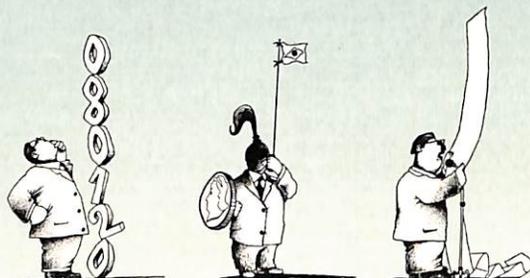


S E M I N Á R I O

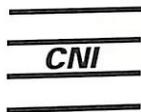
# C U S T O B R A S I L



D I Á L O G O C O M O

C O N G R E S S O

N A C I O N A L



*Confederação Nacional da Indústria*

S E M I N Á R I O  
**C U S T O**  
**B R A S I L**

D I Á L O G O C O M O  
C O N G R E S S O  
N A C I O N A L

REALIZADO EM 25.05.1995  
AUDITÓRIO DA CNI  
EDIFÍCIO ROBERTO SIMONSEN  
BRASÍLIA - D.F.

RIO DE JANEIRO  
1995

Ac. : 1661  
Brc. 2 : 7553

## SISTEMA INDÚSTRIA

ACIND - Área Compartilhada de Informação e Documentação  
SBN Q. 01 Bloco C Edifício Roberto Simonsen - 4º Andar  
Brasília-DF - CEP: 70.040-903

© 1995, Confederação Nacional da Indústria

Confederação Nacional da Indústria  
Departamento de Comunicação Social  
Divisão de Publicações

Av. Nilo Peçanha, 50 - Gr. 2607  
Tel: (021) 534-8021  
Fax: (021) 262-1485

### SUPERVISÃO

Fernando Luz

### PROJETO GRÁFICO

Danielle Martins e Lilian Mota / Traço Gráfico

### ILUSTRAÇÕES

Aliedo

### GRÁFICOS

Francisco Ferreira

### REVISÃO

Márcia Pignataro

Seminário Custo-Brasil : Diálogo com o Congresso Nacional (1995 : Brasília, D. F.)  
Seminário Custo-Brasil : Diálogo com o Congresso Nacional. — Rio de Janeiro : CNI, DECOM, 1995

75 p. : gráfs. — (Série eventos; 1)

"Realizado em 25.05.1995, auditório da CNI, Edifício Roberto Simonsen, Brasília - D. F."

I. Confederação Nacional da Indústria (Brasil) Departamento de Comunicação Social II. Título III. Série (Série eventos; 1)

DESCRITORES Custo Brasil / Congressos (Forma) / Carga fiscal / Custos / Encargos sociais / Infra-estrutura / Brasil

CDD 338 981

## APRESENTAÇÃO

Ao dar as boas-vindas e agradecer a presença de todos os Empresários e Parlamentares que acolheram este convite da Confederação Nacional da Indústria, gostaria de dizer que este Evento em comemoração ao Dia da Indústria tem significados simbólicos que merecem ser enfatizados. O primeiro refere-se à escolha do tema; o segundo, à escolha do parceiro para discutir o tema.

A Diretoria da CNI, ao enfatizar a importância de uma discussão nacional sobre o Custo Brasil, depois de recolher opiniões e sugestões de suas 27 Federações de Indústria dos Estados brasileiros, deseja transmitir para a sociedade, para o Congresso Nacional e para os formuladores de políticas que o País perde empregos e investimentos por conta das ineficiências que cercam o ambiente em que as empresas operam.

Se este é um problema mesmo em uma economia fechada, ele se multiplica e se agrava numa economia aberta.

Assim, a primeira mensagem que a Indústria deseja transmitir é a de que parcela expressiva das nossas leis e instituições foram construídas para um regime de economia fechada, ultrapassado no tempo.

O grande desafio que se apresenta para o País é o de adaptar nossa legislação, nossas instituições e organizações para um regime de economia aberta.

O segundo significado que gostaria de apontar diz respeito à razão da nossa escolha em comemorar o Dia da Indústria com o Congresso Nacional.

Consolida-se em nossas próprias bases empresariais a idéia de que é fundamental fazer uma reengenharia, utilizando uma expressão em moda no meio empresarial, nas nossas relações com os Poderes da República, relações fundadas no regime democrático, hoje consolidado, e do qual o Congresso é o principal fiador.

O ciclo da transição política iniciado em 1984 terminou. O Congresso é pleno em seus poderes e, o que é mais importante, também vem realizando sua própria reengenharia. O dinamismo desta nova Legislatura, do qual o trabalho da Reforma Constitucional é apenas um dos exemplos, vem sendo acompanhado atentamente pela sociedade brasileira.

Se alguma mensagem eu gostaria que permanecesse na mente desse Auditório é a de que o processo de modernização da economia brasileira será feito com e pelo Congresso Nacional.

A confluência do tema Custo Brasil com esse diálogo que realizamos com o Congresso Nacional não é um mero acidente na História. É o produto de uma sociedade aberta. Democracia e mercado são interdependentes.

Nos últimos anos, temos observado, em velocidades variadas, os avanços de consolidação das instituições democráticas e do processo de revisão do papel do Estado na economia brasileira.

A Reforma Constitucional é um emblema da necessidade de finalização do nosso processo de modernização, é a preparação das regras do jogo para uma nova fase de crescimento e investimento na economia brasileira.

A importância que concedemos à Revisão Constitucional reflete um sentido de pressa e urgência de quem convive com a crescente concorrência internacional e de quem sente que neste jogo complexo nós atuamos sem igualdade de condições.

Igualdade de condições é a palavra-chave para entendermos o que estaremos discutindo neste Seminário.

O labirinto por que passamos para entrar neste recinto, a cartilha distribuída, o vídeo a que assistiremos em seguida e a série de depoimentos empresariais são suficientes para fornecer uma apropriada visão sobre a nossa compreensão do Custo Brasil e o sentido de urgência que concedemos a esta questão.

Nós, Empresários, temos consciência de que a fase de substituição de importação não tem retorno.

Sabemos que o mundo em que viveremos será de tarifa baixa e de proteção regulamentada por acordos internacionais.

Os ajustes realizados pelas empresas brasileiras em direção da qualidade e da produtividade são sinais eloqüentes da visão de mundo. Mas, para que a nossa capacidade de competição se materialize, temos de ter um ambiente externo às nossas empresas favorável ao crescimento e à eficiência.

Nosso principal problema, em torno das nossas empresas, tem "jogado contra" e com extraordinária competência. As estradas que eram asfaltadas perderam o asfalto; hidrelétricas que deveriam ofertar energia estão paralisadas; empresas que deveriam treinar habilidades específicas dos seus funcionários investem em educação básica. Em lugar de exportarmos produtos, exportamos impostos. Em lugar de gastarmos tempo inovando, perdemos tempo e recursos entendendo as regulamentações excessivas.

Tudo isto tem um custo e ele se chama emprego e investimentos.

Os fatores que compõem o Custo Brasil são amplos e nem todos dependem de mudanças na Constituição.

Gostaria de apontar, no entanto, para nossa principal prioridade.

A prioridade nº 1 dos empresários industriais é a Reforma Tributária.

Nosso atual sistema é complexo e ineficiente. A elevada presença de tributos cumulativos penaliza investimentos e exportações. Além disso, a sociedade é prejudicada por elevados custos acessórios, em decorrência do grande número de tributos e da complexidade das respectivas legislações.

Assim, concluída a revisão dos capítulos "Da Ordem Econômica", nossa expectativa é de que o Congresso Nacional tome a iniciativa de hierarquizar este

tema, como a grande prioridade da Revisão Constitucional neste ano de 1995.

Os capítulos relativos à tributação são fundamentais para a própria estabilidade da nossa economia. Os canais de ligação se dão tanto pelo impacto via redução do Custo Brasil quanto pelos efeitos sobre o desequilíbrio do setor público.

Uma das principais causas de outro componente importante do Custo Brasil são as exorbitantes taxas de juros.

É nossa expectativa de que a realização deste Seminário represente uma contribuição efetiva da indústria brasileira para a construção de uma sociedade mais eficiente, moderna e justa.

Ao promovermos este debate acreditamos estar cumprindo a nossa parte e reafirmando nosso engajamento neste esforço.

Mas acho importante destacar que a indústria, através da Confederação Nacional da Indústria, confia, acima de tudo, no Congresso Nacional como o grande promotor do processo da redução do Custo Brasil e modernizador da economia brasileira. Temos certeza de que ele logrará cumprir esta insigne tarefa.

MARIO AMATO

## INTRODUÇÃO

Em 25 de maio de 1948 morria Roberto Simonsen, o pioneiro da industrialização do País.

Dez anos depois, a indústria brasileira passou a comemorar a sua data no dia 25 de maio.

Neste ano de 1995, na passagem do Dia da Indústria, a CNI promoveu o Seminário "Custo Brasil: Diálogo com o Congresso", com o objetivo de discutir caminhos para aumentar investimentos, emprego e contribuir para elevar a qualidade de vida dos brasileiros.

Para tanto, a CNI reuniu lideranças empresariais e convidou membros do Congresso Nacional, tendo em vista que o Poder Legislativo está promovendo mudanças na Constituição de 1988, o que representa forte esperança de uma nova etapa de desenvolvimento para o Brasil.

