



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **7 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, segunda-feira, 30 de maio de 2011

VALOR ECONÔMICO ENFRENTAR SITUAÇÃO FISCAL É DESAFIO PARA O JAPÃO, DIZ ECONOMISTA.....	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Animados, fabricantes nacionais multiplicam apostas	3
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO China age para vetar Brasil no Conselho de Segurança	4
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Aquisições em TI ficam mais caras no Brasil	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Terminais históricos procuram novos rumos	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	
DIÁRIO DE CUIABÁ Homero 'convence' que Código é o ideal	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP BNDES pode financiar interessados nas concessões de aeroportos	12
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO		EDITORIA
	TÍTULO ENFRENTAR SITUAÇÃO FISCAL É DESAFIO PARA O JAPÃO, DIZ ECONOMISTA		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

O esforço de reconstrução da infraestrutura destruída pelo terremoto de março não vai se traduzir nos próximos trimestres em forte recuperação da demanda japonesa, que tem na situação fiscal complicada o principal obstáculo à retomada mais firme da economia, avalia o economista Nobuhiro Kiyotaki, da Universidade de Princeton.

Para ele, o mais provável é que o país asiático continue a crescer a taxas modestas nos próximos anos, a não ser que o governo de fato mostre disposição de que vai reequilibrar as contas fiscais do país ao longo do tempo, reduzindo a incerteza e dando mais segurança para que a população consuma mais. Elevar gradualmente o imposto sobre o consumo e reformar o sistema de Previdência Social são duas das principais recomendações de Kiyotaki, um dos cotados para vencer o Prêmio Nobel de Economia. O economista japonês foi um dos principais convidados do seminário Avanços na macroeconomia, realizado no Rio, na semana passada, em comemoração aos 50 anos da Escola de Pós-Graduação de Economia (EPGE) da Fundação Getúlio Vargas (FGV). Kiyotaki falou ao Valor na sexta-feira.

Depois do péssimo desempenho no primeiro trimestre, quando o Produto Interno Bruto (**PIB**) recuou 3,7% sobre o mesmo período de 2010, a economia deve japonesa se recuperar daqui para frente, diz Kiyotaki, advertindo, porém, para que não se espere nenhum boom provocado pelas obras de reconstrução da infraestrutura. O motivo, segundo ele, é bastante simples: "Nós estamos usando a construção como estímulo nos últimos 20 anos e não vimos muito impacto de estilo keynesiano sobre a economia." Ele estima que, neste ano, o **PIB** japonês deverá ficar estável ou apresentar uma ligeira queda. Em 2010, houve crescimento de 3,9%, que se seguiu ao tombo de 6% em 2009, como reflexo da crise financeira do ano anterior.

Para superar o ciclo de baixo crescimento que já leva 20 anos, o Japão terá de atacar a questão fiscal, insiste ele, lembrando que a dívida pública do Japão está na casa de 200% do **PIB**. Com o abatimento de alguns ativos do banco central do país, o número cai para 160% do **PIB**, ainda assim um número muito elevado, diz Kiyotaki. O déficit público está na casa de 10% do **PIB**.

"No orçamento previsto para este ano, menos da metade dos gastos do governo seria financiada por impostos e mais da metade, por dívida", ressalta Kiyotaki, observando que, depois do terremoto, a proporção deve ficar ainda pior. Segundo ele, o Japão ainda tem capacidade para se endividar no curto prazo, mas a sustentabilidade fiscal de longo prazo é "um problema sério". Há espaço para alguma expansão fiscal, mas o governo precisa deixar claro que, numa perspectiva mais longa, essa questão será de fato enfrentada.

A primeira recomendação de Kiyotaki é o governo promover uma elevação da alíquota do imposto sobre consumo, hoje em 5%, um nível muito baixo, segundo ele. "Na Europa, esse número em geral está na casa de 20%." Mas como estimular os japoneses a gastar mais por meio da taxaçoão mais forte do consumo? A estratégia, segundo ele, é anunciar uma alta gradual da alíquota. Ela subiria, por exemplo, 1 ponto percentual a cada ano, até alcançar o nível de 15%.

"Se você aumenta o imposto sobre o consumo de uma vez, as pessoas param de gastar. Contudo, se a taxa sobe lentamente ao longo do tempo, em vez de gastar no futuro, as pessoas tenderiam a antecipar gastos", afirma Kiyotaki. Ao mesmo tempo em que poderia estimular os japoneses a consumir mais no presente, a estratégia apontaria para uma arrecadação maior num prazo mais longo. Segundo ele, o aumento do imposto sobre consumo está na agenda do país, mas,

por conta da fraqueza dos líderes japoneses, pode ser complicado aprovar a proposta.

