

AEROPORTO DE SÃO GONÇALO: UM EMPREENDIMENTO QUE ATRAI INVESTIDORES

Paulo HENRICHS (1); Elisângela MEIRELES (2), Ana Cláudia MAFRA.

Centro Federal de Educação Tecnológica do Rio Grande do Norte
Avenida Senador Salgado Filho, 1559, Tirol, Natal-RN, CEP 59015-000.

Fone/Fax: +55 (84) 4005-2600 / 4005-2694

(1) CEFET RN, E-mail: paulo.chf@hotmail.com

(2) CEFET RN, E-mail: elisangela@cefetrn.br

(3) CEFET RN, E-mail: anamafra@cefetrn.br

RESUMO

Em tempos de globalização, quando o capital investidor circula pelo mundo buscando novos nichos a fim de obter maior rentabilidade, vários grupos internacionais lançam suas propostas para investir em um empreendimento que promete mudar toda a conjuntura comercial e turística do estado do Rio Grande do Norte e da região Nordeste. O novo Aeroporto de São Gonçalo do Amarante, projetado para ser um dos maiores e mais modernos da América Latina, com capacidade para receber até 40 milhões de passageiros por ano, atrai a atenção de um leque de investidores internacionais, desde grupos bilionários mexicanos até conglomerados empresariais do Oriente Médio. Esses grupos voltam-se agora para um dos menores e menos expressivo estado brasileiro. Devido ao programa de Parceria Público-Privada (PPP) implantado pelo governo federal esses grupos têm as condições necessárias para investir. Este trabalho objetiva analisar o desenvolvimento do estado do Rio Grande do Norte para receber este fluxo de capital estrangeiro, considerando que a entrada de tais investimentos proporcionará maior celeridade e presteza à realização desta empreitada. Utiliza-se como metodologia o estudo exploratório-descritivo, por meio de análise das políticas públicas existentes e perspectivas de criação de outras, considerando a necessidade de desenvolvimento do Estado.

Palavras-chave: Aeroporto, São Gonçalo, crescimento, PPP.

1. GLOBALIZAÇÃO E COMÉRCIO INTERNACIONAL

Segundo MAIA, 2005 desde primórdios da civilização, o homem executa a troca. Esta que, nos dias atuais, ultrapassou as fronteiras, tornando-se o Comércio Internacional. Uma prática que se faz necessária devido a vários fatores, tais como, a desigual distribuição de recursos naturais no planeta, solos, climas, jazidas minerais, e na atualidade, também devido à diferença de estágios econômicos, haja vista que o Brasil a título de exemplo exporta aviões de médio porte e importa aviões de grande porte. É fato que a integração entre os países vem crescendo no decorrer dos séculos fazendo com que o Comércio Exterior cresça ano após ano, como mostrada na tabela abaixo.

Tabela 1 – Volume das Importações e Exportações no Mundo de 1950 até 2006.

US\$ Bilhões

Ano	Exportação	Importação	Exp. + Imp. (dólar da época)	Exp. + Imp. (dólar de 2005)
1950	57	59	116	899
1975	850	869	1.719	4.365
1980	1.940	2.006	3.946	10.021
1990	3.395	3.491	6.886	10.241
2000	6.293	6.613	12.906	14.332
2003	3.352	7.793	15.145	15.911
2005	10.129	10.736	20.865	20.865
2006	11.721	12.424	24.145	24.145