Este documento reproduz as exposições e intervenções de empresários e parlamentares durante o seminário, na dupla expectativa de que ele possa vir a se constituir em subsídio para os atuais debates no âmbito da Reforma Constitucional e em referência histórica de momento tão significativo vivido pelo País.

Traz, também, a íntegra da cartilha "Custo Brasil", elaborada especialmente para o Seminário pelo Departamento Econômico da CNI. A decisão de incluí-la nesta publicação foi decorrente da grande repercussão alcançada não só pela cartilha, mas também pelo vídeo "Custo Brasil – Obstáculos ao Crescimento", determinando a impressão de novas tiragens e cópias, para atender às solicitações das Federações de Indústrias e diversas empresas em todo o País. A empresa de aviação TAM, por exemplo, encomendou mil exemplares para distribuir nos seus vôos e a Transbrasil decidiu exibir o vídeo a bordo.

Um *kit* contendo cartilha e vídeo foi distribuído também para todos os Ministros de Estado, bem como para representantes do Judiciário. Está previsto, para breve, a remontagem no recinto do Congresso Nacional da exposição montada na sede da CNI especialmente no dia 25 de maio. Esta exposição, cujos painéis mostraram os obstáculos enfrentados pelo setor produtivo brasileiro para reduzir seus custos e que tomou a forma de um labirinto para enfatizar a urgência que se requer para superá-los, resume o que o empresário industrial pensa e deseja para o Brasil de hoje: definida uma agenda de prioridades, lutar para que ela seja concretizada e o País volte a crescer, em benefício de toda a sociedade.

## SUMÁRIO

- 11**    **CARTILHA DO CUSTO BRASIL**  
Sistema tributário  
Encargos trabalhistas e sociais  
Infra-estrutura  
Custo e disponibilidade de financiamento  
Custo da regulamentação excessiva  
Infra-estrutura social  
A agenda do Custo Brasil  
Referências bibliográficas  
Informações adicionais
- 27**    **OS EMPRESÁRIOS E O CUSTO BRASIL**  
Luís Fernando Furlan  
Sérgio Haberfeld  
Silvano Valentino  
José Augusto Marques
- 51**    **OS PARLAMENTARES E O CUSTO BRASIL**  
Delfim Netto (PPR/SP)  
Antonio Kandir (PSDB/SP)  
Alberto Goldman (PMDB/SP)  
José Carlos Aleluia (PFL/BA)  
José Genoíno (PT/SP)
- 75**    **ENCERRAMENTO**



C U S T O B R A S I L

**O QUE É O CUSTO BRASIL** A economia brasileira acumulou ao longo de muitos anos um conjunto de ineficiências e distorções que prejudica a competitividade do seu setor produtivo. Tais ineficiências, que se tornaram patentes com o avanço da abertura da economia, dizem respeito às relações entre Estado e setor privado, e estão expressas basicamente em uma legislação inadequada e em graves deficiências no provimento de bens públicos. Reduzir o Custo Brasil significa incentivar a expansão da oferta da economia brasileira, garantindo patamares superiores de produção e emprego.

**OS PRINCIPAIS COMPONENTES DO CUSTO BRASIL** O Custo Brasil está embutido nas distorções do nosso sistema tributário, que impõe uma carga tributária desigual, com sobretaxação do setor industrial, redundante em uma inaceitável tributação sobre as exportações e sobre os investimentos e implica altos custos administrativos. Está também na legislação trabalhista, dado o excesso e a rigidez de nossos encargos trabalhistas, e na precariedade dos nossos sistemas de educação e de saúde. Está na obsolescência da infra-estrutura de transportes, nos elevados custos portuários, na rápida deterioração das telecomunicações e no estrangulamento do sistema energético. Está presente, também, no elevado custo de financiamento que caracteriza a economia brasileira há muitos anos. Está, por fim, nos custos de transação elevados associados a um nível de regulamentação da atividade econômica excessivo e oneroso.

**COMO REDUZIR O CUSTO BRASIL** Reduzir o Custo Brasil significa atuar sobre os fatores de competitividade de natureza sistêmica, que exigem uma ação coordenada da sociedade, com a liderança do Executivo e do Congresso. Os desafios enfrentados pela economia brasileira nos últimos anos induziram as empresas a atuar sobre os fatores de competitividade que estão sob sua esfera de decisão. É isso que explica os ganhos de produtividade expressivos que foram obtidos pela indústria brasileira neste início dos anos 90. O setor privado continuará cumprindo sua parte, mas é certo que avanços mais significativos dependem cada vez mais da redução do Custo Brasil.

**QUEM GANHA E QUEM PERDE COM A REDUÇÃO** Reduzir o Custo Brasil não é um processo rápido e, muito menos, indolor. Há perdedores neste processo, que são os que se beneficiam de uma legislação inadequada e confusa e do monopólio legal em algumas atividades. Em compensação, são muitos os ganhadores, já que a redução do Custo Brasil beneficia os consumidores, que passam a adquirir produtos a preços mais baixos e com qualidade superior, e os trabalhadores do País, já que aumentam as oportunidades de emprego, seja através do crescimento das exportações, seja através do aumento da produção nacional voltada para o mercado doméstico.

**O CUSTO BRASIL E AS REFORMAS CONSTITUCIONAIS** Há um grau de superposição elevado entre ações para reduzir o Custo Brasil e as reformas da Constituição brasileira ora em debate. Uma parcela do Custo Brasil advém dos monopólios estatais estabelecidos na Carta Magna, onde também estão expressas, em parte, as legislações tributária e trabalhista que precisam ser modificadas. Entretanto, muitas das mudanças necessárias não dependem de reformas constitucionais, exigindo ação sobre a legislação ordinária e mudanças que dependem da iniciativa dos poderes Executivo e Judiciário.

## SISTEMA TRIBUTÁRIO

**SOBRETAXAÇÃO** Uma das características perversas do sistema tributário brasileiro é a concentração da carga tributária sobre um universo reduzido de contribuintes. Assim, apesar de a carga tributária não ser considerada elevada quando comparada com padrões internacionais, a desigualdade na sua distribuição faz com que o ônus tributário acabe por incidir de forma intensa sobre o setor formal da

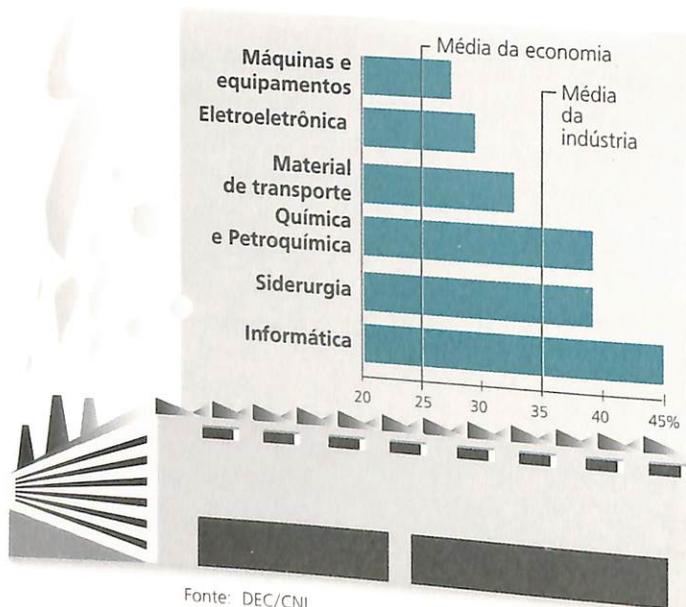
economia, e sobre o setor industrial em particular. Estudos do DEC/CNI mostram que a taxa média da indústria é de 36% do valor adicionado, bem superior aos 25% do PIB estimados como carga média da economia.

Esta concentração da carga tributária tem como contrapartida alíquotas marginais muito elevadas, tais como as do imposto de renda das pessoas jurídicas e dos impostos sobre consumo, que acabam por estar entre as mais altas do mundo. Estas alíquotas desesti-

Fonte: DEC/CNI

mulam os investimentos no País, já que a competitividade das empresas brasileiras se reduz no mercado internacional, além de criar um abismo entre os que cumprem suas obrigações, tendo que carregar os tributos nas suas planilhas de custos, e os que vivem à margem da legislação.