Um ponto fundamental para explicar a estagnação japonesa é a relutância do consumidor, que mantém uma atitude cautelosa mesmo com os juros próximos de zero há anos. "A questão é que as pessoas se preocupam com o futuro, por causa do envelhecimento da população. Há preocupação com a sustentabilidade do sistema de Previdência e do sistema de saúde. Removendo a ansiedade e a incerteza em relação ao sistema de aposentadorias, as pessoas se sentiriam mais seguras e gastariam mais", afirma Kiyotaki, que defende a reforma da Previdência do Japão, com a elevação da idade mínima para a aposentadoria. "Os japoneses vivem muito. A expectativa de vida é incrivelmente alta, chegando a 87 anos para as mulheres e está na casa de 80 para os homens."

Kiyotaki também acredita que um acordo de livre **comércio** do Pacífico, envolvendo países como os da Ásia, EUA, Austrália e Nova Zelândia, poderia dar mais dinamismo à economia japonesa. "Quando a oferta de trabalho no Japão parar de crescer e mesmo começar a

diminuir, será bom para a economia ter mais **comércio** com países com abundância de mão de obra, como a China", afirma Kiyotaki.

Se essas questões estruturais não forem enfrentadas, o economista acredita que o país continuará a crescer a taxas baixas nos próximos anos. Para ele, o crescimento potencial (aquele que não acelera a inflação) do Japão está hoje entre 1% e 2%. "Nos últimos 20 anos, a média de crescimento foi inferior a 1%", afirma Kiyotaki, que se mostra cético quanto à possibilidade de seu país reencontrar o caminho do crescimento mais forte, perdido há duas décadas.

Kiyotaki é conhecido no mundo acadêmico por ter proposto vários modelos que dão bases microeconômicas mais profundas para a macroeconomia. Um deles descreve como pequenos choques numa economia podem levar a um ciclo de menor crescimento e a um ambiente de crédito restritivo.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Animados, fabricantes nacionais multiplicam apostas		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

De São Paulo

A MP 534 que desonerou a **produção** de tablets no **Brasil** nem tinha sido publicada e pelo menos meia dúzia de fabricantes 100% brasileiros já anunciavam a disposição de fabricar o produto, frente à perspectiva de um **mercado** que pode movimentar este um volume estimado de 300 mil peças - isso só no varejo, sem contar negociações corporativas e licitações públicas.

A primeira a concretizar o lançamento foi a mineira MXT. Seu i-MXT ganhou fama quando venceu a licitação de 10 mil peças para a Polícia Militar paulista. Em maio, Multilaser, Moove e Semp Toshiba Informática apresentaram seus modelos. A Positivo ainda não mostrou seu aparelho, mas foi incluída na lista das três primeiras empresas a terem seus planos aprovados pelo **Ministério** da Ciência e Tecnologia para obter a desoneração, antes mesmo da publicação das definições do Processo Produtivo Básico (**PPB**) - as outras duas foram a MXT e a Samsung. A Itautec se agendou para o segundo semestre. Outra que corre por fora é a Novadata, sediada em Brasília e com linha de **produção** em Ilhéus (BA), que recentemente passou por reestruturação e criou a linha Innove, por meio da qual oferecerá em breve seu abasileirado e-Tablete, que deve ser lançado em junho buscando espaço nos segmentos educacional, turismo e de construção civil.

A MXT é parte do grupo MXT Holding, nascido em 1999 e que produz equipamentos para telecom e rastreamento de veículos, com a marca Maxtrack, na região do Porto Seco de Betim (MG). A companhia investiu R\$ 4 milhões para um produto robusto direcionado ao segmento corporativo, sem o charme

daqueles direcionados ao consumidor final, mas forte o suficiente para aguentar o uso em campo.

O projeto, 100% nacional, começou a nascer em 2009 e chegou ao **mercado** no fim do ano passado. Hoje, a capacidade de **produção** instalada para os tablets fica por volta de 2 mil equipamentos mês, e a perspectiva para este ano é de superar 20 mil peças. Além da segurança pública, a MXT mira o segmento educacional, de olho no interesse do **Governo Federal** em um equipamento voltado à inclusão digital com custo próximo dos R\$ 500. "Seria necessário ter condições de desonerar não só a venda do produto, mas a compra do material", avalia Fábio Bedran, sócio diretor da MXT Industrial.

A Multilaser, com fábrica em Extrema (MG), apresentou o Asis, em abril e já anunciou outro, o Life, para junho. A empresa, dona da marca Mirage e que já tem no portfólio eletrônicos como GPS, roteadores e câmeras digitais, nem sequer constou da lista das primeiras interessadas em produzir tablets no Brasil. Mesmo assim, firmou com varejistas oferta a R\$ 799 por um mês. O truque foi a simplificação. O equipamento tem tela de 8" e conexão Wi-Fi, por exemplo, mas ainda não tem 3G. (M.F.)

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO		EDITORIA
	TÍTULO China age para vetar <u>Brasil</u> no Conselho de Segurança		
	ORIGEM FIEAM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Assis Moreira | De Deauville (França)

A China, o mais poderoso país do Brics, grupo que o Brasil integra, ampliou ofensiva diplomática contra tentativas de ampliação do Conselho de Segurança das Nações Unidas, uma das reivindicações da política externa brasileira. O Valor apurou que o governo chinês tenta agora torpedear um projeto de resolução que o G-4 - Brasil, Índia, Alemanha e Japão, todos candidatos a um assento permanente no Conselho de Segurança - planeja apresentar em breve à Assembleia Geral da ONU.