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. 2006

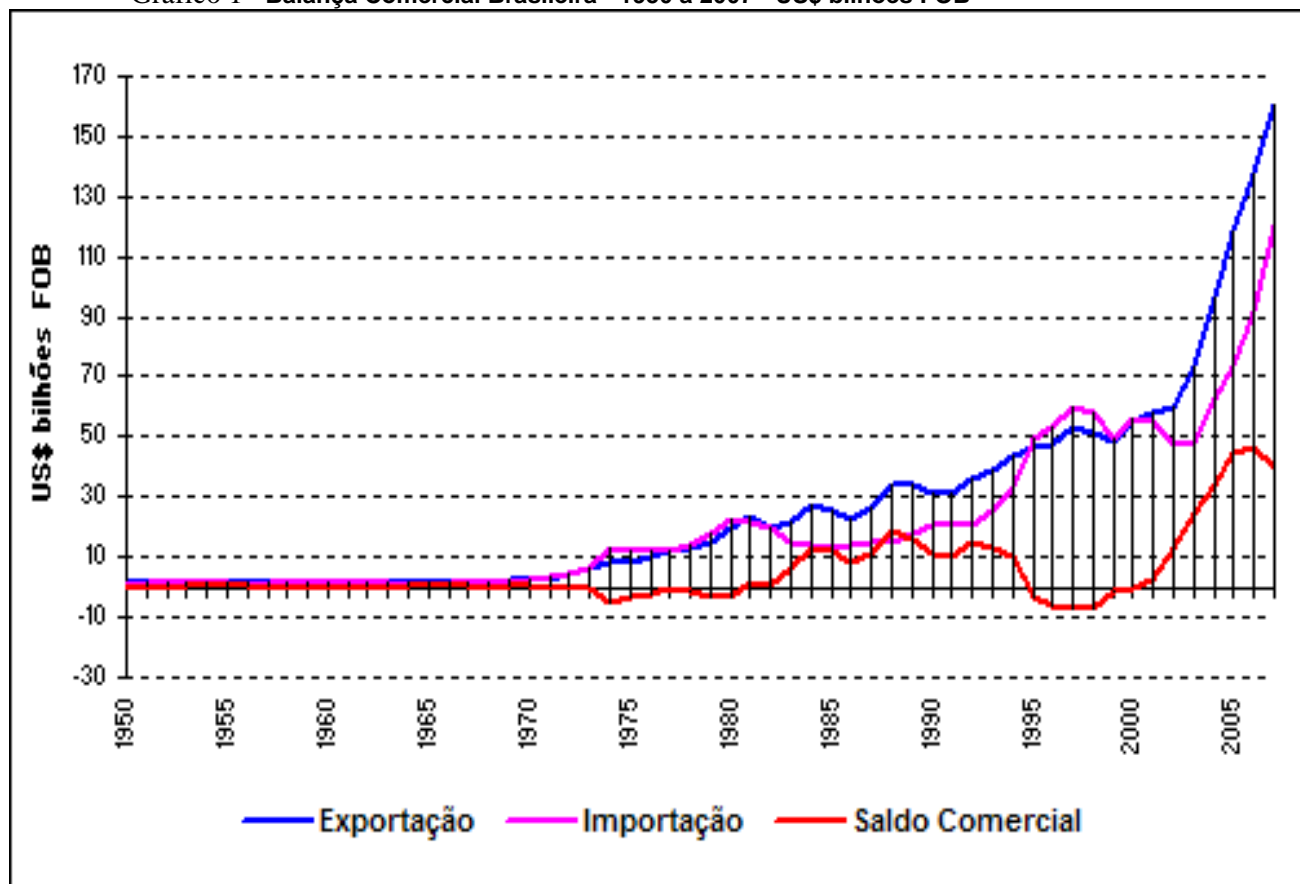
2. ABERTURA DA ECONOMIA BRASILEIRA

O ritmo do processo de abertura adotado pelo Brasil na segunda metade deste século vem sendo ditado pela realidade econômica e política de cada momento. O país assumiu posturas ora protecionistas ora mais liberais, de maneira a administrar questões internas como déficits na balança comercial, vulnerabilidade de segmentos industriais, controle de preços, flutuações no câmbio, questões políticas e diplomáticas etc. Num primeiro período, entre 1957 e 1988, a estrutura tarifária no Brasil caracterizou-se pela vigência de dispersão, média e modal elevadas; pela incidência de redundância em toda a cadeia produtiva, decorrente da proliferação de regimes especiais de importações e de barreiras não-tarifárias; e por uma expressiva estabilidade das alíquotas. Esse período caracterizou-se pelo protecionismo atrelado à política de substituição de importações (principalmente na década de 70, devido à crise do petróleo).

A década de 90 foi palco de mudanças significativas na política de comércio exterior brasileira. O período se caracterizou por um processo de abertura comercial abrangente, que se iniciou no governo Collor e se estendeu até o governo Fernando Henrique. A integração comercial brasileira vem ocorrendo no contexto de uma nova ordem mundial, a globalização, baseada nos moldes do chamado. Novo Regionalismo, que se caracteriza principalmente pela integração de países através de acordos bilaterais e multilaterais (zonas de livre comércio, uniões aduaneiras e mercados comuns). Em 1990, Segundo o MDIC foi instituída a nova Política Industrial e de Comércio Exterior, que extinguiu a maior parte das barreiras não-tarifárias herdadas do período de substituição de importações e definiu um cronograma de redução das tarifas de importação.