**Taxação da indústria e da média da economia**



## Alíquotas máximas de IR e IVA



	Brasil	América Latina	América do Norte/Europa	Ásia
Alíquota máxima nominal do Imposto de Renda para Pessoa Jurídica (aplicável para um lucro líquido anual de US\$ 20 milhões)	48.18	31.52	38.49	31.43
Alíquota máxima do Imposto sobre Valor Agregado - IVA (ICMS/IPI)	28.70	21.80	15.18	9.92

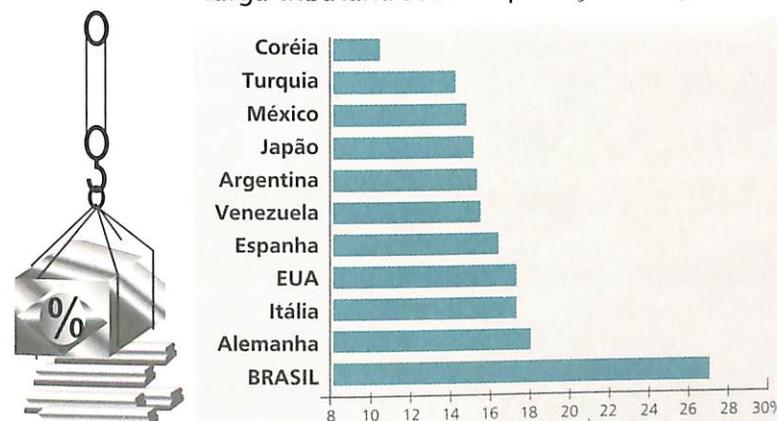
Fonte: Artur Andersen

**IMPACTO SOBRE EXPORTAÇÕES E INVESTIMENTOS** Nos últimos anos, o sistema tributário brasileiro passou a incorporar crescentemente impostos em cascata, que incidem cumulativamente em todas as etapas da atividade econômica. Trata-se de um tipo de imposto que arrecada grandes somas com alíquotas baixas e a um baixo custo de fiscalização. Ocorre que estes impostos, entre outros defeitos, acabam por onerar as exportações e os investimentos, gerando incentivos perversos para o sistema econômico. O viés antiexportação e antiinvestimento do nosso sistema tributário é reforçado pelas especificidades dos impostos sobre valor agregado, notadamente o ICMS, que acabam incidindo também sobre exportações e sobre investimentos.

Um estudo do Banco Mundial mostrou que a carga de tributos indiretos sobre as exportações de produtos industrializados no Brasil atingia 11,7%, em média, no ano de 1990. Nos países avançados e nos nossos competidores este valor

não difere muito de zero. No caso específico do aço, um estudo encomendado pelo IBS mostrou que a carga tributária total incidente nas exportações deste produto chegava a 26,9%, contra valores muito inferiores dos competidores, tais como a Coréia (10%) e o Japão (15%).

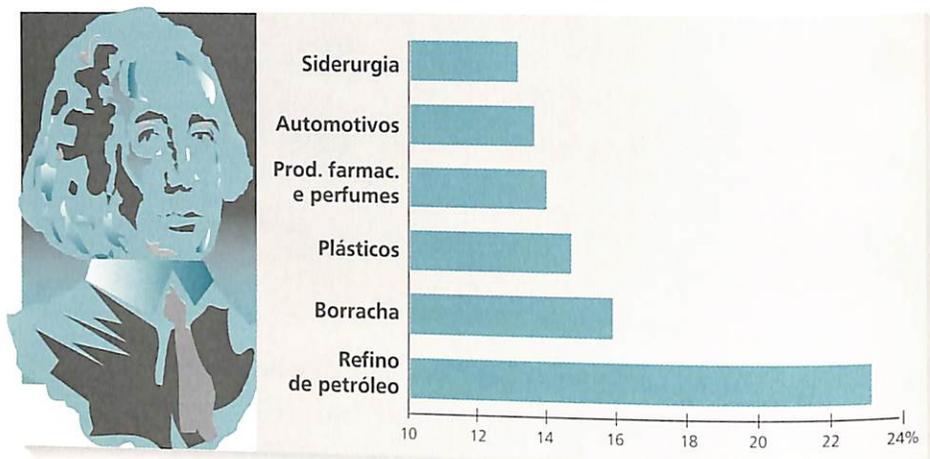
**Carga tributária sobre exportação de aço**



Fonte: IBS

Estas características do sistema tributário também prejudicam o produto brasileiro que compete com importações em território nacional. O produto importado, normalmente, não embute um custo associado a tributos em cascata, além de não sofrer as consequências da incidência tributária sobre os investimentos.

**Impostos indiretos incidentes sobre as exportações**



Fonte: Banco Mundial

**ENCARGOS TRABALHISTAS E SOCIAIS**

O peso dos encargos trabalhistas no custo da mão-de-obra no Brasil é muito alto, em função da incidência de uma carga elevada de impostos e contribuições para financiar a seguridade social, e também da existência de uma série de benefícios indiretos para os trabalhadores, que tomam a forma de dias pagos mas não trabalhados e adicionais pecuniários.

**Encargos sociais básicos na indústria\***

Obrigações sociais (Previdência Social, FGTS e outros)	35,80
Tempo não trabalhado I (repouso semanal, férias etc)	38,23
Tempo não trabalhado II (13º salário etc)	13,48
Incidência de A em B e C	14,55
<b>Total</b>	<b>102,06</b>

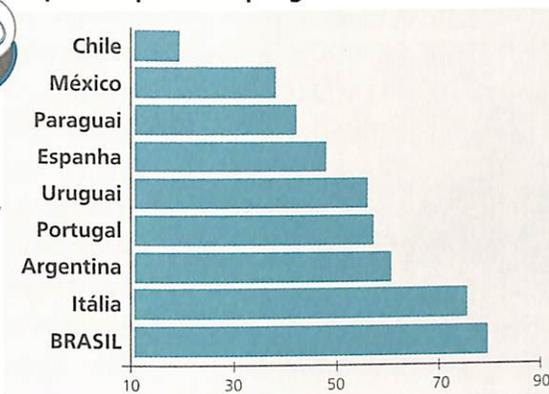


\* Em %

Fonte: Pastore, J (1994)

Os encargos trabalhistas no Brasil superam 100%, número superior ao da maioria dos países do mundo. Esta característica elimina a propalada vantagem comparativa do Brasil de pagar salários baixos: embora o salário mínimo brasileiro, mesmo com a correção recente, seja inferior, em dólares, ao salário mínimo chileno (cerca de US\$ 130), o custo para o empregador brasileiro de um trabalhador não-qualificado torna-se mais elevado em função da desproporção de encargos legais incidentes sobre a folha de salários nos dois países.

**Custos para o empregador dos benefícios impostos por lei e programas sociais**



Fonte: Câmara Americana de Comércio e DEC/CNI  
Obs.: o número para o Brasil difere do apresentado na tabela por não incluir o repouso semanal remunerado.

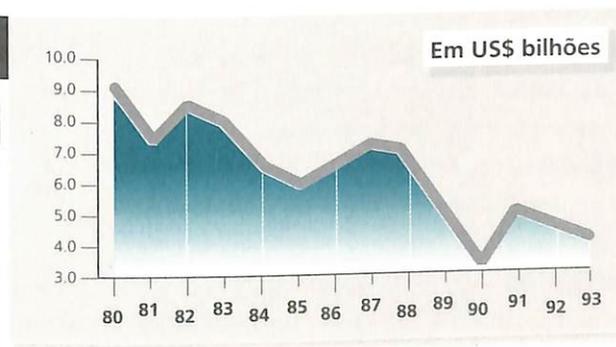
Além de elevados, os encargos incidentes sobre os salários no Brasil são, contrariamente ao padrão internacional, bastante rígidos, contribuindo para uma relativamente reduzida absorção de trabalhadores no segmento formal da economia, além de incentivar a utilização de horas-extras por parte das empresas.

**INFRA-ESTRUTURA**

**ENERGIA, TRANSPORTES E TELECOMUNICAÇÕES** Os gastos em infra-estrutura afetam decisivamente o retorno dos insumos privados, estimulando investimentos, produção e emprego. Para uma dada quantidade de fatores privados, uma oferta mais abundante e preços mais baratos de transportes, energia e telecomunicações aumentam o produto final, implicando maior produtividade e menor custo dos fatores privados. A conseqüente elevação da remuneração dos fatores incentiva maiores investimentos e mais emprego.

Os investimentos públicos em infra-estrutura, principalmente no que se refere às empresas estatais, vêm caindo continuamente nos últimos anos. A queda pronunciada de gastos públicos em infra-estrutura, além de poder comprometer o crescimento futuro da economia brasileira, impõe ao setor privado custos elevados que reduzem suas condições de competitividade. Estimativas recentes mostram

**Investimento total em infra-estrutura das estatais**



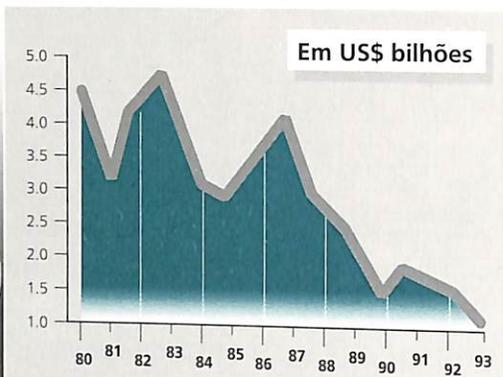
Fonte: IBRE/FGV

que os investimentos totais em energia, transportes e telecomunicações foi em 1993 somente 43% dos investimentos realizados em 1980.

Os investimentos em energia elétrica na década de 90 atingiram menos de



### Investimento em energia das estatais



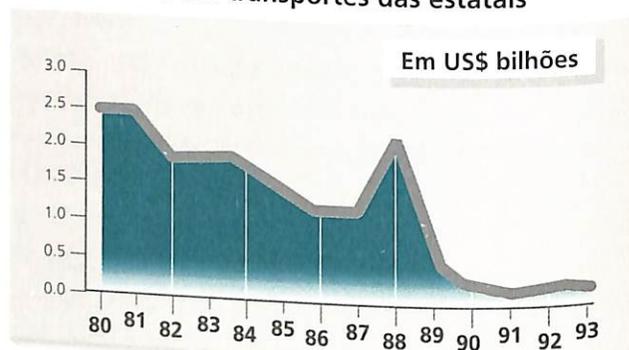
Fonte: IBRE/FGV

um terço do valor gasto no início dos anos 80. Com a recuperação do crescimento econômico nos últimos anos, há perspectivas concretas de estrangulamento no futuro próximo. A situação é agravada com a virtual interrupção no cronograma de obras de nada menos que 16 hidrelétricas em construção.