O projeto, que tem 71 apoios firmes, procura fazer com que a Assembleia sancione a necessidade de expandir as duas categorias de membros do Conselho de Segurança, os permanentes e os não permanentes. É uma tentativa de dar fôlego político à discussão e obter o reconhecimento de que o mundo mudou e que as mudanças têm de ser incorporadas na estrutura das instituições de governança global.

O governo chinês mandou seus representantes advertirem as delegações diplomáticas africanas na sede da ONU, em Nova York, a não apoiarem nenhuma resolução por reforma do Conselho de Segurança. Para ter a certeza de que a mensagem foi bem recebida, Pequim também despachou emissários a capitais na África.

Nos círculos do G-8, dos países industrializados, fontes confirmaram também a existência de um

telegrama diplomático atribuído à missão americana na ONU, que teria sido divulgado pelo Wikileaks, relatando antiga demanda da China para os Estados Unidos não levarem adiante uma reforma na organização.

No plano bilateral, Pequim tem dito ao Brasil que no momento adequado não vai complicar o pleito brasileiro. No entanto, o sentimento é de que os chineses fazem tudo para que esse momento nunca chegue.

A pressão chinesa visa bloquear a entrada do Japão e garantir para si a posição de único emergente com assento permanente no Conselho, o que lhe dá a aura de representante dos países em desenvolvimento. Se entram Brasil e Índia, os chineses tem reduzido seu poder.

A China não tem sido especialmente solidária com os países em desenvolvimento na cena multilateral. Na reforma das quotas para dar mais poder aos emergentes no Fundo Monetário Internacional, em 2010, Pequim não ajudou o Brasil a lutar por um resultado mais amplo e equilibrado. Agora, tampouco quer brigar por um representante emergente para dirigir o Fundo, preferindo apostar na conquista para um chinês do cargo de número dois.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO		EDITORIA
	TÍTULO Aquisições em TI ficam mais caras no Brasil		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Cenário: Interesse de investidores estrangeiros ajuda a elevar preços

Gustavo Brigatto e Bruna Cortez | De São Paulo

O setor de tecnologia da informação (TI) é, tradicionalmente, um dos mais movimentados em termos de fusões e aquisições. Só em 2010 foram realizadas 85 operações no país. É mais que o dobro dos 42 negócios registrados no ramo de alimentos, a segunda área com mais operações desse tipo no ano, segundo relatório da consultoria KPMG. De janeiro a março deste ano, foram 22 iniciativas, um recorde para período, também segundo a KPMG.

O movimento, impulsionado pela recuperação da economia global e a crescente demanda por tecnologia no Brasil, tem apresentado, no entanto, uma espécie de efeito colateral: o aumento do preço das empresas.

Segundo especialistas, é difícil determinar o valor médio dessa sobrevalorização. Os preços pedidos estão mais altos, mas o negócio costuma sair por um valor menor, depois de sucessivas fases de discussão. Em segmentos mais procurados, nos quais a negociação é mais dura, há compradores que simplesmente desistem do negócio e partem para outro alvo.

A Navita, companhia brasileira especializada na área de mobilidade, sentiu os reflexos desse cenário no fim do ano passado. Segundo Roberto Dariva, executivo-chefe da empresa, a intenção era comprar um negócio na área de aplicativos para celulares.

Alguns alvos foram avaliados, mas nenhum negócio concluído. Na operação mais próxima de ser fechada, as conversas não foram além da fase de avaliação das condições da empresa. Motivo: o valor definido pelos sócios da companhia em questão estava acima do que a Navita acreditava que o negócio realmente valia. "Quem está nesse setor acredita que está na crista da

onda e quer ser remunerado por isso. Mas nem sempre vale a pena pagar", diz Dariva.

Sem disposição para gastar muito, mas ainda interessada em aquisições, a Navita mudou os planos e optou por comprar uma companhia de menor porte e de outro segmento. Em dezembro, adquiriu a Congruus, especializada em gestão de custos em telecomunicações. Em 2011 não estão previstas outras negociações.

Os motivos para o aumento de valores pedidos também não são claros, mas é perceptível a influência de dois fenômenos, dizem analistas. Um deles é o sucesso internacional de companhias como o Facebook, a criadora de jogos Zynga e a rede social LinkedIn (que fez uma oferta pública de ações muito bem-sucedida há quase duas semanas). O outro é a chegada de fundos de investimento estrangeiros ao país, com grande poder de fogo, o que permite valores maiores na hora de negociar, caso da compra da CPM Braxis pelos franceses da Capgemini.