Este impulso provocado por esta abertura é claramente percebido na tabela abaixo, primeiramente nos anos 70, e depois nos anos 90 de uma forma mais chamativa, como descrito no texto acima.

Gráfico 1 - Balança Comercial Brasileira - 1950 a 2007 - US\$ bilhões FOB



Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior. 2005

2.1. Política Brasileira de Comércio Exterior na atualidade

A política econômica do Brasil vem alcançando recordes, pois de acordo com o Ministério do Comércio Indústria e Comércio Exterior (MDIC) No mês de Julho de 2008, as exportações somaram valor recorde de US\$ 20,453 bilhões. Sobre julho de 2007, as exportações cresceram 38,6%, pela média diária. As importações, no mês, também totalizaram valor recorde de US\$ 17,149 bilhões, com crescimento de 52,2%, pela média diária.

No período, a corrente de comércio alcançou US\$ 37,602 bilhões, igualmente recorde histórico. Sobre igual período do ano anterior, o crescimento da corrente de comércio foi de 44,5%.

O saldo comercial do mês totalizou US\$ 3,304 bilhões, praticamente o mesmo do registrado em julho de 2007, quando alcançou US\$ 3,343 bilhões.

No acumulado do ano, as exportações somaram US\$ 111,098 bilhões, valor recorde histórico para o período. Sobre iguais meses de 2007, as exportações cresceram 27,2%. As importações alcançaram US\$ 96,445 bilhões, também cifra recorde para o acumulado do ano, elevando-se em 52,1% em relação a janeiro-julho de 2007.

O saldo comercial no acumulado do ano totalizou US\$ 14,653 bilhões, contra US\$ 23,920 bilhões registrado em igual período de 2007. A corrente de comércio acumula US\$ 207,543 bilhões, também recorde histórico para o período, com aumento de 37,7% sobre iguais meses do ano anterior.

2.2. Principais aspectos da Política Brasileira de Exportação

Conforme dados da tabela 2 abaixo, no Brasil existe uma concentração da capacidade exportadora na região Sudeste, o que faz com que, toneladas de produtos sejam levadas de todo o país para esta região,

onerando assim os custos, a trazendo um aumento de preço indesejável destes, no competitivo mercado internacional.

Prova disto é que no terceiro mês do ano de 2008, os quatro estados do Sudeste – São Paulo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e Espírito Santo – exportaram conjuntamente US\$ 6,832 bilhões, o que correspondeu a 54,1% do total embarcado pelo país em março (US\$ 12,612 bilhões). Sobre as importações, a participação da região somou US\$ 6,279 bilhões e também representou 54,1% do total brasileiro, que foi de US\$ 11,6 bilhões. No período, São Paulo exportou US\$ 4,230 e importou US\$ 4,430 bilhões e Minas Gerais vendeu ao mercado internacional US\$ 1,429 bilhão e comprou US\$ 553,4 milhões. Com esses desempenhos, os dois estados foram os destaques da Região Sudeste.

Os números abaixo são da balança comercial por unidade da federação, no mês de março, e foram divulgados no dia 09 de Abril, no site do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

Enquanto os nove estados do Nordeste exportaram juntos, US\$ 1,043 bilhão – 8,2% das exportações brasileiras – e importaram US\$ 1,358 bilhão (11,7% do total). O saldo comercial da região ficou deficitário em US\$ 314,9 milhões. Os estados nordestinos que mais operaram exportações e importações em março foram Bahia, Maranhão e Ceará.

Estes dados mostram o profundo distanciamento entre os volumes de exportação da região Sudeste e Nordeste, de US\$ 60.658,2 milhões da primeira para US\$ 8.861,1 milhões da segunda como visto na tabela abaixo, sendo que esta se posiciona mais próximo dos Estados Unidos e Europa, que segundo a SEDEC RN, Secretaria de Desenvolvimento e Comércio do RN, são os principais mercados consumidores.

