SUFRAMA

SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição 8 **matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, domingo, 5 de fevereiro de 2012

DIÁRIO DO AMAZONAS
Demissões no PIM 1
VEICULAÇÃO LOCAL

O ESTADO DE SÃO PAULO
Desafio da política industrial de Dilma é driblar a crise mantendo estabilidade 2
VEICULAÇÃO NACIONAL

O ESTADO DE SÃO PAULO
Governo prepara MPs que garantirão imposto menor para setor que inovar 4
VEICULAÇÃO NACIONAL

O GLOBO
Míriam Leitão 5
VEICULAÇÃO NACIONAL

O GLOBO
Autoasfixia argentina 7
VEICULAÇÃO NACIONAL

REVISTA ISTOÉ DINHEIRO
Si hay abertura, soy a favor 8
VEICULAÇÃO NACIONAL

REVISTA ISTOÉ DINHEIRO
O plano de Mantega para garantir o crescimento 10
VEICULAÇÃO NACIONAL

RONDONIA AGORA
Política 15
VEICULAÇÃO NACIONAL

SUFRAMA
SUPERINTENDÊNCIA DA ZONA FRANCA DE MANAUS

VEÍCULO
DIÁRIO DO **AMAZONAS**

EDITORIA

TÍTULO
Demissões no PIM

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
LOCAL

Publicado Segunda-feira, 6 Fevereiro, 2012 . 7:00 hs
Comente!

Por Arthur Virgílio Neto

Lisboa – Ouvi notícias sobre demissões no **PIM**. Pelo que saiu na imprensa, só a Semp Toshiba demitiu 250 funcionários em dezembro/2011 e 470 em janeiro/2012. A empresa afirma se tratar de "ajuste de início de ano", a **Suframa** enfatiza que a mesma tinha 2.040 funcionários no início de 2011 e agora está com 2.005. Ouço que se trata de mais um caso de descompasso tecnológico.

Esse é um dos gargalos a serem vencidos na reformulação do modelo **Zona Franca**, que tenho proposto, para evitar um desastre econômico no **Amazonas**. É de conhecimento público que as multinacionais instaladas no **PIM** transferem para o exterior grande parte do capital, aqui auferido, a título de royalties. O **Amazonas** não domina a cadeia produtiva dos televisores de LED, por exemplo, mas esse é um dos itens produzidos em **Manaus**.

Está meio esquecido, mas a sigla Semp significa Sociedade Eletro Mercantil Paulista. A empresa fundada em 1942, fabricante do famoso rádio "Capelinha" e do primeiro televisor de 20 polegadas em cores do Brasil, é nacional. Nem o acordo acionário e tecnológico com a japonesa Toshiba Corporation, em 1977, mudou essa condição.

A tese de fundo tecnológico para a crise na Semp Toshiba se fortalece com a informação de que Samsung e LG, gigantes multinacionais coreanas, estão em pleno processo de contratações.

Tenho dito que estamos deitados no berço esplêndido de números que se referem ao presente-passado do **PIM**, quando tínhamos o monopólio nacional de fabricação de TVs, DVDs e CDs, ao mesmo tempo em que o presente-futuro, onde se inserem tablets e os smartphones, nos escapa entre os dedos.

O problema é que não temos investimento na **produção** de tecnologia. A Índia, com menos recursos que o Brasil, tornou-se o país com maior número de mestres e doutores, desde que decidiu espalhar, financiando, os donos de suas melhores mentes pelos países do Primeiro Mundo. Deu um salto. Criou base sólida para alcançar o pleno **desenvolvimento**.

O **Amazonas** deve criar seu próprio caminho. Basta que, na reformulação do modelo ZF, enfatize o investimento em Ciência e Tecnologia. É daí que vamos tirar do imenso arsenal biotecnológico da Floresta um produto que caia nas graças do **mercado** e impulsione a economia local e nacional.

As crises são vistas pelos visionários como janelas de oportunidades. Os atuais solavancos do **PIM** têm um viés de estímulo às nossas mentes para, sem qualquer coloração política, construir um futuro menos instável e mais digno de nossa gente.

VEÍCULO
O ESTADO DE SÃO PAULO

EDITORIA

TÍTULO

Desafio da política industrial de Dilma é driblar a crise mantendo estabilidade

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
NACIONAL

Plano Brasil Maior também quer impedir que países ricos 'matem' a indústria nacional com uma enxurrada de produtos industrializados

Iuri Dantas / BRASÍLIA

A crise financeira internacional exige do **Governo Federal** um conjunto de medidas para manter a estabilidade econômica e impedir que o excedente de produtos manufaturados dos países desenvolvidos venha "matar" a indústria nacional. São essas duas linhas que vão pautar a atuação estatal nos próximos anos, segundo o presidente da Agência Brasileira de **Desenvolvimento** Industrial (ABDI), Mauro Borges Lemos.

"O governo toma ações e isso influencia a economia", afirmou o economista, um dos formuladores do Plano Brasil Maior, a política industrial do governo Dilma Rousseff. "Vivemos uma crise mundial muito aguda e fizemos duas apostas: garantir a estabilidade e não deixar a crise matar a indústria nacional." O diagnóstico do parque industrial brasileiro traçado pela ABDI expõe diferenças profundas entre alguns setores.

Há, hoje, um hiato entre a produtividade nacional e as melhores práticas internacionais. As mais eficientes indústrias do mundo fabricam produtos muito superiores àqueles carimbados com "made in Brazil". O País possui dois extremos, na visão da agência. No setor básico, há indústrias de alto valor agregado no agronegócio, como frigoríficos e suco de laranja.

Na outra ponta, estão os setores de petróleo, gás, aeronaves e cosméticos, com empresas líderes de **mercado**. Atarefa do governo é auxiliar os setores localizados entre essas duas extremidades. "O meio da indústria está perdendo feio", afirmou Lemos.