O setor mais atingido pela queda dos investimentos públicos foi o setor de transportes.

Os investimentos em 1993 reduziram-se a pouco mais de 10% do valor investido em 1980. Como conseqüência, a situação das malhas rodoviária e ferroviária é crítica, aumentando consideravelmente os custos de transporte. Calcula-se que a má conservação das estradas aumente em 38% o custo dos fretes e em 35% o consumo de combustível.

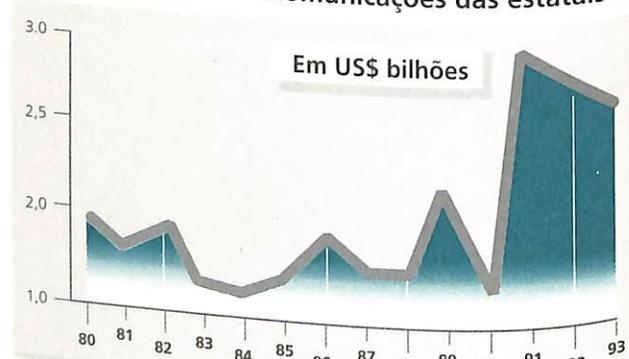
### Investimento em transportes das estatais



Fonte: IBRE/FGV

Os investimentos em telecomunicações foram os únicos que aumentaram nos últimos anos, o que vem garantindo a expansão anual da rede telefônica. Ainda assim, a situação do setor é precária, com elevadas filas de espera, preços elevados de linhas telefônicas e congestionamento de tráfego, onerando as empresas e os cidadãos. O custo de uma chamada internacional no Brasil é cerca de 4 vezes mais caro que nos Estados Unidos ou no Chile.

### Investimento em telecomunicações das estatais



Fonte: IBRE/FGV

**SISTEMA PORTUÁRIO** O sistema portuário nacional está passando por duas situações bastante distintas, de acordo com o tipo de mercadoria movimentada. No segmento de grãos tradicionais (minério de ferro, petróleo, soja, carvão) existem importantes corredores de exportação/importação amparados por uma eficiente estrutura de transporte multimodal e por portos (terminais privativos) especialmente projetados para o escoamento desse grupo de mercadorias. Vale ressaltar que os terminais privativos já estão sendo beneficiados com a nova legislação portuária (Lei nº 8.630/93).

No segmento de carga geral (mercadorias acondicionadas em *containers*, *pallets*, caixotes, sacarias etc.), que transporta grande parte das exportações de produtos industrializados, a situação é inteiramente inversa. Estas mercadorias são movimentadas, basicamente, em portos públicos, onde a nova lei ainda não surtiu efeito, persistindo os monopólios dos sindicatos de trabalhadores avulsos e do Estado (Cias. Docas) na prestação dos serviços portuários.

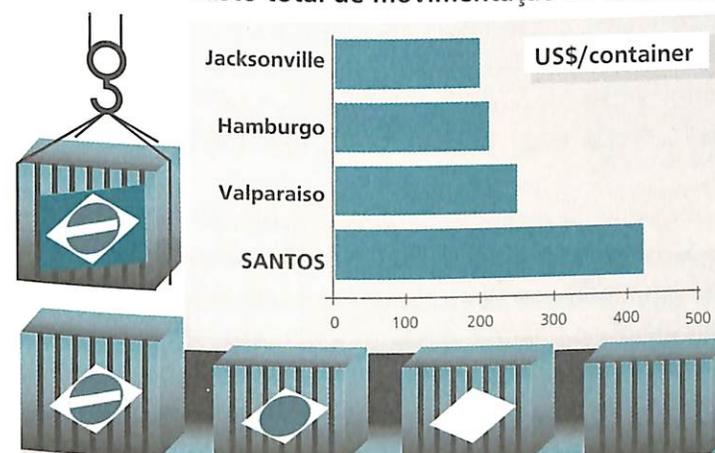
A baixa eficiência dos terminais de carga geral, além de diminuir a competitividade dos agentes que operam no comércio exterior (exportação, importação e marinha mercante), impede que o País possua uma matriz de transporte de

cargas mais racional, através da viabilização do transporte de cabotagem. Um sistema de transporte de cabotagem de carga geral eficiente poderia inverter a matriz de transporte do País, onde o caminhão trafega longas distâncias no sentido vertical (Norte-Sul), contrariando os postulados de eficiência dos meios de transporte.

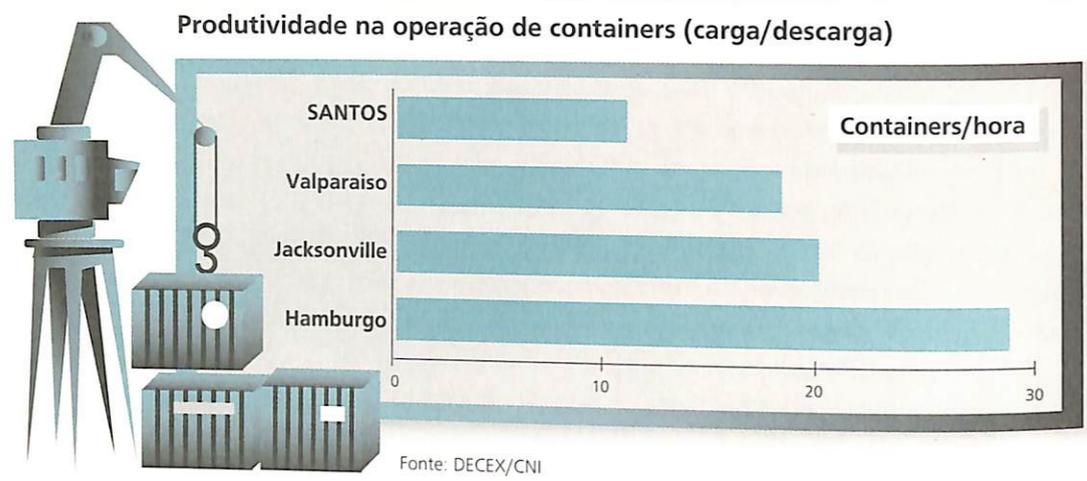
Levando-se em consideração somente a movimentação das mercadorias acondicionadas em *containers* escoadas pelo porto de Santos, que em 1994 representaram 22% do total de toneladas transacionadas naquele porto, o País perde por ano cerca de US\$ 132 milhões, quando se comparam as estruturas de custos e os tempos de operação médios para o mesmo tipo de acondicionamento de carga e porte de navio verificados nos portos de Hamburgo (Alemanha), Jacksonville (Estados Unidos) e Valparaiso (Chile).

Fonte: CNI

### Custo total de movimentação de containers



Adicionando-se o tempo médio de espera para atracação do navio — praticamente inexistente nos modernos terminais europeus — que atingiu, nos últimos seis meses, cerca de 4 dias no porto de Santos, devido a constantes greves, con-

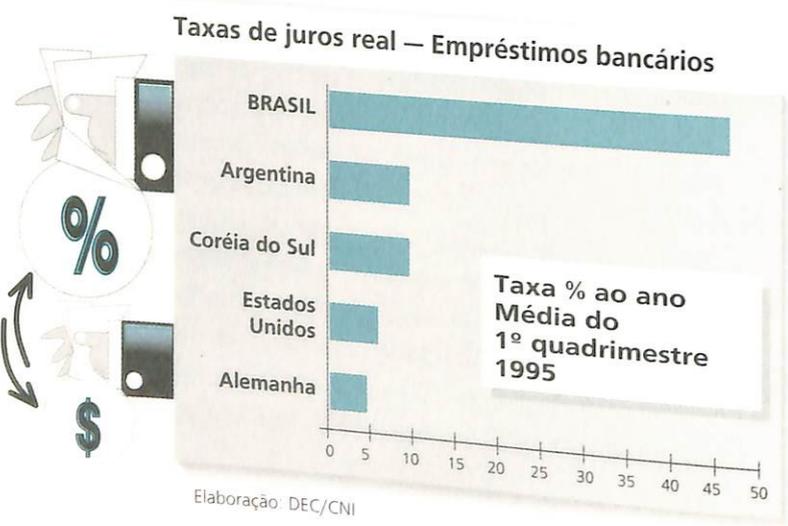


gestionamentos e ao expressivo aumento do volume de comércio, aquele valor sobe para US\$ 227 milhões/ano. Este montante corresponde à, aproximadamente, metade do valor da indenização prevista para todos os trabalhadores avulsos registrados nos portos brasileiros conforme determina a nova lei portuária.

### CUSTO E DISPONIBILIDADE DE FINANCIAMENTO

O patamar de juros real vigente na economia brasileira é extremamente elevado. De julho do ano passado até março deste ano, por exemplo, a taxa de juros real produzida por captação em Certificado de Depósito Interbancário foi de 25% ao ano. As taxas de empréstimos se situaram ainda em nível mais elevado: a taxa

média cobrada em empréstimos para capital de giro neste início de ano foi de 50% ao ano. As razões para a prática de taxas de juros tão elevadas estão associadas precipuamente ao desequilíbrio do setor público e, mais recentemente e com menor impor-



tância relativa, a uma imposição do próprio processo de estabilização. O setor público, com o fim de financiar seu desequilíbrio financeiro, coloca significativa quantidade de títulos no mercado, elevando os juros de captação ou, mais especificamente, a taxa básica de juros da economia.