Tabela 2 - Exportações Brasileiras por Unidade da Federação

MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO, INDÚSTRIA E COMÉRCIO EXTERIOR.							
SECEX - SECRETARIA DE COMÉRCIO EXTERIOR							
DEPLA - Departamento de Planejamento e Desenvolvimento de Comércio Exterior							
							US\$ Milhões
ESTADO	JAN/JUL- 2008	Média	Part. (%)	JAN/JUL- 2007	Média	Part. (%)	Var. (%) 2008/2007
TOTAL BRASIL	111.096,1	760,93	100,0	87.333,4	598,17	100,0	27,2
REGIÃO SUDESTE	60.658,2	415,47	54,6	49.401,8	338,37	56,6	22,8
SAO PAULO	32.663,7	223,72	29,40	28.236,8	193,40	32,33	15,7
MINAS GERAIS (*)	13.208,0	90,47	11,89	10.201,8	69,88	11,68	29,5
RIO DE JANEIRO (*)	9.508,8	65,13	8,56	7.095,6	48,60	8,12	34,0
ESPIRITO SANTO	5.277,8	26,49	3,48	3.867,5	26,49	4,43	0,0
REGIÃO NORDESTE	8.861,1	60,69	8,0	7.227,7	49,50	8,3	22,6
BAHIA (*)	5.318,1	36,43	4,79	3.959,0	27,12	4,53	34,3
MARANHAO	1.300,2	8,91	1,17	1.270,8	8,70	1,46	2,3
CEARA	719,8	4,93	0,65	619,5	4,24	0,71	16,2
ALAGOAS	590,6	4,05	0,53	492,4	3,37	0,56	19,9
PERNAMBUCO	478,3	3,28	0,43	445,7	3,05	0,51	7,3
RIO GRANDE DO NORTE	185,4	1,27	0,17	189,6	1,30	0,22	-2,2
PARAIBA	126,5	0,87	0,11	127,8	0,88	0,15	-1,1
SERGIPE	76,2	0,52	0,07	91,1	0,62	0,10	-16,3
PIAUI (*)	66,1	0,45	0,06	31,8	0,22	0,04	108,1

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior.2008

2.3. O peso do modal aéreo para o Brasil

Segundo o Jornal Valor Econômico, 2008 o transporte de cargas internacionais por via aérea praticamente dobrou para US\$ 30,8 bilhões nos últimos cinco anos, é o segundo mais utilizado no país, após

o marítimo. É a importação e exportação de componentes e produtos acabados, cargas de baixo peso e alto valor agregado que garantiu o crescimento deste modal de transporte. O modal aéreo nas importações equivale a cerca de um quarto de todas as compras do país.

Percebe-se que na planilha abaixo foram selecionados o SBGR (Aeroporto internacional de Guarulhos), maior do Brasil, o SBSV (Aeroporto internacional de Salvador), maior do Nordeste e o SBNT (Aeroporto Internacional de Natal) que possui um volume de cargas inferior, mesmo com uma posição privilegiada possui um volume de exportações 50 vezes menor do que o SBGR, e quase 5 vezes menor do que o maior Aeroporto do Nordeste.



Figura 1 – Avião sendo carregado no aeroporto de Congonhas - SP.

Tabela 3 – Movimento Operacional de Aeroportos

Dependência	Carga aérea (kg)			Total (Passageiros)
	Doméstica	Internacional	Total	Dom. + Int.
SBGR - Aeroporto internacional de Guarulhos	65.852.894	143.619.579	209.472.473	10.234.036
SBSV - Aeroporto Internacional de Salvador	16.741.607	4.886.872	21.628.479	3.127.548
SBNT - Aeroporto Internacional de Natal	3.952.937	700.738	4.653.675	839.898
INFRAERO	294.945.057	331.116.098	626.061.155	57.456.744

Obs.: - Passageiros - embarque mais desembarque (mais conexão, sem militar).

- Carga Aérea - embarque mais desembarque (com trânsito)

Fonte: INFRAERO, 2008

PLANILHA ELABORADA EM 17/07/08

3. O RIO GRANDE DO NORTE NO CONTEXTO INTERNACIONAL

O Rio Grande do Norte continua apresentando crescimento no setor de exportação e com destaque para alguns setores da economia potiguar. De acordo com os dados divulgados pela Secretaria Estadual do Desenvolvimento Econômico, nos primeiros três meses do ano, o Estado fechou o trimestre com US\$ 96,3

milhões em vendas externas. O crescimento apontado, em comparação ao ano anterior, foi de 17%, superando a média nacional (15,4%) e bem acima a da região Nordeste (12,8%).