O Plano Brasil Maior, lançado no ano passado, tem como objetivo facilitar a sobrevivência desses setores mais expostos, como por exemplo, celulose, mobiliário, farmacêutico, de borracha e produtos químicos e outros. Um forte empurrão estatal para isso serão as compras públicas.

Segundo Lemos, o governo deve finalizar nos próximos dias as margens de preferência nas aquisições governamentais de fármacos, para permitir que hospitais públicos possam pagar um pouco a mais para comprar remédios fabricados no Brasil. Medida semelhante já está em vigor para a indústria de defesa e produtos têxteis, e outros setores serão beneficiados em breve.

Estagnação. Apesar de o governo tomar medidas sempre pleiteadas pelos industriais, como ações para impedir a sobrevalorização da moeda brasileira - o que encarece o produto nacional lá fora - e os cortes na taxa de juros, a **produção** industrial patinou no ano passado, expandindo apenas 0,3% em relação a 2010.

Mas, na avaliação do governo, o movimento não tem relação com o câmbio ou problemas estruturais do País. Segundo o presidente da ABDI, a principal causa para isso foi o excesso de euforia dos próprios empresários com o forte crescimento econômico de 2010.

Eles elevaram os estoques na expectativa de que o desempenho da economia se repetiria no ano passado.

A desaceleração do consumo das famílias no País acabou surpreendendo os empresários, que ainda precisaram enfrentar o encolhimento nas compras dos países da União Europeia e dos Estados Unidos - os dois maiores **mercado**s dos produtos brasileiros - por causa da crise da dívida internacional.

Na avaliação da ABDI, a economia mundial vai demorar a apresentar crescimento. Por isso, algumas medidas em estudo pelo governo trabalham com o cenário pós-2013.

PLANO Brasil MAIOR

Novas medidas

Governo prepara lançamento da segunda fase do Plano Brasil Maior, a política industrial da presidente Dilma Rousseff.

Regimes Tributários Especiais - Por meio de quatro Medidas Provisórias (MPs), o Planalto vai conceder benefícios fiscais para:

1. Indústria de semicondutores 2. Indústria de equipamentos para **TV digital** 3. Indústria de telecomunicações

(envolvidas com o Plano Nacional de Banda Larga) 4. Indústria de computadores

Medidas em revisão

Governo vai aproveitar para reestruturar dois regimes que já estão em vigor:

1. Repetro Regime aduaneiro especial para **importa**ção de bens para exploração e **produção** de petróleo e gás, com foco nas compras de operadoras offshore

2. Repeg Regime para empresas fornecedoras na cadeia de petróleo e gás que não são contempladas pelo Repetro

Medidas em vigor

Desoneração

Corte de Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre bens de capital, materiais de construção e caminhões até dezembro de 2012

Reintegra

Devolução em dinheiro ou crédito tributário para **exporta**dores equivalente a no máximo 3% do valor das **mercado**rias vendidas ao exterior

Folha de pagamento

Substituição da contribuição patronal sobre a folha de pagamento por uma alíquota cobrada no faturamento de empresas de setores específicos, como experiência- piloto

Proteção

Aumento do imposto de **importa**ção para até cem produtos indicados pela indústria, em conjunto com os sócios do **Mercosul**

Fonte:

Ministério do **Desenvolvimento, Indústria e Comércio** Exterior e Agência Brasileira de **Desenvolvimento** Industrial

3,0%

É a porcentagem que o Plano **Brasil** Maior prevê devolver às empresas do valor **exporta**do em manufaturados quando o programa for regulamentado

VEÍCULO
O ESTADO DE SÃO PAULO

EDITORIA

TÍTULO

Governo prepara MPs que garantirão imposto menor para setor que inovar

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
NACIONAL

Iuri Dantas / BRASÍLIA

A presidente Dilma Rousseff prepara quatro medidas provisórias que vão estabelecer Regimes Tributários Especiais (RTE) para facilitar a importação de máquinas para produção, no Brasil, de equipamentos de alto conteúdo tecnológico nas áreas de semicondutores, TV digital, telecomunicações e computadores pessoais.

O objetivo do governo ao cobrar menos imposto na aquisição de máquinas é fazer com que a indústria consiga fabricar produtos melhores e mais avançados gastando menor número de horas, o que aumenta a competitividade.

A desoneração vai focar **mercado**rias que não estão disponíveis no **mercado** brasileiro, justamente para dotar a indústria local dessas tecnologias.

"Muitas vezes o setor industrial reclama do câmbio, de tributos, mas tem um dever de casa que precisa ser feito. Estamos perdendo produtividade há 10 anos", avaliou Mauro Borges Lemos, presidente da Agência Brasileira de **Desenvolvimento** Industrial(ABDI), e um dos formuladores da política industrial do governo, lançada em agosto do ano passado.

As medidas fazem parte de um processo de ampliação e revisão dessa política. Apesar do otimismo do governo, ainda há dúvidas sobre a eficácia do pacote. Algumas ações comemoradas inicialmente, como a desoneração da folha de pagamento, acabaram provocando insatisfação em setores que foram contemplados.

A demora na regulamentação do programa que prevê a devolução às empresas de 3% do valor **exporta**do em manufaturados também foi alvo de críticas.

Com os novos RTEs, o governo espera incentivar um salto tecnológico, que não foi alcançado quando foram dados os primeiros incentivos ao setores de semicondutores e **TV digital**, em 2007. Essa também é a ideia que está por trás do novo regime automotivo, ainda em gestação.

Com as novas regras, o governo aposta na fabricação de automóveis com maior conteúdo tecnológico no País. Bancos. O governo também quer deslanchar agora medidas que não saíram do papel. Uma delas envolve os bancos públicos.

O núcleo mais próximo à presidente tenta "harmonizar" as políticas de financiamento dessas instituições. O objetivo é fazer com que o Banco Nacional de **Desenvolvimento** Econômico e Social (**BNDES**) e o Banco do Brasil, por exemplo, atuem como coadjuvantes da política industrial.