O sistema tributário também impõe uma pesada carga tributária sobre os juros. Uma grande parcela dos encargos incidentes em uma operação de empréstimo não se destina nem a remunerar o banco pelos serviços prestados como intermediário financeiro, nem a remunerar o aplicador. Esses recursos refluem para a Receita Federal a título de uma profusão de impostos como IOF, Imposto de Renda e Contribuições Sociais. As consequências sobre a atividade econômica são claramente negativas e as justificativas para a existência desta configuração tributária, bastante discutíveis.



Deve ainda ser mencionado que a capacidade de competição da indústria brasileira nos mercados local e internacional é afetada pela oferta limitada de recursos para financiamento de longo prazo e de instrumentos e modalidades de engenharia financeira que termina por criar, notadamente para as indústrias de ciclo longo, uma fonte adicional de desvantagem competitiva.

Além do impacto negativo sobre os investimentos, os juros elevados também repercutem desfavoravelmente sobre os custos das firmas. Tomar empréstimo para financiar parte do capital de giro é prática constante no setor industrial, assim como a venda a prazo a outras empresas. Neste contexto, juros altos implicam custos financeiros elevados, restringindo a oferta de bens e serviços, onerando a competitividade dos produtos e gerando pressões sobre o nível de preços da economia.

Há ainda um impacto da excessiva ingerência do governo sobre o sistema financeiro, elevando ainda mais o *spread* bancário. Mais especificamente, o setor financeiro é onerado por uma forte regulamentação que impõe destinação definida a boa parte dos recursos captados. Os depósitos compulsórios elevam a taxa de juros dos empréstimos, ampliando o *spread* bancário e apresentando um efeito similar à cunha fiscal.

## CUSTO DA REGULAMENTAÇÃO EXCESSIVA

O funcionamento eficiente do setor privado pressupõe a existência de regras do jogo claras e estáveis. Um ambiente de negócios favorável requer normas claras, previsíveis, divulgadas, coerentes e aplicadas a todos de forma adequada e equânime. É indispensável, para que a empresa privada produza com eficiência, que os direitos de propriedade estejam garantidos e que haja segurança sobre os contratos privados. Por outro lado, uma regulamentação incerta e instável tem um efeito negativo sobre o grau de formalização das atividades econômicas e sobre o próprio crescimento da economia, uma vez que o alto grau de incerteza reduz as taxas de retorno esperadas de novos projetos.

### Tempo gasto em atividades relacionadas à regulamentação do governo



	Tempo do empregador	Tempo do empregado	% de uso de contador externo
Brasil (vestuário)	14%	4,9%	61%
Brasil (máquinas e ferramentas)	26%	4%	—
Chile	7% a 9,7%	0,4%	57%
Uruguai	9%	—	68%

Fonte: Holden e Rajapatirana

No Brasil, a tradição de forte intervenção estatal e a instabilidade macroeconômica dos últimos anos — exacerbada pelas diversas tentativas fracassadas de estabilização — conduziram a um clima para os negócios predominantemente desfavorável. Muitas atividades empresariais estão envoltas em incertezas, por estarem sujeitas a regulamentos contraditórios ou em função do grau de arbítrio permitido aos responsáveis pelos regulamentos. A lentidão nas decisões da justiça agrava ainda mais este ambiente de incertezas. A convivência prolongada com taxas elevadas de inflação e as bruscas intervenções nos contratos privados que caracterizam as diversas tentativas de desindexação recentes contribuem em muito para agravar este quadro.

Estudos recentes mostram que os custos de lidar com o governo são bastante elevados no Brasil. O excesso, a arbitrariedade e as freqüentes mudanças na legislação fazem com que a firma típica gaste uma quantidade significativa de tempo no cumprimento dos requisitos fiscais e trabalhistas e em negociações com o governo. Alguns regulamentos — notadamente na área fiscal e previdenciária — são verdadeiros labirintos, exigindo muitas vezes, como é o caso das pequenas empresas, o recurso a profissionais externos para dirimir dúvidas e ori-

entar as ações a serem tomadas. As firmas de maior porte acabam por constituir grandes departamentos jurídicos e de contabilidade.

Também as relações intra-setor privado são afetadas pelo ambiente de incerteza, criando-se custos de transação elevados entre as firmas. Estas gastam uma quantidade expressiva de recursos negociando com fornecedores e clientes, para evitar surpresas. O tempo dedicado à elaboração de um contrato no Brasil, mesmo em contratos simples, como um aluguel, é enorme. A instabilidade e a imprevisibilidade macroeconômica dos últimos anos levaram este comportamento ao extremo, conduzindo a práticas indesejáveis tais como diferenciação entre preços de lista e preços efetivos e a adoção de contratos particulares ou "de gaveta", contribuindo para aumentar os custos operacionais das empresas.

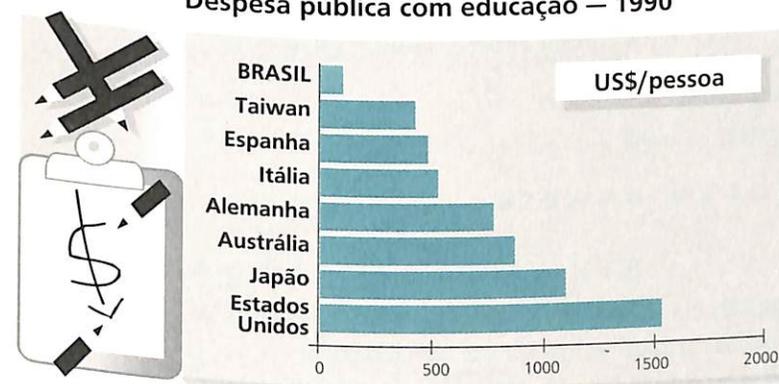
## INFRA-ESTRUTURA SOCIAL

**DEFICIÊNCIAS NOS SISTEMAS DE EDUCAÇÃO E SAÚDE** Alguns obstáculos ao crescimento econômico existentes na economia brasileira decorrem da falta de uma ação de suporte do governo para o setor privado. Esta falta de complementaridade entre os setores público e privado aparece de forma dramática na questão da educação e da saúde. A insuficiência e precariedade da atuação do governo nessas áreas redundam em um investimento em capital humano abaixo

do requerido pelas empresas, que se vêem obrigadas a destinar recursos para capacitar sua força de trabalho e para garantir assistência médica adequada.

No Brasil gasta-se pouco, com o ensino básico, e mal, com a educação como um todo. Prioridades equivocadas, desperdícios na

### Despesa pública com educação — 1990



Fonte: World Economic Forum

arrecadação e repasse inadequado de recursos agravam este quadro de escassez. Estima-se que apenas 50% do montante investido no ensino básico chegue efetivamente à escola e, não necessariamente, à sala de aula.

Em conseqüência, temos uma força de trabalho em que há ainda forte presença de analfabetismo e com um nível médio de escolaridade bem inferior ao que seria esperado, dado o nível de renda *per capita* da economia brasileira.

### Indicadores de desempenho do sistema educacional

	Percentual do grupo etário matriculado em escolas - 1991		Taxa de analfabetismo entre adultos 1990
	Secundário	Terciário	
BRASIL	39	12	19
Chile	72	23	7
México	55	15	13
Uruguai	84	32	4
Coréia do Sul	88	40	4
Estados Unidos	90	76	inferior a 5%

Fonte: Banco Mundial

Mais ainda, o fenômeno da repetência nas 1ª e 2ª séries do 1º Grau faz com que o Brasil "jogue fora", todo ano, cerca de US\$ 2,5 bilhões.

Na verdade, a qualidade da educação no Brasil é hoje um dos mais sérios obstáculos

ao seu desenvolvimento e à formação de uma economia eficiente e com capacidade de elevar o padrão de vida de sua população. Para os empresários industriais, as novas tecnologias de produção e de gerência e a organização industrial impõem novas exigências à formação de recursos humanos, com ênfase absoluta no fortalecimento do ensino básico, fundamental para a progressiva substituição dos trabalhos repetitivos por processos de produção mais interativos. O sistema educacional brasileiro não está atendendo a estas exigências.

A ausência de uma oferta adequada de serviços de educação e saúde vem transferindo crescentemente para as empresas a responsabilidade de treinar e garantir assistência médica adequada para seus funcionários. As empresas modernas têm devotado recursos significativos para suprir estas carências, que acabam por representar uma parcela expressiva de seus custos.