Para a PromonLogicallis, o cenário tem levado à procura por aquisições em outros países da América Latina. "Desde a compra da CPM Braxis pela Capgemini [em junho de 2010], os preços subiram no Brasil", disse Luís Eduardo Cardoso, executivo-chefe da PromonLogicallis na região, em recente evento com jornalistas. Entre os mercados potenciais, Cardoso citou o México, onde a companhia não tem nenhuma operação hoje.

Quando o negócio entre CPM e Capgemini foi anunciado, em uma operação de R\$ 517 milhões, especialistas consultados pelo Valor consideraram que ele havia ficado bem acima da média do setor. A estimativa era de que representava cerca de 15 vezes o valor do lucro antes de juros, impostos, depreciação e amortização (Ebitda, em inglês) da companhia brasileira. Um múltiplo de 10 vezes é considerado muito alto para operações desse tipo em TI.

Para Sidney Chameh, fundador da DGF Investimentos, é muito pouco provável que uma bolha de preços no setor esteja se formando no país. O executivo diz acreditar que isso é momentâneo. "Os ciclos vão e vêm, não adianta achar que há uma mudança de patamar de preços", diz.

Por enquanto, porém, os valores mais altos parecem estar mexendo com algumas dinâmicas do **mercado**. Segundo Luís Motta, sócio da área de fusões e aquisições da KPMG, essa situação parece ser um dos motivos pelos quais poucas empresas de investimento tiveram participação nos negócios realizados neste ano.

Quase a totalidade das operações foram acertadas entre empresas, diz Motta, sem a participação de fundos ou investidores externos. Mas isso não significa que haja pouco interesse dos fundos internacionais. A questão é burocrática. "Múltiplos mais altos precisam ser justificados, o que demanda mais explicações e argumentos", explica o executivo.

Um exemplo de associação entre empresas brasileiras é a fusão entre a Asyst International e a Rhealeza, ambas de suporte técnico em TI. "O **mercado** vive um momento de alianças e fusões para impulsionar o crescimento", diz Francisco Blagevitch, sócio e fundador da Asyst. Juntas, as empresas têm quase 2,5 mil funcionários e projetam crescer 20% em 2011, com receita de R\$ 120 milhões.

A fusão foi negociada depois de as duas terem pesquisado, sem sucesso, empresas para comprar. Mas os planos de aquisição não estão descartados. Segundo Blagevitch, o objetivo é comprar, com recursos próprios, duas empresas até o fim do ano: uma no **Brasil** e outra no México.

A valorização também não parece assustar o grupo Linx e a Resource. As duas, que já fizeram uma aquisição cada uma entre fevereiro e março, têm planos de concluir novos negócios. Na Linx, estão na meta mais duas ou três aquisições. A Resource planeja duas compras até o fim do ano.

Para Alberto Menache, diretor presidente do grupo Linx, o movimento é uma consequência natural do processo de consolidação do setor. "Chega um momento em que as oportunidades ficam mais escassas e as empresas a disposição, mais caras", afirma.

Para não pagar mais caro do que uma empresa realmente vale, há algumas saídas, diz Paulo Caputo, sócio da DLM Invest. Uma delas é aplicar metas de desempenho futuro na negociação. Sob esse modelo, o aporte inicial fica mais baixo, mas o valor pode subir caso objetivos pré-determinados sejam atingidos.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO		EDITORIA
	TÍTULO Terminais históricos procuram novos rumos		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

De Belém

Os portos de **Manaus** e de Belém enfrentam desafios comuns aos terminais urbanos: pressionados pelo crescimento populacional, têm acesso viário complicado e pouca retroárea. A busca por um novo relacionamento com a cidade e posicionamento de **mercado** adequado podem garantir aos portos históricos viabilidade econômica na era dos grandes terminais. Caso contrário, podem ficar à deriva, incomodando a vida das cidades.

O Porto de Belém, construído em 1909, está se adequando à nova economia do Pará. O antigo terminal, por falta de políticas públicas eficientes, passou a impactar o espaço urbano. Mais recente, o porto da Vila do Conde diminuiu a participação do de Belém nas **exportações** paraenses, em que predominam produtos naturais. Caio Morel, diretor de operações da Santos Brasil, afirma que hoje os embarques desses produtos estão divididos na relação de 60% e 40% a favor de Vila do Conde, em Bacarena.

No entendimento de Carlos José Ponciano, diretor-presidente da Companhia Docas do Pará (CDP), o futuro do Porto de Belém passa por sua habilidade de se reinventar. Estar no centro da cidade permite priorizar produtos de alto valor agregado, containerizados, como eletroeletrônicos, vestuário e cargas refrigeradas. "Estamos preparando Belém para ser um porto urbano integrado econômica e culturalmente à cidade", afirma.

Há quinze anos, o Governo do Pará iniciou o processo de tombamento de áreas do porto e, em 2000, inaugurou a Estação das Docas, um complexo turístico e cultural, com 32 mil metros quadrados divididos em três armazéns e um terminal de passageiros. O espaço se

tornou um dos principais cartões postais de Belém e mudou a maneira de o paraense olhar seu porto.