O governo quer aumentar a tecnologia dos produtos fabricados no **Brasil** e o conteúdo local de equipamentos comprados com o dinheiro subsidiado desses bancos.

As medidas provisórias passaram pelo chamado "espancamento" de ideias "à nona casa decimal" pela equipe de gestores da Casa Civil, como objetivo de checar possíveis defeitos e antecipar problemas na execução dos programas.

VEÍCULO
O GLOBO

EDITORIA

TÍTULO
Míriam Leitão

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
NACIONAL

O Brasil continua improvisando nas políticas industrial e comercial. Ao tentar encontrar saídas de afogadilho para o déficit que apareceu na balança, e para o magro número da indústria em 2011, tudo o que se consegue no governo é repetir o cacoete: protecionismo, vantagens para lobbies e corporações. O Brasil precisa de uma política atualizada, modernizante.

Elevar barreiras, quebrar acordos, distribuir dinheiro barato e descontos nos impostos é o que se fazia no Brasil pequeno, fechado e pouco sofisticado dos anos 1970. Não é possível que quatro décadas depois só saiam dos Ministérios de Brasília exatamente as mesmas propostas.

Moderno é entender a lógica da integração das cadeias produtivas pelos países para tirar maior proveito delas, apostar nas vocações, incentivar inovação, investir pesadamente em educação, retirar os obstáculos que reduzem a produtividade e competitividade da economia como um todo.

Na ameaça de romper o acordo automobilístico com o México, pelo crescente déficit na balança comercial setorial, ocorreu algo curioso. Normalmente, o governo atende a todos os pedidos das montadoras.

Foi assim com a redução do IPI para os automóveis, a elevação do IPI para os carros importados por montadoras não instaladas no Brasil e os frequentes benefícios que são concedidos ao setor.

A indústria automobilística pressionou o governo pedindo vantagens para eles e barreiras para os concorrentes, exibindo para isso os números das importações de automóveis. Falso argumento, porque os maiores importadores são eles mesmos. Estabelecida a barreira e o princípio de que importar é prejuízo, o feitiço voltou-se contra eles mesmos. Agora, o governo quer barrar as importações de carros vindos do México, só que a indústria se organiza de forma integrada no mundo inteiro, distribuindo os modelos por países diferentes e importando de suas próprias fábricas.

A indústria soltou nota e esperneou, agora que o protecionismo que sempre pede volta-se contra suas próprias estratégias. A maioria dos carros importados é das próprias montadoras, como tantas vezes o governo foi alertado pelos que criticaram a elevação do IPI contra o carro importado.

A medida foi formatada exatamente para barrar os carros que concorriam com os das montadoras brasileiras, mesmo que representassem uma fração dos que vêm de fora.

Aí fica provada a improvisação.

Queriam tanto agradar à indústria automobilística que acabaram desagradando- a fortemente, e ela até soltou nota de protesto.

Luiz Carlos Mello, ex-presidente da Ford no Brasil, e coordenador do Centro de Estudos Automotivos (CEA), explica como a indústria se organizou: - As empresas nos países são ramos de um mesmo tronco que obedecem à estratégia global das companhias, e isso não é decidido no Brasil. Por estratégia, as empresas decidiram produzir carros diferentes no Brasil, Argentina e México.

No Brasil, especializaram- se em produzir carros pequenos e básicos e passaram a importar carros maiores que não são produzidos aqui.

Durante os primeiros anos a estratégia deu superávit para o Brasil no comércio com o México; no último ano virou um resultado negativo de US$ 1,7 bilhão em carros e autopeças.

No comércio de derivados de petróleo o Brasil teve um déficit de US$ 10 bilhões.

Com o superávit no petróleo bruto, o saldo negativo no setor como um todo cai para US$ 2,3 bilhões.

Mas este, pelo visto, não incomoda o governo porque até agora não provocou rompantes de rompIMentos de acordos, ou medidas punitivas para a empresa importadora.

O episódio mostra que falta a Brasília uma visão geral, integrada e estratégica de como atuar para enfrentar a perda crônica de competitividade da indústria brasileira, que resultou na fraca produção industrial de 2011 e no enorme déficit comercial da indústria.

Distribuir pomadas e curativos a alguns setores não resolve o problema. Escolher campeões - empresas que

recebem subsídios para comprar seus concorrentes e sustentar planos de expansão - além de arcaico é indecoroso.

Se o **dólar** sobe, a indústria suspende a reclamação, os números melhoram e o governo comemora.

Quando o **dólar** cai, como agora, recomeça o choro das empresas, os improvisos do governo e a reabertura do balcão de favores. E é essa gangorra de maior ou menor favorecimento que o governo chama de política industrial.

É preciso, em qualquer taxa de câmbio, enfrentar os gargalos estruturais que atrapalham empresas de qualquer setor, da indústria, inclusive. O custo trabalhista torna onerosa a contratação em qualquer ramo empresarial porque o trabalho é muito tributado no Brasil. Os impostos são muitos, e o cumprimento das obrigações fiscais, um cipoal burocrático. A empresa é punida por pagar seus impostos e contratar trabalhadores. O incentivo é para sonegar e livrar-se da mão de obra através de algum artifício. A logística é deplorável num país que tem dimensões continentais.

A agenda é antiga, conhecida e de difícil execução.

Só que é a única saída e precisa ser iniciada em algum momento.

VEÍCULO
O GLOBO

EDITORIA

TÍTULO
Autoasfixia argentina

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
NACIONAL

MAURO LAVIOLA

Todo mundo sabe que uma economia para ser forte e progressiva necessita ser arejada pela abertura externa. No caso da Argentina, que desde o início deste século vem experimentando crises superpostas de balanço de pagamentos e calote em sua dívida externa por força de gestões erráticas de política interna, seu atual governo parece ter encontrado a fórmula mágica de praticar sua própria eutanásia. O corolário de medidas protecionistas para "preservar" a produção nacional chegou ao ápice com a edição da Resolução Geral 3.252 da Afip (a Receita Federal argentina) que instituiu a Declaração Jurada de Antecipação de Importações (DJAI), para vigorar a partir deste mês.