## A AGENDA DO CUSTO BRASIL

### A SITUAÇÃO ATUAL

- A busca de eficiência e competitividade é um imperativo para a indústria brasileira
- O Custo Brasil desestimula investimentos e emprego, limitando o desenvolvimento do mercado interno e a participação do Brasil no comércio internacional

### AS AÇÕES NECESSÁRIAS

- Reforma constitucional
- Legislação competitiva contemplando:
  - o impacto sobre emprego e investimento
  - o que estão fazendo (e o que pretendem fazer) os países competidores

- Investimentos em infra-estrutura física e social
- Privatização
- Parcerias com o setor privado
- Desregulamentação da economia

## REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ANDERSEN, Arthur. Pesquisa sobre tributação - 1995. s.l., 1995. 1v.
- CNI/DEC. A carga tributária e a competitividade da indústria brasileira. Rio de Janeiro, out. 1991. 23p. (Estudos Econômicos)
- FERREIRA, Pedro Cavalcanti. Infra-estrutura no Brasil: alguns fatos estilizados. Rio de Janeiro: FGV, EPGE, dez. 1994. 30 p. (Ensaio Econômico, 251)
- GOCHENDUR, Alan R. Análise comparativa das leis e regulamentos trabalhistas e seus custos para empregadores e trabalhadores em sete países: Argentina, Brasil, Chile, México, Itália, Portugal e Espanha. São Paulo: Câmara Americana de Comércio, 1992. 28p.
- HOLDEN, Paul; RAJAPATIRANA, Sarath. Unshackling the private sector: a Latin American story. s.l., s.ed., Sept. 1994. Latin America and the Caribbean Region Technical Department Advisory Group Draft.
- INTERNATIONAL ADVISORY SERVICES GROUP. The tax burden and effective rates of protection for various international producers. Revised for fiscal year 1991. Executive summary. In: IBS. Custo Brasil. Rio de Janeiro, 1994. 30p.
- PASTORE, José. Encargos sociais no Brasil e no exterior; uma avaliação crítica. Brasília: Sebrae 1994. 142p.
- RELATÓRIO SOBRE O DESENVOLVIMENTO MUNDIAL 1994. Rio de Janeiro: FGV, 1994. Publicado originalmente em Inglês pelo Banco Mundial, sob o título World Development Report.
- WORLD COMPETITIVENESS REPORT - 1993. 13th ed. Geneva: World Economic Forum, June 1993.
- WORLD BANK. Brazil, an agenda for tax reform. Report n. 8147-BR [Washington] Feb. 1993.

## INFORMAÇÕES ADICIONAIS

Este trabalho foi desenvolvido pelo Departamento Econômico da Confederação Nacional da Indústria, o qual prosseguirá investigando os diversos aspectos relacionados ao Custo Brasil. A CNI estimula as empresas, entidades empresariais e leitores em geral a enviar colaborações e sugestões.

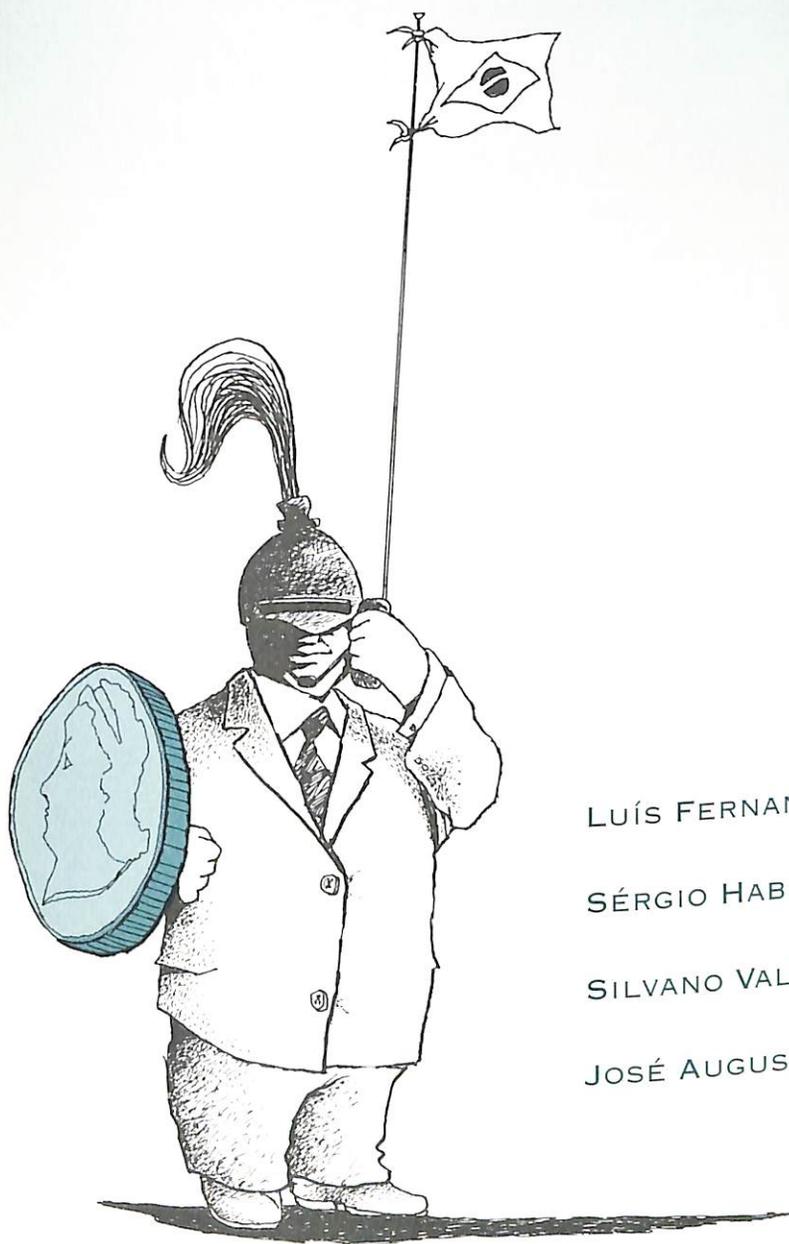
Confederação Nacional da Indústria

Departamento Econômico - DEC

Av. Nilo Peçanha 50, gr. 3201

20044-900 - Rio de Janeiro - RJ

Tel.: (021) 534-8144 Fax: (021) 262-1495



LUÍS FERNANDO FURLAN

SÉRGIO HABERFELD

SILVANO VALENTINO

JOSÉ AUGUSTO MARQUES

2

EMPRESÁRIOS

O Brasil é o maior exportador de farelo de soja do mundo. Hoje, cerca de 80% da produção nacional se destina à exportação, principalmente para a Europa, que absorve cerca de 74% da produção brasileira.

A competitividade do *agribusiness* brasileiro está sendo sensivelmente comprometida pelo Custo Brasil.

As deficiências, já demonstradas aqui, mormente de infra-estrutura e tributação, inclusive do ICMS na exportação, anulam a eficiência do setor produtivo brasileiro.

A concentração de nosso sistema de transportes no modal rodoviário é incompatível com a necessidade de transporte de grandes volumes em largas instâncias.

O aquecimento da economia com o Plano Real fez crescer o custo do transporte rodoviário em cerca de 18% em relação a safras anteriores, reduzindo ainda mais a produtividade, principalmente a rentabilidade do produtor rural.

A consolidação dos desenvolvimentos agrícola e agroindustrial da Região Centro-Oeste está condicionada a uma melhora da infra-estrutura do transporte, mormente com a implantação dos transportes ferroviário e hidroviário.

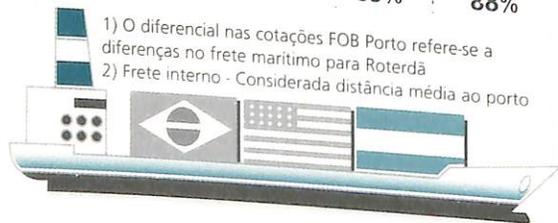
A operação privada nos portos argentinos reduziu as despesas portuárias ao patamar internacional, duas vezes menor que as vigentes no Brasil.

O Brasil tributa suas exportações de produtos agroindustriais, enquanto que países desenvolvidos, ao contrário, subsidiam fartamente a produção e a exportação dos produtos agrícolas e agroindustriais.

#### Exportação de farelo de soja (Em US\$/tonelada)

Descrição	BRASIL	Estados Unidos	Argentina
1 - Cotação Roterdã (custo e frete)	188	188	188
2 - Frete marítimo	-23	-18	-26
3 - Cotação FOB	165	170	162
4 - Frete ao porto	32	15	17
5 - Desp. portuária	9	3	3
6 - Imposto exportação	18	0	0
7 - Receita líquida	106	152	142
RECEITA/PREÇO FOB	64%	89%	88%

1) O diferencial nas cotações FOB Porto refere-se a diferenças no frete marítimo para Roterdã  
2) Frete interno - Considerada distância média ao porto



Este quadro projeta a comparação do preço internacional do farelo de soja e quanto sobra para o produtor-exportador.

Pode-se ver, tomando como base a cotação custo e frete de Roterdã de US\$ 188, que é a cotação atual, o frete marítimo do Brasil leva uma desvantagem em relação aos americanos. Paga US\$ 23; os argentinos, US\$ 26 e os americanos, US\$ 18. Isto faz com que a cotação F.O.B. fique US\$ 165. O frete médio ao porto no Brasil é de US\$ 32, enquan-

to nos Estados Unidos é de US\$ 15, e na Argentina, de US\$ 17. Aí já entra fortemente a questão do modal rodoviário no Brasil.