Este resultado expressivo torna-se maior ainda se comparadas as exportações de acordo com o número de dias úteis deste ano (62 dias): o crescimento percentual passa a ser, na verdade, de 18,9% em reação ao ano de 2006. O setor mineral vem se destacando com a expansão no percentual de exportação graças à política de incentivo do Governo do Estado.

O setor do agro negócio continua dominando a pauta externa em 2007, principalmente com a fruticultura. O melão continua em primeiro lugar, com US\$ 22,2 milhões exportados, apresentando crescimento de 37,2% em relação ao ano de 2006. A entrada no mercado norte-americano tem se apresentado como uma nova opção comercial para os produtores do Vale do Mossoró. A expectativa dos produtores é de que, já a partir da próxima safra, os Estados Unidos dividam com a Europa o mesmo volume de compra da fruta tropical potiguar.

INDÚSTRIA - Os produtos de confeitaria compõem o primeiro item do setor industrial nas exportações do Estado, com US\$ 5,5 milhões exportados, também apresentando ritmo acelerado de expansão externa, sobretudo se comparado ao ano de 2005, quando apresentou aumento de 149,8%.

O produto de maior relevância em expansão percentual foi o granito, com a importância de US\$ 1,6 milhão, garantindo um aumento de 771,6%. O percentual confirma o bom desempenho do setor mineral verificado nos últimos três anos, com a retomada do setor mineral da região do Seridó.

Agro negócio - Valores das exportações

- 1º - Melão: US\$ 22,2 milhões
- 2º - Açúcar: US\$ 9,7 milhões
- 3º - Castanha de caju: US\$ 9,3 milhões
- 4º - Camarão: US\$ 8,7 milhões
- 5º - Banana: US\$ 7,4 milhões

3.1. O peso do modal aéreo no RN

A tabela abaixo mostra certa estabilidade no modal aéreo, vista que o comercio internacional no mundo e no Rio Grande do Norte, vem crescendo como na mostrado nas tabelas 1 e 2.

Tabela 4 - Aeroporto Augusto Severo – Movimento Operacional do SBNT

Ano	Aeronaves	Carga Aérea (kg)	Passageiros (Nacionais+Internacionais)
2002	18.925	10.426.207	956.933
2003	16.461	8.758.170	875.151
2004	18.850	9.386.955	1.127.952
2005	19.534	10.144.374	1.299.144
2007	20.772	9.297.667	1.578.165

Fonte: INFRAERO.2007

4. MOTORES DO DESENVOLVIMENTO DO RIO GRANDE DO NORTE.

Seguem abaixo, dados da série especial de matérias sobre o tema Infra-estrutura do Rio Grande do Norte, publicadas no jornal Tribuna do Norte a partir de 11.05.2008, mais dados do Seminário ocorrido na segunda-feira dia 02.06.2008 no Auditório Albano Franco – Casa da Indústria, sediado na Av. Sen. Salgado

Filho, 2860 – Lagoa Nova, além do Caderno Especial publicado no dia 08.06.2008, que abordaram os temas ZPE, aeroporto, portos, recursos hídricos e saneamento, infra-estrutura de transportes de cargas e transporte urbano.

5. O AEROPORTO DE SÃO GONÇALO DO AMARANTE

Imaginar o aeroporto de São Gonçalo do Amarante como um instrumento necessário para o desenvolvimento de algumas atividades econômicas do RN, como é caso da fruticultura e da criação de camarões, é limitar o potencial do terminal.

Apesar de estar situado em território potiguar, o novo aeroporto carrega o emblema de implantar no Nordeste brasileiro um estratégico centro logístico aéreo, que servirá como um ponto de expedição de cargas para a região e o mundo. Os especialistas chamam esse modelo de hub(aparelho usado para interligar uma rede de computadores). A finalidade principal do aeroporto de São Gonçalo do Amarante é desafogar os terminais do Centro-Sul do País, sobretudo o de Guarulhos (SP), que recebem a maior parte das cargas que entra e sai do País via transporte aéreo. O novo aeroporto concentrará esse carregamento, que será diluído conforme a região de destino.