O Porto de **Manaus** sempre acompanhou de perto a situação econômica da **Amazônia**. Nos tempos áureos da borracha, chegavam companhias de ópera e saíam, diariamente do Manaus Harbour - sob administração inglesa -, vapores para a Europa e os Estados Unidos. Na última década, o cais histórico não conseguiu manter a relevância. Em 1997, a administração do porto foi entregue pelo governo do **Amazonas** à iniciativa privada. Em 2009, foi fechado pela Marinha por questões de segurança e a movimentação de cargas - que diminuiu progressivamente - passou a ser feita apenas pelos terminais privados.

Desde 2006, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e outras esferas do governo questionam judicialmente o modelo de concessão adotado pelo governo amazonense às empresas que assistiram ao fim das operações do terminal de cargas. Os portos do governo do Estado estão hoje sob a supervisão de uma comissão interventora.

O **Ministério** dos Transportes publicou o edital para a elaboração do projeto básico de revitalização do Porto de **Manaus**, que já teria R\$ 89 milhões garantidos pela pasta. A obra deve contemplar o terminal de passageiros e estar pronta para a Copa de 2014. O novo terminal de cargas também está em fase de projeto, mas é certo que será fora do velho porto de lenha. (T.C.)

	VEÍCULO DIÁRIO DE CUIABÁ		EDITORIA
	TÍTULO Homero 'convence' que Código é o ideal		
	ORIGEM FIEAM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Ruralista, o deputado federal por Mato Grosso diz que as questões sobre meio ambiente são regidas neste momento pelo Conama, que não é formado paritariamente

Vitória ruralista. Dois dias depois da aprovação do novo Código Florestal Brasileiro na Câmara Federal, o deputado federal mato-grossense Homero Pereira (PR) adentrou a redação do Diário de Cuiabá ainda esfuziante com a votação favorável e expressiva que o Código obteve na terça-feira, dia 24.

Depois de muita polêmica e adiamentos da votação, foram 410 votos a favor, 63 contrários e 1 abstenção. Por isso, o sorriso estampado sob o marcante bigode que Homero se sobressai no rosto. Estava com a voz rouca. “De tanto pedir voto”, justificou-se antes da entrevista.

Homero Pereira foi um dos líderes da Câmara no processo de votação do Código, que nessa primeira etapa agradou à classe ruralista. O deputado fala com propriedade do assunto. Também, pudera!: é produtor rural, foi secretário de Estado de Agricultura e presidente da Federação da Agricultura de Mato Grosso (Famato). E como tal, defende o seu lado.

Sobre a “gritaria” dos ambientalistas, o deputado disse que é compreensível porque, segundo ele, eles estão perdendo espaço. Até então, as regras ambientais eram ditadas pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente, “órgão antidemocrático, formado por ambientalistas”. O projeto ainda passa pelo Senado e depois vai para a sanção da presidente.

Nesta entrevista, Homero explica as novas regras aprovadas pela Câmara. Acompanhe e veja os motivos da felicidade ruralista.

Diário de Cuiabá – Foi aprovado na Câmara dos Deputados o novo Código Florestal Brasileiro. Quais

serão as principais mudanças com relação à legislação atual?

Homero Pereira – Primeiro, que agora é lei. Anteriormente, isso era regido por resolução do Conama (Conselho Nacional do Meio Ambiente), por instruções e portarias do Ibama e pela medida provisória 2166, que nunca foi votada. Então, esse regramento legal mudou a regra do jogo. Esse emaranhado de resoluções e instruções normativas levava o produtor a total insegurança. Os governos anteriores incentivaram as pessoas a vir ocupar o Cerrado, ocupar a **Amazônia** dentro no chavão integrar para não entregar. A agricultura e a pecuária brasileira se tornaram o grande negócio do Brasil, uma das mais eficientes do mundo.

O estado de Mato Grosso, por exemplo, é o maior produtor de grãos do Brasil, soja, milho e algodão, e tem também o maior rebanho bovino do nosso país. No entanto, à luz daquela lei anterior, a maioria desses produtores estava fora da lei. Isso é muito ruim porque traz uma insegurança enorme para os produtores, que não conseguem certificar a **produção** para vender a outros **mercados**. Nós sempre fomos muito questionados e vez por outra o produtor tinha que assinar termo de ajustamento de conduta com o **Ministério** Público, as propriedades ficavam embargadas, recebiam multas totalmente desproporcionais, até mesmo no valor da propriedade.

Diário – Quais os pontos principais do projeto?

Homero - Entre as principais diferenças que temos, por exemplo, é a de que o produtor não podia somar a área de preservação permanente com a reserva legal. A lei que foi aprovada na Câmara permite que as duas áreas poderão ser contadas juntas. Na lei anterior só poderia fazer a compensação dentro da mesma microbacia. Então, quem plantasse em lá em Itiquira, Alto Taquari ou Rondonópolis teria que fazer a reserva só lá naquela bacia hidrográfica. A lei aprovada permite que

você saia da bacia, mas vá para o mesmo bioma, que pode ser inclusive fora do Estado. Desde que seja bioma Cerrado pode ser compensado em outro lugar, assim como o bioma floresta se compensa na floresta. Também tínhamos que estabelecer uma data para linha de corte para a regularização. Estabelecemos o dia 22 de julho de 2008, uma data emblemática, porque foi o dia em que o presidente Lula baixou um decreto, esse que vai vencer agora, exigindo que todos averbassem sua reserva legal. Então, não estamos estimulando desmatamentos atuais.