A medida veio somar-se aos dois outros instrumentos largamente aplicados de forma indiscriminada a todas as importações do país: licenças não automáticas e aplicação generalizada do "valor critério" (versão local dos "preços de referência" também aplicados no Brasil em casos específicos).

Pela nova sistemática, os importadores daquele país terão de informar previamente à Secretaria de Comércio Exterior suas necessidades de compras externas sem o que não obterão as licenças correspondentes. Adicionalmente a AFIP editou a RG 3255 instituindo a "janela eletrônica unificada" para operar as solicitações de DJAI. Outra medida restritiva obriga os importadores a solicitar ao Ministério do Interior anuência prévia da compra externa pretendida, pela qual o citado órgão fará esmiuçada avaliação quanto à possibilidade de a importação ser suprida pela produção local, especialmente quanto aos bens industrializados.

O estoque de medidas protecionistas do país vizinho parece inesgotável. Após a fracassada tentativa de aplicar cláusula de salvaguarda no Mercosul, evidentemente com foco no Brasil, o parceiro contentou-se com a aprovação do MAC - Mecanismo de Adaptação Competitiva, eufemismo para a aplicação negociada de restrições à entrada de bens sensíveis da indústria local que felizmente nunca foi implementado. Não obstante, outros óbices comerciais, além dos anteriormente citados, foram adotados: acordos setoriais "voluntários" de limitação de exportações, quotas de importação, processos antidumping e direitos compensatórios contra bens brasileiros supostamente subsidiados.

O governo argentino mostra-se extremamente preocupado em manter a balança comercial superavitária a qualquer preço e recuperar "na marra" seu parque industrial quase arrasado com a política de câmbio fixo adotada nos anos 90. Mas seu déficit fiscal é crescente e o índice real inflacionário é muito superior ao mascarado pelo instituto oficial. Além disso, a falta do ar externo acabará limitando suas exportações, inibindo novos investimentos tanto nacionais quanto estrangeiros e desestimulando transferências de tecnologias e inovações. Ou seja, diagnóstico de alto risco de estrangulamento para a economia local.

Releva destacar que as RGs argentinas não exoneram as compras provenientes do Mercosul, transgredindo, uma vez mais, as regras estabelecidas no Tratado de Assunção. Assim, após a última reunião de cúpula, a Argentina confirma o conceito de pura ficção e alentada retórica em que se converteu o bloco.

MAURO LAVIOLA é diretor da

Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB).

SUFRAMA
SUPERINTENDÊNCIA DA ZONA FRANCA DE MANAUS

VEÍCULO
REVISTA ISTOÉ DINHEIRO

EDITORIA

TÍTULO
Si hay abertura, soy a favor

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
NACIONAL

A presidenta Dilma Rousseff apresenta o Brasil como parceiro preferencial para Cuba, que está reformando sua economia, de olho nos investimentos externos.

Por Guilherme QUEIROZ

Clique e ouça um resumo da reportagem

As relações diplomáticas brasileiras com Cuba têm sido calorosas desde que o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva subiu a rampa do Palácio do Planalto em 2003. Lula foi quatro vezes à ilha governada, até 2008, por Fidel Castro, e anunciou linhas de crédito e parcerias. A agenda comercial entre os dois países, porém, pouco evoluiu de fato. Agora, ao estabelecer a economia como o tema central durante sua visita de dois dias a Cuba na semana passada, a presidenta Dilma Rousseff quer levar a relação para um nível mais pragmático. Antevendo que Havana, hoje sob o comando de Raúl Castro, o irmão mais novo de Fidel, aprofundará a abertura de sua economia e buscará uma aproximação com os Estados Unidos, o governo brasileiro tenta se posicionar como parceiro preferencial da economia socialista.

Comitiva: Dilma, o governador da Bahia, Jaques Wagner (de branco), e o ministro Fernando PIMentel (à dir.) em cerimônia em Havana.

As oportunidades num país que pouco modernizou sua estrutura produtiva nas últimas décadas são enormes. "A grande contribuição que o Brasil pode dar é no processo de **desenvolvimento** econômico", disse Dilma, na terça-feira 30, pouco depois de desembarcar no aeroporto José Martí, em Havana. À parte a visita protocolar a Fidel e a Raúl, o roteiro da viagem de Dilma deixou claras as intenções do governo. Seu principal destino foi a obra do Porto de Mariel, a 50 quilômetros da capital. O projeto de US$ 957 milhões - dos quais US$ 682 milhões financiados pelo Brasil - é tocado por uma subsidiária da empreiteira Odebrecht, que tem a estatal cubana Quality como parceira. Ao lado de Raúl, a presidenta seguiu para um mirante, de onde observou as obras do porto que terá capacidade para movimentar até um milhão de contêineres por ano a partir de 2014.

Somando as obras de acesso - uma ferrovia de 13 quilômetros e uma rodovia de 18 -, trata-se do maior projeto em curso em Cuba. Ao todo, serão criados oito mil empregos privados num país onde, até as recentes reformas econômicas, o Estado era praticamente o único empregador.