Com isso, o Rio Grande do Norte passaria a ser o segundo pólo brasileiro de receptação e distribuição de cargas. Mas também funcionaria como um entreposto da América do Sul, no qual aviões gastariam menos tempo, combustível e horas de vôos para chegar aos continentes europeus e africanos. “O aeroporto de São Gonçalo do Amarante é irreversível pelas vantagens logísticas e estratégicas”, diz o presidente do Fórum Empresarial do RN, Manuel Montenegro.

Com a expansão da infra-estrutura, abertura de acessos rodoviários, ferroviários e portuários, haverá uma atração natural dos chamados operadores logísticos. São empresas da área de armazenagem e transporte, frigoríficos e de desembarque aduaneiro e industrial. De acordo com Wagner Araújo, secretário de Planejamento e Finanças do Rio Grande do Norte:

O aeroporto de São Gonçalo é um projeto absolutamente prioritário, com o condão de trazer um impacto econômico e social nas principais atividades econômicas do RN. Seria uma espécie de rub (aparelho usado para interligar redes de computadores) regional, centralizando a chegada e saída de produtos e passageiros para a redistribuição na região a partir de vôos intercontinentais. É partir dele também que nascerá a nossa Zona de Processamento de Exportação. (Tribuna do Norte, 08/06/2008)

Também para Flávio Azevedo, presidente da Fiern, Federação da indústria do estado do Rio Grande do Norte, “ele será a porta de entrada não só para o Brasil, mas para a América Latina, tanto de passageiros como de cargas aéreas” (Tribuna do Norte, 08/06/2008).

5.1. A cidade de São Gonçalo do Amarante

Beneficiado como sede do Aeroporto Internacional de Cargas e Passageiros, o município de São Gonçalo do Amarante ainda está longe de disponibilizar a infra-estrutura condizente com a importância do projeto. Há quem defenda a estruturação da cidade que além do Centro, possui 54 comunidades e dois distritos, onde reside uma população de pouco mais de 77 mil habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE). Mas o fato é que o poder público terá muito trabalho pela frente. A cidade tem o desafio de correr contra o tempo para adquirir a infra-estrutura necessária para atender às demandas do aeroporto cidade, ou aerotrópolis. A carência atual vai desde a estrutura viária e rede de hospedagem até legislação específica para instalação de indústrias e empreendimento com potencial poluidor.

Será preciso estabelecer nortes para uma eficiente gestão sócio-ambiental e uma política urbana nos próximos quatro anos. A maior parte das ruas é estreita e o saneamento nessa área não é suficiente para evitar alagamentos na parte baixa em épocas de chuvarada. A especulação imobiliária já começou no município. Terrenos e fazendas localizados na região próxima ao aeroporto são cotados para compra e venda. O preço do metro quadrado dobrou em questão de meses, passando de R\$ 3,00, em média, para R\$ 6,00. E a cidade ainda tem capacidade para se desenvolver. São mais de 14,5 mil hectares de áreas para expansão urbana.

5.2. PPP (Parceria Público-Privada)

“Empresário não gosta de PPP” Declara Miguel Jorge, Ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Tribuna do Norte 08/06/2008). Ao RN, ele aconselha: buscar mais investidores estrangeiros sem esperar pelo Governo Federal. Na primeira quinzena de fevereiro, o Governo Federal publicou decreto incluindo o aeroporto de São Gonçalo do Amarante no Programa de Desestatização. A Agência Nacional de Aviação Civil (ANAC) acompanhará esse processo, enquanto o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) coordenará os estudos técnicos. O Governo do Estado ainda não definiu a forma em que será financiada a construção do terminal de passageiros – se por meio de Parcerias Público-Privadas (PPPs) ou concessão. Sabe que alguns grupos sondam a possibilidade de participar, mas nada que indique além de intenções. Para Severino Pereira de Rezende Filho, diretor de Engenharia da Infraero “Não é que o governo tenha ou não tenha dinheiro. Mesmo tendo dinheiro, ele não consegue ter a agilidade da iniciativa privada. Essa é a questão.” (Tribuna do Norte 08/06/2008).