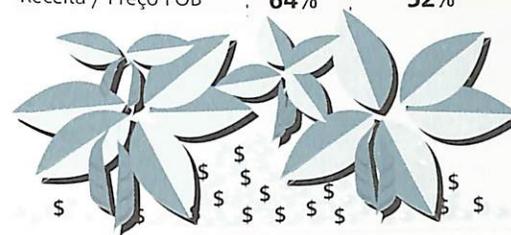
Levamos uma grande desvantagem com relação às despesas portuárias médias, que no Brasil são três vezes as que pagam os produtores argentino e americano. Temos US\$ 18 de ICMS na exportação. Isto traz uma receita líquida de US\$ 106, contra US\$ 162 dos americanos e US\$ 142 na Argentina. Sem contar as despesas de transporte do produtor até à indústria e, também, os 2,2% de Funrural, que são pagos sobre a produção rural.

Vê-se que o industrial, em média, recebe 64% do valor da mercadoria no ponto de desembarque, no destino de nosso principal cliente, a Europa, o que faz com que a competitividade

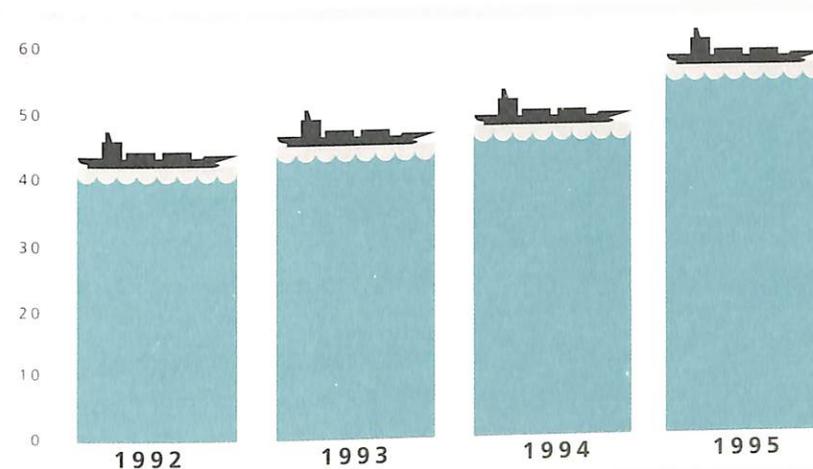
da exportação brasileira seja gradualmente reduzida e o bom desempenho da agricultura brasileira acabe completamente destruído pelos custos intermediários.

#### Exportação de farelo de soja em Rondonópolis (Em US\$/tonelada)

Descrição	BRASIL	Rondonópolis
1 - Cotação FOB	165	165
2 - Frete ao porto	32	53
3 - Desp. portuária	9	9
4 - Imposto exportação	18	18
5 - Receita líquida	106	85
Receita / Preço FOB	64%	52%



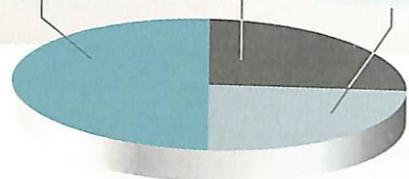
#### Frete Rondonópolis - Paranaguá (Em US\$/tonelada)



## Meios de transporte

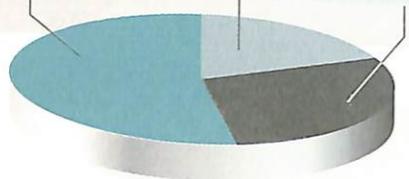
### ESTADOS UNIDOS

Ferrovia 50% Hidrovia 25% Rodovia 25%



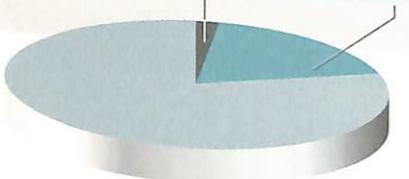
### ALEMANHA

Ferrovia 53% Rodovia 18% Hidrovia 29%



### BRASIL

Rodovia 80% Hidrovia 2% Ferrovia 18%



Com relação ao perfil do transporte no Brasil. A rodovia representa 80% do transporte; hidrovia, apenas 2%; ferrovia, 18%.

Ora, um produto como o milho, que vale menos de US\$ 100 no porto, ou um produto como a soja, que vale US\$ 200 no porto, passam a ser não competitivos. O Brasil nunca será exportador de milho, embora possa ser grande produtor, porque não tem infra-estrutura competitiva.

Não porque não tenhamos bons exemplos de iniciativa no transporte. Temos a iniciativa da hidrovia Tietê-Paraná, que transporta 5 milhões de toneladas, com 2.000km de extensão; a hidrovia Paraná-Paraguai, também extensa, com 2.200km, que transporta ainda muito pouco; o grande sistema hidroviário do

Estes dados são piores na nova fronteira agrícola, em Rondonópolis, Mato Grosso, em que temos uma indústria e onde o frete ao porto é de US\$ 53. Hoje, por coincidência, a *Gazeta Mercantil* publica trabalho sobre frete e atesta este dado. Teríamos a receita, em Rondonópolis, de apenas 52% do valor da mercadoria atribuído posto fábrica.

Se se levar em conta que para se transformar uma tonelada de soja em óleo e farelo o custo operacional deste processamento é tão-somente de US\$ 15, vê-se como é grande o custo relativo das despesas relacionadas com o chamado Custo Brasil.

Quanto à composição do meio de transporte em outros países, nos Estados Unidos a rodovia representa a parcela de apenas 1/4 do transporte; a ferrovia, 50%; a hidrovia, 25%.

Se tomarmos o transporte na Alemanha, com pequenas diferenças, o perfil do transporte é parecido com o dos Estados Unidos, ainda com redução da influência do transporte rodoviário.

Amazonas, que transporta 6.400 milhões toneladas, com 6.200km de extensão; o São Francisco, praticamente não utilizado para transporte; e alguns sistemas no Sudeste e no Nordeste, dos quais os dados não são disponíveis.

Na verdade, temos dados conhecidos de pouco mais de 12 milhões de toneladas transportadas, quando a Europa transporta 370 milhões de toneladas por hidrovia e nos Estados Unidos, 1 bilhão e 600 milhões de toneladas. Ou seja, o grande problema nosso, além da questão tributária, é de infra-estrutura — portos e transporte. A logística é fator essencial na competição mundial.

No interior do Chile, recentemente visitei operações agroindustriais que processam fruta. O Chile passou a ser um dos principais exportadores mundiais de frutas, com mais de US\$ 1 bilhão de vendas anuais. Visitei uma operação que vende 1 milhão 600 mil caixas de maçã, com custos módicos muito competitivos.

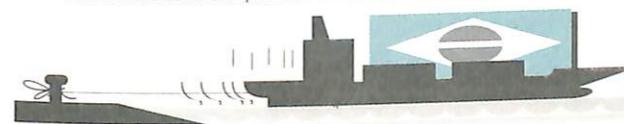
O salário mínimo no Chile é de US\$ 140. Não é tão distante do salário mínimo brasileiro, que hoje está ao redor de US\$ 110. No entanto, os encargos sociais no Chile são de 25%, em 12 salários anuais apenas, não 13. No Chile as férias são de três semanas. Não 30 dias e mais 1/3, como no Brasil.

Urge-nos olhar o Custo Brasil. Quem já esteve na fronteira agrícola, nas regiões produtoras, no oeste do Paraná, no Rio Grande do

### Sistema hidroviário

Bacia	Volume (mil ton.)	Extensão (km)
Tietê - Paraná	5.000	2.040
Paraguai - Paraná	765	2.200
Amazonas	6.477	6.240
São Francisco	4	n.d.
Sudeste	n.d.	1.042
Nordeste	n.d.	6.500
Total Brasil	12.246	17.182
Europa	370.000	26.000*
Estados Unidos	1.600.000	40.000

\* A malha hidroviária européia inclui 10.000km de canais artificiais.



Sul, no Estado de São Paulo, Mato Grosso, Goiás, pôde verificar que a nossa agricultura é muito competitiva.

Infelizmente é competitiva até à porta da fazenda. Daí para a frente, os outros 50% se vão pelos dedos.

Era este meu depoimento. (Palmas)

ARTHUR JOÃO DONATO Muito obrigado, Palestrante Luís Fernando Furlan, pelo impressionante depoimento prestado a esta Platéia.

Passamos a palavra ao Palestrante Sérgio Habermfeld, Diretor-Presidente da empresa Toga.

SÉRGIO HABERFELD Srs. Parlamentares, Presidente Mario Amato, 1º Vice-Presidente Arthur João Donato, Companheiros da Mesa:

Inicialmente cumprimento a Confederação Nacional da Indústria pelo labirinto montado na entrada para chegar a este Auditório; segundo, pela apresentação do vídeo.

O único acréscimo que eu poderia fazer o Dr. Luís Fernando Furlan levantou em parte: uma coisa é ver em filme, ver o labirinto; outra, ter-se uma empresa aqui ou nos Estados Unidos. Temos de ver a diferença na prática, o que é trabalhar numa empresa, o que é enfrentar o labirinto do dia-a-dia, que é muito mais complicado e muito mais difícil.

Inicialmente, explicarei um pouco o que é a Toga. Somos uma das maiores empresas de embalagens na América Latina. Fazemos embalagem flexível para sabonete, biscoito, café. Fazemos caixas para o detergente Omo, caixas para Maizena. Somos os maiores produtores de rótulos para Brahma, Skol, Antártica, Kaiser. Fora isto, temos uma unidade de pasta de dente. Estamos inaugurando, agora, no Brasil, uma unidade em sociedade com uma firma alemã e uma americana, para a fabricação de embalagens especiais para a América Latina.