O governo brasileiro aposta, porém, que uma onda maior de investimentos ainda está por vir, patrocinada principalmente pelo setor privado. Durante a visita de Dilma, a Odebrecht anunciou que assinará um contrato de dez anos com a estatal Azcuba para produzir açúcar na Usina 5 de Septiembre. Desde 1970, a **produção** açucareira cubana despencou de oito milhões de toneladas por ano para 1,2 milhão. A Odebrecht planeja produzir etanol e energia a partir de biomassa na ilha. Já a fabricante paulista de vidros Fanavid deve construir uma unidade industrial na ilha, voltada à **exporta**ção. Outra empresa brasileira interessada em tirar proveito das oportunidades geradas pelo capitalismo cubano é a TendTudo, quinta maior rede varejista de material de construção do Brasil. O grupo abrirá uma filial em Cuba no mês de abril, oferecendo uma variedade de 1,5 mil itens. Nada mal para uma população que até o ano passado não tinha o direito de comprar seus imóveis. Para Thiago de Aragão, cientista político da consultoria Arko Advice, de Brasília, essa estratégia pode favorecer o Brasil numa eventual revogação do embargo dos Estados Unidos a Cuba, em vigor desde 1962. "É a oportunidade de sermos um parceiro mais sofisticado, para construir hotéis e cooperar em projetos entre os governos", disse à DINHEIRO. Postular a condição de aliado estratégico, porém, é uma aposta de longo prazo num país onde há muito terreno para ser conquistado. Com uma **exporta**ção de US$ 550,1 milhões para Cuba, em 2011, um crescimento de 32,6% sobre o ano anterior, o Brasil é o quarto maior parceiro da ilha. À frente estão Venezuela, China e Espanha, que respondem por quase 55% do que

Cuba **importa** e já conseguiram se inserir na infraestrutura hoteleira, caso da Espanha e, na frota de transporte público, caso da China. O Brasil, por sua vez, vinha atuando mais como financiador e parceiro em projetos.

O **BNDES**, por exemplo, já liberou US$ 329,6 milhões à ilha desde 1998. Mas 70% desse valor corresponde ao financiamento da construção do Porto de Mariel, iniciada em 2010. A Petrobras firmou um acordo, em 2008, com a estatal cubana Cupet, mas os negócios não prosperaram. A companhia brasileira deixou o projeto após concluir estudos geológicos na região.

VEÍCULO
REVISTA ISTOÉ DINHEIRO

EDITORIA

TÍTULO

O plano de Mantega para garantir o crescimento

ORIGEM
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO
NACIONAL

O ministro da Fazenda conta à DINHEIRO como pretende proteger a economia brasileira e assegurar um aumento de 4,5% do PIB em 2012, ano em que as incertezas ainda dominam o cenário mundial.

Por Denize BACOCCINA, Carla JIMENEZ e Guilherme BARROS

Exclusivo: Clique e confira a entrevista de Guilherme Barros com o ministro da Fazenda, Guido Mantega

Nem mesmo a pane no jato que o levaria de volta a Brasília, na manhã da terça-feira 31, foi capaz de abalar o bom humor de Guido Mantega. Ao final de uma longa conversa com a DINHEIRO na Base Aérea de Congonhas, em São Paulo, o ministro da Fazenda olhou para a parafernália eletrônica da reportagem sobre a mesa à sua frente e brincou: "Cuidado para não levar o meu iPad por engano. Aqui tem segredos de Estado". Um dos segredos mais bem guardados no tablet do ministro é a natureza dos cortes que o governo irá fazer no Orçamento de 2012 para garantir o equilíbrio das contas públicas. A decisão, que tomou boa parte do seu tempo na semana passada, é essencial para garantir a relativa tranquilidade com que o **Brasil** tem atravessado a crise dos países ricos.

Guido Mantega: "2012 será o ano do investimento. Queremos que o setor privado seja protagonista"

Ele não comenta as estimativas de analistas que apontam para uma redução de até R$ 60 bilhões nas despesas da União. Mas ressalta que não abre mão de manter o superávit primário (economia para pagar juros) em 3,1% do **PIB**, uma das principais armas em seu plano de voo para proteger o País das turbulências externas. Nesse ponto, nada muda na política econômica. "O **Brasil** faz superávit primário há 12 anos consecutivos", afirma. "É uma situação consolidada. Nunca fomos tão respeitados." Mas Mantega quer ir além e fortalecer ainda mais a economia neste ano. A ordem da presidenta Dilma Rousseff, que Mantega seguirá à risca, é garantir o crescimento do **PIB** entre 4% e 5% neste segundo ano de mandato. Em 2011, a soma das riquezas produzidas no País aumentou 3%.

Isso depois de atingir 7,5% em 2010. Acertar o passo em torno de 4,5% é uma meta ousada, num momento em que a Europa enfrenta a perspectiva de recessão, os Estados Unidos tendem a andar de lado e a Ásia, especialmente a China, deverá desacelerar, segundo as previsões da maioria dos economistas do **mercado** financeiro.

Mesmo com a crise lá fora, Mantega acredita que o **Brasil** conseguirá evitar a contaminação e tem os instrumentos para ditar a velocidade do crescimento da atividade econômica. "Não há uma blindagem, porque a economia mundial é toda interconectada", diz ele. "Mas nós temos um domínio maior do ritmo de crescimento que queremos imprimir. Nós ganhamos essa autonomia." A fórmula dessa calibragem é continuar a redução dos juros para um dígito, de um lado, e acelerar os investimentos, de outro.

Canteiro de obras: usina de Santo Antônio, prédios do "Minha casa minha vida" e refinaria da Petrobras: projetos do **PAC** são prioridade do governo neste ano. O Banco Central reduziu a taxa básica Selic em mais meio ponto percentual em janeiro, para 10,5% ao ano, e deve promover novos cortes nos próximos meses. E a Fazenda deve coordenar as medidas para estimular os investimentos públicos e privados. "2012 será o ano do investimento", afirma Mantega. Nos últimos três anos, o estímulo ao consumo e o fortalecimento do **mercado** interno foram vitais para o **Brasil** driblar os efeitos da crise internacional. O País incluiu 50 milhões de pessoas no **mercado** consumidor e, em dezembro passado, o desemprego já havia caído para 4,7%, a menor taxa da história. Agora, o governo aposta no investimento como o motor do **desenvolvimento**. São os recursos produtivos, tanto públicos quanto privados, que vão modernizar a infraestrutura e preparar o parque industrial para o crescimento dos próximos anos. Projetos de logística, energia e habitação encabeçam a lista de