5.3. Contribuições

O retorno para a população vem através da criação de novos postos de trabalho e da capacitação para a formação de mão-de-obra especializada. “O funcionamento do aeroporto vai obrigar a implantação de uma infra-estrutura ainda inexistente, principalmente de estruturas periféricas que atuam com atividades de alto valor agregado, e fomentar investimentos naquela área”, ressalta o consultor Domingos Campos, doutor em logística pela Universidade Politécnica de Madri (Tribuna do Norte 08/06/2008). Na avaliação de Domingos Campos, o impacto para fruticultura e outros produtos da pauta de exportação, que são perecíveis, é a regularidade das linhas aéreas e, com isso, o frete será barateado em função do fator de escala.

5.4. Infra-estrutura Logística

A via Metropolitana será uma obra, orçada em R\$ 130 milhões, e vai interligar as nove cidades que integram a Grande Natal. Dividida em três etapas, a última e mais importante etapa da Via Metropolitana prevê os acessos aos terminais de passageiros e de cargas do aeroporto de São Gonçalo do Amarante. Serão 29 quilômetros ligando a BR-304 a BR-306 com pistas duplas. Sem a conexão e duplicação dessa rodovia, que liga Natal a Mossoró e o estado do Ceará, o novo aeroporto não se viabiliza. “Se a grande função do aeroporto de São Gonçalo do Amarante é ser um terminal de cargas, essa duplicação é fundamental e tem de ser paralela à construção do aeroporto”, defendeu o presidente do Fórum Empresarial do RN, Manoel Montenegro (Tribuna do Norte 08/06/2008). A interligação e a duplicação das duas rodagens constituem a fase mais cara do projeto da Via Metropolitana e vão consumir R\$ 80 milhões. A nova rodovia pretende circular os municípios da Grande Natal, circulando entre a ponte e os dois aeroportos, dar uma nova dinâmica no escoamento da produção. Além disso, outra vantagem é que a Via Metropolitana pode contribuir para desafogar o trânsito na BR-101 no perímetro urbano da capital, já que o transporte de cargas deixa de passar por dentro das ruas de Natal.

5.5. ZPE

Zona de Processamento de Exportação têm sido criadas por diversos governos a fim de estimular exportações. São áreas geográficas com limites definidos. São isentas de impostos internos e sua produção é considerada como se tivesse sido efetuada no exterior, devido o fato de gozarem das benéficas da extraterritorialidade. Existem em todos os principais países exportadores do mundo. Em São Gonçalo do Amarante foi reservada uma área de 2,6 mil hectares, que cruza o território de leste a oeste da cidade, para as atividades de indústria, comércio e serviços. Na prática, esse local foi reservado para a implantação da

Zona de Processamento e Exportação (ZPE) e não há restrições para edificação ou limites de pavimentos, apenas nos trechos de sobreposição às áreas isofônicas. Por essa faixa, será criada uma estrada de ligação entre as BRs 304 e 406. Esse seria o principal acesso ao aeroporto. Segundo o presidente da Associação Brasileira das Zonas de Processamento de Exportação, Helson Braga,

O papel fundamental de uma ZPE dentro da estratégia de desenvolvimento de um estado/região é atrair investimentos (nacionais e estrangeiros) mediante a concessão de condições similares às oferecidos por outros países que concorrem intensamente conosco na atração de investimentos produtivos. Não se conhecem estratégias mais eficientes para geração de emprego do que a criação de condições favoráveis à atração de novos investidores e à ampliação das empresas existentes. Mais da metade do investimento estrangeiro na China, hoje, se destina aos seus seis tipos distintos de ZPEs, que o país criou desde o começo dos anos 80. (Tribuna do Norte 28/06/2008)

