrialização e desverticalização industrial. Vivemos uma situação de fortíssima competição asiática, especialmente chinesa e estamos com o câmbio muito valorizado, o que trapalha ainda mais. Portanto, a primeira questão é superar uma visão apenas estadual e substituí-la por uma nacional porque o país está perdendo, e muito, com essa guerra fiscal.

São Paulo está disposto a abrir mão de arrecadação?

Sim. O estado perderia caso houvesse uma convergência da alíquota interestadual para 4%, que é o que está sendo discutido.

Quanto o estado perderia?

Cerca de R\$ 5 bilhões ao ano se a redução da alíquota para 4% não fosse apenas para efeito das **importações** por portos incentivados, como está sendo discutido, mas se também passasse a vigorar para todo o **comércio** interestadual. No entanto, ganharia o que hoje está perdendo com a guerra fiscal. Porém, é claramente um passo no sentido civilizatório e ordenador das relações financeiras entre os estados no Brasil, portanto, positivo. Então, São Paulo, apesar de perder, é a favor dessa ideia.

Os outros estados que arrecadam menos que São Paulo alegam problemas, inclusive porque não são industrializados...

Os estados que veem no incentivo fiscal a única forma de atrair investimentos têm receio de uma perda repentina desses projetos. É uma impressão falsa porque, na hora em que se homogeneiza, o investimento que está feito em determinado estado, e que contou com incentivos fiscais, não terá grandes motivos para sair. Em segundo lugar, está a compensação federal para aqueles estados que perderem mais.

Compensação essa que, a meu ver, se dará acelerando o apoio a projetos dos estados por parte do governo federal.

E o clima durante as reuniões do Confaz está complicado?

Não. O Confaz tem discussões que se resolvem por unanimidade, nos convênios entre todos os estados, e outras resoluções ou acordos que são definidas entre estados. A discussão é boa, mas não quer dizer que está complicado. Ao contrário, vejo bons pontos. O Confaz

marcou uma nova reunião semana que vem para tratar do assunto e os secretários têm conversado muito com o **Governo Federal**. Vejo um bom momento, de percepção de todos da crise sistêmica de **produção** provocando

uma atitude de vários estados e também do **Governo Federal**. É, como vários momentos no Brasil, a conjuntura empurrando o país para a frente. S.C.