prioridades desse pacote de crescimento, que inclui as obras do **PAC** e medidas de desoneração tributária (veja mais detalhes nos quadros). Na semana passada, a agenda de Mantega começou com uma reunião em São Paulo - onde mora a família e ele tem despachado às segundas e sexta-feiras. Na tarde da segunda-feira, ele reuniu-se com representantes da Caixa, do Banco do **Brasil** e de construtoras para pedir o empenho de todo o setor para acelerar a construção das unidades do programa habitacional "Minha Casa Minha Vida". O setor de construção civil é um dos que mais cresceram nos últimos anos, mas o governo acha que as obras do programa que pretende construir e entregar 2,5 milhões de residências até 2014 podem andar mais depressa. No esforço para distanciar o **Brasil** da crise que já reduziu as **exporta**ções para a Europa, os dias do ministro da Fazenda têm sido divididos entre medidas para estimular a economia brasileira, proteger as empresas nacionais da concorrência dos **importa**dos e cortar as despesas. Na primeira tarefa, a parceria é com o ministro do **Desenvolvimento**, Fernando **PIM**entel. No difícil trabalho de cortar gastos, a parceira é a ministra do Planejamento, Miriam Belchior - que na quarta-feira 1° deixou Brasília para fazer exames em São Paulo por causa de uma crise de hipertensão. O governo tem até o dia 17 de fevereiro para apresentar os números. Até lá, as equipes de Mantega, **PIM**entel e Miriam Belchior negociam incentivos e cortes. Mantega já decidiu que o Banco Nacional de **Desenvolvimento** Econômico e Social (**BNDES**) terá um novo aporte do Tesouro, mas o volume será menor do que o do ano passado, de R$ 45 bilhões. O **BNDES** é fundamental na estratégia de crescer 4,5% em 2012. O banco foi um dos grandes financiadores de fusões entre empresas, como a BRFoods, na política de criação de "campeões nacionais" do governo Luiz Inácio **Lula** da Silva. Agora, vai privilegiar os financiamentos para melhorar a infraestrutura do País, uma das condições básicas para se garantir um crescimento sustentado. No ano passado, esses financiamentos representaram 40% dos desembolsos de R$ 139,7 bilhões. Somente os projetos de energia elétrica e logística (as grandes obras de transportes) somaram R$ 18,7 bilhões, num total de 155 empreendimentos. Para este ano, o diretor da área, Roberto Zurli Machado, prevê que o segmento terá financiamentos de R$ 23,4 bilhões e uma fatia maior do bolo, que não deve crescer. A novidade é que o **BNDES** quer entrar também como sócio nas obras de infraestrutura, e não apenas como financiador. "Os projetos precisam de financiamento e de capital também. Por isso vamos entrar mais nisso, olhando as necessidades de cada projeto", afirmou Machado. Projetos não faltam. O que faltou, nos últimos anos, foi mais velocidade para tirá-los do papel. No ano passado, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) só conseguiu gastar R$ 28 bilhões. Neste ano, o governo garante que vai executar todo o orçamento, superior a R$ 40 bilhões. São obras **importa**ntes, como novas usinas hidrelétricas, rodovias, ferrovias, projetos de saneamento básico, portos e aeroportos. Em todos esses setores, a parceria com o setor privado é fundamental. Nos planos do governo, os investimentos privados devem chegar a 17% do **PIB**, enquanto os do setor público, incluindo as estatais, aumentariam de 2,8% do **PIB** em 2011 para algo entre 3% e 3,5% em 2012. É o bom e velho desenvolvimentismo, mas com uma ênfase diferente na participação dos agentes econômicos. "No passado era só o Estado que investia, e o setor privado era um coadjuvante", diz o ministro. "Agora nós queremos que o setor privado seja o protagonista." Há muito espaço a ser ocupado pelos empresários. Um levantamento do economista Carlos Campos, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), mostra que a maioria das obras do **PAC** realizadas no ano passado estava apoiada em três frentes: os projetos patrocinados pela Petrobras, pela Caixa (para financiar os mutuários do "Minha Casa Minha Vida") e pelo do **BNDES**. O setor privado participou com 18% dos recursos necessários para o PAC, mas também com grande suporte do **BNDES**. Para alterar esse quadro, o governo vem estimulando, desde o fim de 2010, a criação de instrumentos financeiros que garantam o crédito ao setor de infraestrutura. "Os bancos privados já levantaram R$ 150 bilhões em letras financeiras e estão se preparando para financiar projetos de infraestrutura", diz Mantega. Apetite para entrar no jogo não falta ao setor, garante Silvania Del Barrio, **Superintendente** de Project Finance do Itaú BBA. Que venham as grandes obras. "Ainda não estamos vendo o número de projetos que gostaríamos de ver", diz Silvania. Alguns fatores explicam esse desencontro entre oferta e demanda de recursos. E um deles é a falta de cultura do País de investir em empreendimentos de longo prazo, como os de infraestrutura. "O governo pode dar o norte, mas

quem dá o ritmo dos negócios são as agências reguladoras", diz Robertson Emerenciano, advogado especializado em infraestrutura. Licenças ambientais e autorizações de uso de solo ou de espaço dependem de uma coordenação nos órgãos públicos, que ainda está se acomodando na economia brasileira. "É preciso destravar a burocracia para emitir licenças ambientais", diz Wagner Cardoso, secretário-executivo da Confederação Nacional da Indústria (CNI). "Para liberar autorizações, pedem até a foto do Pelé", dramatiza. Muitos projetos dependem, ainda, de concessões, ou marcos regulatórios que estão em fase de ajuste, como no caso de saneamento básico ou do setor ferroviário. "Entrar no setor de ferrovias ainda é difícil, pois os projetos têm maturação de 30 anos. Mas o **mercado** quer retorno de dez anos", diz Renato Mazzola, diretor da divisão de Investimentos em Infraestrutura do BTG Pactual.