5.6. Qualificação da mão-de-obra

População não acordou para as grandes mudanças. Além da urgência em relação à construção do Aeroporto Internacional, o cidadão de São Gonçalo do Amarante, de maneira geral, também não despertou para o impacto que um grande aeroporto de passageiros e cargas pode gerar no cotidiano da cidade. Essa apatia, em parte, justifica-se por um problema social: os altos índices de desemprego. Atualmente, a indústria e o comércio são principais atividades econômicas da cidade. Mas a presença de grandes empresas, como Ambev e Coteminas, não resolve a falta de empregos, uma vez que a maioria dos postos de trabalho nem sempre é ocupada por trabalhadores locais. Uma das explicações para esse fenômeno é nacional - está na falta de qualificação da mão-de-obra. E esse é o principal temor da população, quando se pensa na ocupação das vagas a serem geradas pelo aeroporto: a importação de trabalhadores em detrimento da utilização da mão-de-obra local. A cidade não dispõe de um programa de capacitação a fim de atender às demandas do aeroporto. O que existe são iniciativas isoladas, cujo efeito está aquém das necessidades impostas por uma obra do porte do aeroporto e de uma possível Zona de Processamento e Exportação (ZPE). A prefeitura argumenta que será criado um centro profissionalizante voltado exclusivamente para o aeroporto. A intenção é firmar parceria, com entidades como Fiem, Senai e Senac, para qualificação de pessoal, sobretudo na área de idiomas. Um desafio para o município é como tornar aptas cinco mil pessoas da cidade para trabalhar imediatamente no terminal, assim que ele for inaugurado. A previsão é de que na primeira fase o projeto empregue direta e indiretamente 10 mil pessoas. . O presidente da Associação Brasileira das Zonas de Processamento de Exportação, Helson Braga ressalta esse aspecto:

Quando os mexicanos começaram o programa das maquiladoras, na fronteira com os Estados Unidos, no final dos anos 50, a mão-de-obra não era treinada - e ela só pôde ser aproveitada em tarefas que não exigiram qualificação especializada. Mas, logo, eles instalaram escolas tipo nossos SENAI para dar o treinamento que ia sendo identificado. Hoje, eles fazem alta tecnologia e têm institutos de pesquisas sofisticados. (Tribuna do Norte 28/06/2008)

5.7. Benefícios fiscais

Segundo Maia, as ZPEs são o instrumento mais utilizado no mundo para atrair investimentos estrangeiros voltados para as exportações; colocar as empresas nacionais em igualdade de condições com seus concorrentes localizados em outros países, que dispõem de mecanismos semelhantes; criar empregos; aumentar o valor agregado das exportações e fortalecer o balanço de pagamentos; difundir novas tecnologias e práticas mais modernas de gestão e corrigir desequilíbrios regionais.

De acordo com a Tribuna do Norte de 28/06/2008, as empresas instaladas nas ZPEs gozam dos incentivos da Lei 11.508/2007, com a nova redação dada pela Medida Provisória 418/2008). Ou seja, suspensão de impostos e contribuições federais (Imposto de Importação, IPI, PIS, COFINS, PIS-Importação e COFINS-Importação e Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante). As empresas poderão também destinar o correspondente a até 20% do valor da receita bruta resultante da venda de bens e serviços para o mercado interno. Sobre elas incidirão, integralmente, todos os impostos e contribuições normais sobre a operação e mais os impostos/ e contribuições suspensos quando da importação e aquisição de insumos no mercado interno. As empresas implantadas em ZPE localizada nas áreas da SUDAM ou da SUDENE terão direito à redução de 75% do Imposto de Renda pelo prazo de 10 anos. Terão “liberdade cambial” (poderão manter no exterior 100% das divisas obtidas nas suas exportações). Os tratamentos fiscal, cambial e administrativo serão assegurados pelo prazo de até 20 anos. As empresas em ZPE poderão se beneficiar ainda da isenção do ICMS nas importações e nas compras no mercado interno. O Convênio ICMS 99/1988 do CONFAZ, autoriza a isenção do ICMS nas saídas destinadas aos estabelecimentos localizados em ZPEs; na entrada de mercadorias de bens importados do exterior; e na prestação do serviço de transporte de mercadorias ou bens entre as ZPEs e os locais de embarque e desembarque.

REFERÊNCIAS

- Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior - MDIC, Disponível em: www.mdic.org.br acessado em: 02 de agosto de 2008.
- INFRAERO, Disponível em: <http://www.infraero.gov.br/> acessado em: 02 de agosto de 2008
- TRIBUNA do Norte, **caderno especial, Motores do RN**, Disponível em: <http://tribunadonorte.com.br/motoresrn/> acessado em 02 de agosto de 2008.
- JORNAL Valor Econômico Disponível em: <http://www.valoronline.com.br/> acessado em 02 de agosto de 2008
- Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico - SEDEC - , Disponível em: <http://www.sedec.rn.gov.br/> acessado em 02 de agosto de 2008.
- MAIA, Jayme de Mariz, **Economia Internacional e Comercio Exterior**. 11. Ed. São Paulo; Atlas, 2007.