Diário – Como foi feito o processo de produção do Código?

Homero - A primeira coisa que fizemos foi juntar todos os projetos que estavam tramitando lá na Casa e foi montada uma comissão especial. Aí nós andamos o Brasil todo colhendo depoimento das pessoas, vendo o nível de ocupação do solo. O Congresso só legislou sobre o tema ambiental em 1965, quando foi feito o código. De lá para cá, não houve mais nenhuma lei que abordasse esse assunto. Calcamos a nova lei em dois grandes pilares. O primeiro é de que não estimulasse novos desmatamentos ilegais e que respeitasse o grande ativo ambiental que temos no país. Não tem um único capítulo, um único artigo, que fala que a partir de agora você pode desmatar mais do que a lei permite. E o segundo pilar é de que a lei desse segurança aos produtores, de que naquele território em que eles estavam produzindo eles possam continuar produzindo, que a lei está aqui para proteger. Até porque eles abriram de acordo com a lei da época. Alguns nem tinham conhecimento da lei e abriram de boa-fé e principalmente por uma boa causa: eles substituíram a vegetação nativa existente por alimento. Não se pode falar em desmatadores, mas em pessoas que estão produzindo alimentos.

Diário – Mas, no entanto, dados divulgados recentemente colocam Mato Grosso como o Estado que mais desmatou nos últimos meses e ambientalistas atribuem isso ao novo Código, com essa possibilidade de anistia.

Homero – Não, não, isso é uma ilação! O desmatamento de agora não será anistiado, nós estamos regularizando o que foi desmatado até 2008, não existe anistia. Portanto, qualquer pessoa que desmatou de lá para cá está ilegal. A eles será dado o peso da lei. O projeto não sinaliza em nenhum momento que possa ter novos desmatamentos.

Diário – Mas por que o senhor fala que não existe anistia se até 2008 serão perdoados os desmatamentos?

Homero – Nós não estamos perdoadando, nós estamos dando a possibilidade de a pessoa regularizar. Ele vai aderir ao PRA, o Plano de Regularização Ambiental. No momento em que ele faz essa adesão, o plano é que vai dizer como ele vai mitigar aquele passivo. Por isso queremos dividir a responsabilidade com os estados, porque o Estado está mais perto do cidadão. Então, ele vai saber conversar sobre isso. Hoje temos o termo de ajustamento de conduta, que fazem com o Ministério Público. Nós queremos fazer de forma administrativa com o Plano de Regularização Ambiental. Então, não está perdoadando, mas também não está multando. Nem perdoa e nem condena.

Diário – Então, não será mais necessário replantio?

Homero – O Plano de Regularização Ambiental é que vai dizer. Como é uma intervenção nas APPs é o plano que vai dizer. Se aquele ecossistema está muito frágil, o plano vai dizer, ‘companheiro, aqui não tem como, você não vai poder usar’. O que não dá é, a partir de Brasília, passar uma régua determinado que será assim ou daquele jeito, a gente estaria cometendo uma injustiça com as pessoas. Tem gente que está ocupando as margens dos rios de forma sustentável, pequena agricultura, fazendo produtos orgânicos, enfim, das mais variadas formas. Então, através do Plano é que se vai estabelecer como ele vai mitigar esse passivo. Não estamos dizendo que a partir de agora está tudo perdoado, não é isso. Com o Plano de Regularização Ambiental o produtor vai fazer essa reparação daquele dano, que muitas vezes não foi feito por vontade própria. A Sucam, Superintendência de Campanhas de Saúde Pública, fazia o combate à malária e muitas vezes estimulava os produtores a abrirem a partir da

água, porque assim diminui o mosquito e realmente diminuiu muito. Mato Grosso era uma terra cheia de malária.

Diário – Então, foi uma política pelo desmatamento?

Homero – Naquela época, não existia essa preocupação com componente ambiental. Então, o próprio governo induzia, inclusive para dar a documentação do título da terra obrigava a pessoa a abrir 50%. Tinha a política do governo militar de integrar para não entregar. Eles queriam abrir a **Amazônia** em 50%. O que aconteceu é que foram abertas as áreas que tinham vocação para **produção**, as áreas que não tinham estão intactas. Tanto é, que no estado de Mato Grosso nós temos 60% de território preservado. No Brasil, coincidentemente tem o mesmo índice. Só que essa preservação não está aqui em Primavera do Leste, em Sorriso, em Lucas do Rio Verde, em Rondonópolis e em Alto Taquari, que são áreas com vocação para **produção**. Mas ela está em Colniza, Aripuanã, em Santa Cruz do Xingu e em Vila Rica. No Brasil, da mesma forma, não está no Paraná, no Rio Grande do Sul, no Sudeste, mas está no **Amazonas**, no Pará, Acre ou Roraima. Posso dizer que 60% do território brasileiro está preservado, do jeito que Cabral deixou aqui. O estado do **Amazonas** mesmo tem 98% preservado. Eles arrumaram outro mecanismo de sobrevivência: além do extrativismo, eles têm a **Zona Franca** de **Manaus**, que mantém o Estado.