Se por um lado a carência brasileira desanima, ela é também sinônimo de oportunidades de negócios para quem busca alternativas de lucro, principalmente quando a economia global está patinando. Mazzola conta que já conversou com 160 investidores estrangeiros, interessados em projetos na área. "Se compararmos o **Brasil** com os demais Brics, ainda somos a Suíça em termos de regulação", afirma o executivo. Um bom termômetro da atração pelo País será o leilão dos primeiros aeroportos, que acontece na segunda-feira 6. Onze consórcios disputam o controle dos terminais de Guarulhos e Viracopos, em São Paulo, e o aeroporto Juscelino Kubitschek, em Brasília. "Teremos um ágio interessante para o governo, que tornará as próximas rodadas de concessão ainda mais atraentes", diz Renato Mazzola. O **BNDES** também vai financiar parte dos investimentos - até 80% do que for gasto no Brasil. Mas o plano do ministro Mantega não é apenas de investimentos em obras de infraestrutura. Ele lembra que as montadoras de veículos instaladas no País vão investir U$S 20 bilhões na ampliação de suas atividades até 2014. "Graças aos cuidados que nós tomamos, senão eles iriam investir em outro lugar", afirmou o ministro. No dia 15 de dezembro do ano passado, o governo aumentou em 30 pontos percentuais o IPI sobre carros **importa**dos. Embora polêmica, a medida foi celebrada por outros segmentos da economia, que compõem a cadeia de fornecedores do setor automobilístico. "Se querem vender aos brasileiros, então que venham produzir aqui", diz Carlos Fadigas, presidente da petroquímica Braskem. Fadigas acredita que a boa fase da economia brasileira deve ser aproveitada internamente, principalmente depois do crescimento de apenas 0,3% no setor industrial em 2011. "É legítimo investir numa cadeia nacional de veículos, assim como numa rede de fornecedores locais da Petrobras", diz ele. As decisões de investimento da Braskem também levaram em conta essas prioridades do governo. Com US$ 5 bilhões em caixa para os projetos dos próximos cinco anos, a petroquímica deve inaugurar, em 2012, duas fábricas, uma de PVC, em Alagoas, e outras de intermediário de borracha (butadieno), no Rio Grande do Sul - esta última visa a atender ao crescimento do **mercado** automotivo brasileiro. A empresa de logística Ceva também se beneficia da expansão da indústria automotiva e já prevê crescimento de dois dígitos em 2012, ancorado, em parte, na expansão das plantas da Ford e da Volkswagen, no Nordeste. "Vamos fazer o maior investimento dos últimos três anos em gestão de pessoas", diz Caio Najm, diretor-geral da Ceva, que pretende ampliar em 10% o quadro de funcionários para atender à demanda. O economista-chefe do Banco Bradesco, Octávio de Barros, observa que, na prática, o ciclo de investimentos privados no País nunca foi de fato interrompido desde 2005. "O cenário global adverso apenas gerou uma recalibragem dos projetos de investimento, mas eles não foram abandonados", diz Barros, que acredita na recuperação do setor industrial este ano, apesar da sobreoferta dos produtos manufaturados no mundo. Para ele, a meta de crescer 4,5% não é impossível, pois o "fundo do poço" da desaceleração da economia ficou em outubro. A pesquisa do Banco Central com economistas de bancos e consultorias mostra que o **mercado** prevê um crescimento de 3,27% para este ano. A meta de crescimento do governo também parece factível para o presidente da DHL Express Brasil, Joakim Thrane. "Mas não devemos olhar o **mercado** doméstico como único foco", diz Thrane. "É preciso trabalhar uma estratégia de **comércio** exterior mais aberta e agressiva." O ministro Guido Mantega lembra que o País conseguiu diversificar os destinos de suas **exporta**ções, o que reduziu a dependência da Europa, por exemplo. Com o **dólar** desvalorizado, no entanto, o problema ganhou força.

Em janeiro, a balança comercial teve um déficit de US$ 1,29 bilhão, o maior para um mês de janeiro. Por isso, o governo quer tomar providências para proteger o **mercado** brasileiro. Uma das medidas em análise é uma salvaguarda temporária que vai instituir a cobrança do imposto de **importa**ção de produtos têxteis por peça e não por valor, e pode impedir a entrada de **mercado**rias subfaturadas. O governo também quer romper o acordo automotivo com o México, por causa do déficit comercial neste setor e de suspeitas de que peças e partes que entram como mexicanas sejam na verdade produzidas em outros países. Apesar das reclamações da indústria, o nível de utilização da capacidade instalada aumentou para 83,7% em janeiro, próximo ao patamar histórico de 84,1% de julho do ano passado. Neste cenário de plena utilização da indústria, são muito bem-vindos novos investimentos no aumento da capacidade produtiva da indústria brasileira, para que o governo não seja obrigado a esfriar de novo a economia quando ela voltar a aquecer. Se o plano de Mantega der certo, quem sabe seu próximo iPad será fabricado no Brasil.

"O **Brasil** Será um caso à parte em 2012" O ministro da Fazenda, Guido Mantega, fala sobre as medidas que o governo já adotou para garantir o crescimento de 4,5% na economia neste ano e destaca a importância do setor privado para aumentar o volume de investimentos no País. Confira os principais trechos da entrevista:

Como o sr. pretende blindar a economia brasileira da crise global? Não há uma blindagem, mas estamos protegendo a economia brasileira. No passado, ela foi muito dependente dos Estados Unidos e da Europa, mas diversificamos muito os parceiros comerciais. Hoje, dependemos muito mais do **mercado** interno. Enquanto a Europa vai ficar próxima da recessão, os Estados Unidos vão crescer no máximo 2% e a Ásia vai desacelerar, nós vamos crescer mais do que no ano passado. Estou prevendo 4,5%. Seremos um caso à parte. No ano passado, queríamos desacelerar, porque havia um fenômeno mundial de inflação que poderia contagiar o Brasil. Fizemos política monetária e fiscal restritivas. Neste ano, revertemos essas medidas, soltamos o crédito, baixamos o IOF e reduzimos o IPI para alguns produtos.

O nível de tributação no **Brasil** ainda é muito elevado. Não está na hora de uma mudança? O turista brasileiro que vai para Miami paga um décimo do valor cobrado aqui nos produtos que compra. Não acho que a carga tributária seja elevada. Ela tem caído. O que aconteceu é que as empresas estão pagando mais Imposto de Renda porque tanto a formalização quanto a fiscalização da Receita aumentaram. Quem já pagava, agora paga menos. O investidor e o empresário estão pagando menos. Há menos IPI, menos PIS/Cofins, para alguns setores. Reduzimos o prazo de depreciação dos equipamentos. Também reduzimos a apropriação do prazo do PIS/Cofins. Temos desonerado bastante.

Qual é o efeito cambial? A desvalorização do **dólar** é de mais de 50%. Então, lá fora tudo fica mais barato. Há um desespero dos produtores. O pavor de Ben Bernanke, presidente do Fed, é a deflação. Além do mais, os Estados Unidos não produzem mais nada, trazem tudo de fora. Por isso fica barato. Foi assim que desestruturaram a indústria. Não queremos isso aqui. O câmbio é a maior arma comercial que nós temos hoje.

E o que o governo pode fazer para atacar esse problema? O governo tem de atuar no câmbio, e estamos fazendo isso. Não dá para fazer milagre. Tanto os Estados Unidos quanto a Europa estão com a moeda desvalorizada. Vários países têm juro real negativo. Estamos com o câmbio melhor do que antes, porque tomamos medidas eficazes, como o IOF. Tomamos medidas de defesa comercial, como o IPI dos carros. A **importa**ção já está caindo.

As montadoras podem subir o preço? Há acordo para evitar isso? Quando aumentamos o IPI, fizemos um acordo para não subir os preços. Se subir, a gente reverte. Não permitiremos que o consumidor brasileiro seja prejudicado.

Os preços não cairiam mais para o consumidor se o **mercado** fosse livre? Se o **mercado** fosse livre, iria acabar com a indústria nacional. Só haveria **produção** na China, na Coreia, e o **Brasil** se tornaria só um grande **importa**dor. Voltaríamos ao **Brasil** da Primeira República.

O sr. acha natural a remessa dos lucros das montadoras? Não deveria haver uma maior contrapartida, com investimento delas no Brasil? O **Brasil** é um país que tem regras do jogo bem claras em relação ao investimento externo. Não podemos impedir a remessa de lucros e dividendos. As remessas no ano passado foram de US$ 38 bilhões, mas entraram US$ 66,6 bilhões de investimentos

externos A indústria automobilística tem um plano de investimento de US$ 20 bilhões até 2014, graças a essas medidas que nós tomamos.

Qual é a sua visão sobre o futuro do capitalismo? O capitalismo precisa ser sempre reinventado. Onde está dando mais certo? Nos países que adotaram o capitalismo de Estado. Não vamos comparar o **Brasil** com a China, onde 80% da economia está sob controle do Estado. Mas o **Brasil** tem bancos públicos também, o **Brasil** tem financiamento público. O que está em crise é o capitalismo liberal clássico, o capitalismo da desregulamentação financeira, que nos levou a esta crise toda. Modestamente, acho que uma das formas mais eficientes de capitalismo é a do Brasil. É um capitalismo que traz diretamente benefícios à população. Estamos longe do modelo europeu de **desenvolvimento**, mas estamos a caminho de alcançá-lo. O sr. está feliz no cargo?

É bom ser ministro da Fazenda neste momento? É bom. E sabe por quê? Porque gosto de desafios. Eu não tenho me entediado no cargo. Os resultados são muito satisfatórios. A classe E diminuiu sensivelmente e estamos conseguindo dar emprego para todo mundo que quer emprego. Me dá uma grande satisfação ser ministro de uma economia que não está arrochando salário, não está desempregando gente, que paga dívida.

O que falta? Muita coisa. Falta termos todo mundo na classe B, na classe A. Falta a renda per capita ser de US$ 40 mil, e não de US$ 12 mil. Não temos o padrão da população japonesa, da população americana. Mas a vida está melhorando.

Diante disso, a reeleição da presidenta Dilma está garantida? Ninguém está pensando em eleição. Temos um ano de governo e temos de pensar em consolidar essa situação. Estamos na rota do **desenvolvimento** sustentável.

Colaborou: Luís Artur Nogueira

Sonegação em Guajará-Mirim

Confúcio propõe perdão para dívidas de empresários, mas medida depende do Confaz

O governador Confúcio Moura (PMDB) propôs ao Tribunal de Contas de Rondônia o perdão das dívidas dos empresários que utilizaram indevidamente os benefícios fiscais da Área de Livre **Comércio** de Guajará-Mirim. Na prática, o chefe do Executivo reconheceu o erro, mas acredita que as empresas repassaram as vantagens financeiras ao consumidor, obtidas de modo ilícito, conforme atestaram os técnicos do TCE, e portanto, não poderiam ser penalizadas com a cobrança dos últimos 5 anos do **ICMS**.

O Tribunal de Contas ficou de estudar o caso, mas a remissão do débito depende de aprovação do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), composto por todos os estados. No caso dos incentivos de Guajará-Mirim, São Paulo perde 7% de receitas do **ICMS**, o que dificulta qualquer tipo de diálogo para perdoar dívidas dessas empresas.

O governador elogiou o TCE que acertou ao determinar que a Secretaria de Finanças (Sefin) tome as providências cabíveis para evitar que empresas instaladas em Guajará pratiquem sonegação fiscal. Tal medida foi tomada em decorrência das investigações do Grupo de Atuação Especial de Combate ao Crime Organizado (Gaeco) do **Ministério** Público Estadual, nas quais são relatadas a situação de empresas estabelecidas em Guajará apenas no papel e sua conduta fraudulenta.