Diário – E sobre a emenda 164, a presidente Dilma deve vetar?

Homero – O governo é contra vários pontos do projeto e inclusive contra essa emenda que trata de dois itens. O primeiro é a consolidação das APPs, as Áreas de Preservação Ambiental, que o governo já ia fazer, só que por decreto. Ora, se nós estamos legislando e é uma prerrogativa do Poder Legislativo fazer isso, por que deixaríamos as APPs para o governo legislar por decreto? Não, queremos fazer por lei. Então chamamos para o Congresso Nacional a responsabilidade de legislar.

Diário – Mas, deputado, depois de passada por essa primeira etapa na Câmara dos deputados, como é que a classe ruralista vê essa gritaria dos ambientalistas?

Homero – Isso é um pouco de desinformação. Tem pessoas que fazem julgamento sem ler o projeto. Eu gostaria que todos pudessem lê-lo e depois vir num debate comigo para me apontar em que ponto estamos estimulando o desmatamento. Não tem! É que eles se pautam muito mais pela opinião publicada do que necessariamente do que pelo aquilo que é a realidade do projeto. Mas, por outro, lado é até compreensível porque os ambientalistas tinham a hegemonia de estar legislando, dentro do Conama, que é um órgão totalmente antidemocrático, onde 80% dos seus integrantes são ambientalistas. Não é um órgão paritário. As resoluções do Conama foram feitas a bel-prazer dos ambientalistas. Eles também pautavam o Ibama, então eles estão perdendo poder e é natural que fiquem nessa situação de desconforto, porque o Congresso Nacional, que é quem tem a legitimidade para legislar sobre essa matéria, chamou a responsabilidade para ele.

Diário – Qual a expectativa para a aprovação do Código no Senado?

Homero – O Senado tem um ritmo diferente. Na Câmara é um processo muito mais debatido, mais caliente, até porque somos em 513, muitos partidos, pouca gente tem condição de opinar e muita gente é pautada pelos líderes. No Senado é deferente, são 81 senadores. Certamente, eles terão mais prazo e eles estão querendo afastar esse clima da Câmara. Estive com o senador Blairo Maggi e ele está dizendo para esperar uns 30 dias para recomençar o debate. Tenho certeza de que todos os senadores estudando o projeto detalhadamente vão ver que tem o condão da sustentabilidade, onde preserva o meio ambiente e também estimula a **produção**.

Diário – E o senhor não teme que esse código gere repercussão negativa no cenário mundial e isso acabe em restrições para a **produção** do Brasil?

Homero – Ao contrário, do jeito que está hoje é que estamos expostos. Porque hoje mais de 90% da nossa **produção** está à margem da lei. Com o novo Código estamos dando legalidade, ao contrário do que tentam passar. Então, essas coisas que vêm de lá de fora são dos nossos concorrentes. Isso não tem nada de ecologia, isso tem tudo de economia. Estamos legalizando nossa **produção**, vamos ser mais competitivos ainda para ganhar mais **mercado**. Ninguém consegue compatibilizar um modelo de **produção** como nós temos, que é totalmente em harmonia com o meio ambiente, onde nós temos 60% do território preservado e usando as áreas que têm vocação para **produção**. É como se lá fora eles tivessem um exemplo para dar. Eu gostaria que mencionassem de qual país o **Brasil** tem que copiar o modelo certo? Ninguém tem moral para falar de **produção** sustentável, quem tem a maior **produção** sustentável do mundo é o Brasil. Deveriam é pagar um adicional por aquilo que estamos produzindo. A carne do **Brasil** deveria valer mais que a carne da Europa, porque lá é tudo de confinamento, com hormônios, sem bem-estar para o animal. Quem lá de fora deixa 35% do cerrado da sua propriedade como reserva legal? Quem lá de fora no caso de floresta deixa 80% de reserva legal e explora só 20%?

Diário – Embora o senhor justifique isso tudo, a cada ano a gente vê índices de desmatamento aumentado. Como frear isso, que é parte do discurso, mas os números estão aí?

Homero – Lógico, porque não tinha uma lei. Agora nós temos uma lei, com tudo muito claro, o que pode e não pode. Esse código já era para ter sido aprovado, eu faço até uma mea culpa em nome dos ex-congressistas. O Código é de 1965, o Congresso já tinha que ter se posicionado nisso mais claramente, pois, conforme eu disse, isso está sendo regido por resolução que a pessoa acha que não vai ser cumprida. No momento em que se tem uma lei, em que se clarificam todos os pontos, eu acho que vai diminuir esse desmatamento ilegal. Logicamente que ilegalidade tem em todas as atividades, nas urbanas e nas rurais.

Diário – Mudando de assunto, o senhor foi convidado para ir para o PSD, mas já rejeitou? Como está essa história?

Homero – Fiquei tão concentrado na reforma do Código Florestal, que não fiquei tão antenado na reforma política. Mas estou bem no PR. Fui convidado pela senadora Kátia Abreu, presidente da CNA, da qual eu sou vice-presidente. O deputado José Riva também convidou. Mas creio que a formação de um partido nesse momento é encarada como uma janela partidária, e muita gente que estava esperando não está confortável, e eu estou muito confortável no PR. Mas todos os partidos vão perder, no **Brasil** inteiro. Não pude avaliar aqui ainda, mas certamente teremos baixas, tanto de prefeitos como vereadores. Por uma razão ou outra alguém não está confortável e pode ir disputar eleição em outro partido. O PSD é uma grande janela para reacomodação partidária em Mato Grosso e no Brasil.

Diário – Houve denúncia no MPF sobre desvio de dinheiro na **produção** de cartilhas de orientação do Senar. O que o senhor tem a dizer sobre este tema?

Homero – Infelizmente ainda está tramitando o processo e durante o decorrer eu vou ter oportunidade de mostrar que não houve nada disso e de me defender. Mas tenho plena convicção de que não será nada, as pessoas que me conhecem sabem do meu comportamento e tenho certeza de que no momento próprio será devidamente esclarecido.

Diário – No segundo mandato como deputado federal, quais são as perspectivas para o futuro, cargos mais altos?

Homero – O futuro a Deus pertence. Eu já fui deputado estadual, secretário de Estado de Agricultura, presidente da Famato e agora deputado federal. Mas todo projeto que eu encapei nunca foi projeto meu. Eu faço parte do projeto de uma classe, de um grupo político, sou um instrumento, sou induzido, não sou indutor desse processo.

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP		EDITORIA
	TÍTULO BNDES pode financiar interessados nas concessões de aeroportos		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Para ser listada na bolsa, a estatal Infraero passará por um processo de fortalecimento

Simone Cavalcanti

A abertura de capital da Infraero se mantém no horizonte do **Governo Federal** dentro de um novo desenho para o sistema aeroviário. Segundo a ministra do Planejamento, Orçamento e Gestão, Miriam Belchior, há estudos no sentido de fazer uma mistura entre o lançamento de ações da estatal no **mercado** e uma série de concessões para a construção e exploração de terminais de passageiros pelo setor privado. No entanto, para listar a estatal em Bolsa, disse a ministra, a Infraero passará por um processo de fortalecimento. “Tudo isso está em estudo. Vamos ver como se compõem as coisas para tornar o sistema mais eficiente.”

Nos últimos anos, afirmou, os investimentos feitos nos aeroportos de todo país andaram menos do que o governo gostaria. “Justamente, por causa disso, é que a presidente Dilma Rousseff resolveu criar a Secretaria de Aviação Civil”, disse ao participar de painel durante Seminário **Brasil** em Perspectiva Infraestrutura de Transporte promovido pelo **Brasil** Econômico com apoio dos jornais Diário Econômico e Expansão.

A ministra afirmou que, com base em um estudo contratado pelo Banco Nacional de **Desenvolvimento** Econômico e Social (**BNDES**), o governo já tem em mãos algumas indicações sobre as medidas que precisam ser adotadas em relação à Infraero.

Em avaliações internas, técnicos do governo afirmam que não estão abrindo mão da estatal, mas que a empresa está sendo realocada para receber uma atenção mais específica. Paralelamente as concessões

estão sendo discutidas. Segundo fontes, com a criação da Secretaria de Aviação Civil a mensagem que a chefia (leia-se Dilma Rousseff) quis passar foi a seguinte: “Infraero vou te ajudar, mas, em paralelo, vou colocar alguém para te provocar. Vou criar alternativas de investimento”. A estatal, bem como seu orçamento, já foi transferida do **Ministério** da Defesa para a nova gestora.

BNDES na aviação

O Banco Nacional de **Desenvolvimento** Econômico e Social (**BNDES**) deve entrar para financiar os investidores interessados nas concessões dos aeroportos brasileiros. “Assim que sair, estamos pensando em financiar mais o setor aéreo”, disse Adely Maria Branquinho das Dores, chefe do Departamento de Transportes e Logística da Área de Infraestrutura do banco estatal. Ela deu como exemplo o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, a mais nova concessão nessa área. Nesse caso, o setor privado será responsável pela construção do terminal e a exploração de sua área comercial e pode receber recursos do **BNDES**.

No entanto, a despeito de todos os planos para o setor, os investimentos em aeroportos sempre serão muito menores na comparação com as rodovias. “Temos 55 mil quilômetros de rodovias no país e o número de aeroportos é muito menor, essa comparação não é razoável”, alertou Miriam Belchior.