Acredito que o ponto que me levou a ser convidado a fazer esta pequena apresentação é nossa firma nos Estados Unidos.

Somos uma multinacional brasileira. Possuímos, desde 1989, uma empresa em Memphis, no Tennessee, que produz embalagens flexíveis idênticas às que produzimos aqui.

A razão por que fomos para lá foi a dificuldade que tivemos no Brasil para manter nossas exportações.

Em 1979/1980, fomos convocados ou quase empurrados pelo Governo a exportar, devido ao déficit do petróleo, às crises de petróleo em 1976. Em 1985, chegamos a exportar algo como 35% de nosso faturamento, quando veio o Plano Cruzado. Nesse Plano, fomos obrigados, com ameaças, novamente a suprir o mercado local. Portanto, nossos parceiros lá fora, para os quais exportávamos, principalmente para os Estados Unidos (30%), ficaram a ver navios. Quando tentamos voltar, com o fracasso do Plano Cruzado e dos subsequentes, fomos obrigados a exportar de novo.

Sempre há o verso e o reverso da medalha. Posso falar abertamente porque, como tenho firma lá, exporto dos Estados Unidos para o Brasil, quando é mais

barato. Fornecemos rótulos, um cliente compra de mim 80% de rótulos e 15% traz dos Estados Unidos, porque é 15% mais barato. Apesar de ter uma alfândega de 20%, o rótulo sai 15% mais barato colocado na fábrica do cliente.

Poderiam ser duas as posições da Toga: uma, chorar junto ao governo, dizendo que está havendo *dumping* e eu gostaria que subissem as taxas de Alfândega. É a primeira reação que estamos acostumados a ter, durante os anos de economia fechada. Aí é querer guiar automóvel pelo retrovisor. Procuramos produzir nos Estados Unidos e exportar para cá, vendo a forma de baratear os custos no Brasil. Esse cliente começou a importar dos Estados Unidos rótulos. Só que ele parou duas fábricas, porque ficou preso no porto. O porto está sobrecarregado, não existe forma de soltar esses rótulos. Então, ele continua comprando de mim 15% mais caro, porque não consegue importar. Ele pára as fábricas, porque não consegue tirar da Alfândega.

No fundo, não seria nenhuma novidade, porque é o que o Japão faz de forma planejada. É agora um dos fatores que faz com que os americanos estejam batendo firme com a questão da indústria automobilística no Japão. O Japão cria dificuldades às importações. E alega que é tudo aberto, tudo fácil.

A RAZÃO DE  
TERMOS IDO  
PARA OS  
ESTADOS  
UNIDOS FOI  
A DIFICULDADE  
QUE TIVEMOS  
NO BRASIL  
PARA MANTER  
EXPORTAÇÕES

Uma coisa é fazer planejado — agora estão sendo levados ao canto da história e vão ter de abrir; outra coisa, é fazer como aqui, que causa colapso ao sistema, porque não houve investimento, porque existe uma série de outros pontos.

Temos um escritório em Dallas. Quando estava nos Estados Unidos fazendo uma visita, eis que surge alguém da Alfândega de Dallas para fazer uma visita. Minha primeira reação como brasileiro foi: "O que está querendo? Está querendo levar algum?" O sujeito americano que toca o escritório lá disse: "Fica quieto, você está nos Estados Unidos, vai para a cadeia, não brinca, nem goze com um negócio desses." A senhora entrou, sentou-se à nossa frente e disse: "Gostaria de perguntar se vocês estão satisfeitos com o serviço da Alfândega de Dallas." Minha reação: fiquei quieto. O pessoal disse: "Estamos muito satisfeitos. O trabalho está sendo muito bem-feito, vocês têm liberado rapidamente, a atuação é correta." A senhora perguntou: "Então, por que vocês diminuíram tanto as importações através de nosso aeroporto? O que podemos fazer para vocês voltarem a trazer mercadoria através do aeroporto?"

A razão por que tínhamos terminado era o custo do frete aéreo. Na época, a American Airlines fazia fretes baratos, depois conseguiu ser bloqueada. Então, não podíamos mais trazer através de Dallas. Esta, a resposta que demos.

Isto dá uma diferença que é pública. A Alfândega de Dallas pertence à cidade de Dallas. Concorre com a Alfândega de Houston, que pertence à cidade de

ALÉM DE UM CUSTO SOCIAL ENORME, ESSE CUSTO NÃO REVERTE EM BENEFÍCIO DO OPERÁRIO. TEMOS DE MUDAR ISSO

Houston. O funcionário presta serviço, quer atender. Isto demonstra um pouco a diferença de mentalidade.

Agora vou abordar outra questão bastante interessante, já levantada pelo Dr. Furlan: salário.

No Brasil, em 1992, tínhamos, em uma unidade da empresa, 1.100 empregados e a folha era de US\$ 1.7 milhão. Hoje, 1995, temos 920 funcionários, que fomos obrigados a reduzir, para diminuir custos, 15% a menos, e a folha é de US\$ 2.200 milhões, 30% maior. Perguntarão: por quê? O sindicato é bom. Claro. Houve a valorização do real. Sim. Agora é parte do Custo Brasil — da pressão, das dificuldades que há em operações.

Para dar uma idéia, um impressor, a pessoa que dentro de uma firma de embalagens imprime as cores nas embalagens, aqui no Brasil, chegou a receber, há dois anos, US\$ 500 como salário. Hoje ele recebe US\$ 800. Nos Estados Unidos, esse mesmo fulano coloca no bolso US\$ 1.500. Porém, aqui no Brasil, esses US\$ 800 custam para a Toga US\$ 1.450. Então, a Toga gasta US\$ 1.450 dólares para essa pessoa colocar US\$ 800 no bolso. O brasileiro que mandamos para os Estados Unidos, que está lá há 6, 7 meses, recebe US\$ 1.500 e custa para a empresa, lá, US\$ 1.700. Não estou computando que, por sermos civilizados, somos obrigados a dar ônibus, livros escolares, damos 1º e 2º Graus de ensino. Quando conto isto nos Estados Unidos, meus sócios e clientes não acreditam, porque minha função é indústria, produzir embalagem, e não dar livros, refeição de graça, educação.

É para mostrar a diferença do custo de uma operação lá e de uma operação aqui.

Estamos agora em negociação com uma empresa na Alemanha. Lá, o mesmo fulano, fazendo a mesma coisa, ganha US\$ 2,700 e custa para a empresa US\$ 3.700. Ele coloca no bolso US\$ 650, porque lá eles tiram do fulano e não da empresa. Por meio do quê? Desses impostos da Igreja — 7% para juntar o Leste com a antiga Alemanha.

Temos de fazer uma mudança. Estamos no pior dos mundos. Além de um custo social enorme, esse custo não reverte em benefício do funcionário.

Na Alemanha eles dão algo em troca. O funcionário tem salário-desemprego. Durante dois anos, tem 80% do último salário que recebia. Não estão conseguindo suportar essa situação, tanto que lá o desemprego alcança o índice de 10%, e nos Estados Unidos, 3%. Esta é outra história. No entanto, eles fazem algo com o dinheiro.

Preocupa-me, no Brasil, que pago tudo isso e meu funcionário chega a casa, é assaltado, a esposa foi estuprada, o filho perdeu o tênis. Enfim, ele tem uma qualidade de vida que a sua produtividade, por melhor que a empresa faça, não pode ser boa com todos estes custos.

Estamos em discussão com uma empresa chilena para fazermos embalagem no Chile e eles, juntos, fazerem embalagem no Brasil. Esse chileno me perguntou: "Se fizermos uma sociedade, como vou sobreviver pagando 50%, 48% de Imposto de Renda de Pessoa Jurídica?"

Não estava com isso muito na cabeça, de que nos últimos três anos tive prejuízo. Como a maior parte das empresas tiveram prejuízo elas o abatem dos lucros que estão obtendo agora. Portanto, ainda não se aperceberam de que não existe país, a não ser o Canadá, que tem valor parecido com este. O Canadá já se desenvolveu. O Brasil precisa desenvolver-se. Com este valor, não existe investimento que suporte, porque tem-se que tributar as pessoas, e não a indústria, que vai produzir e vai investir.

Este é outro ponto bastante interessante e espero que seja eventualmente levado em consideração.

SE FIZERMOS SOCIEDADE, COMO VOU SOBREVIVER PAGANDO 50% DE IMPOSTO DE RENDA?

Voltando à questão dos rótulos. Vou dar um exemplo de produtividade.

No Brasil, essa unidade da empresa fatura US\$ 120 milhões com 920 funcionários. Portanto, o custo é de US\$ 130 mil por funcionário. Nos Estados Unidos, para faturamento, em uma das unidades, de US\$ 35 milhões, temos 125 funcionários. A produtividade é de US\$ 280 mil por funcionário. Esta é uma das razões por que meu custo aqui é mais caro do que lá. Fora as coisas pequenas, que sentimos: preciso ter uma secretária plantada para passar fax, porque as linhas telefônicas estão sobrecarregadas. É preciso secretária para atender o telefone ou para fazer ligação. Nos Estados Unidos não existe isto. Pega-se o telefone, liga-se, vai-se direto à sala do fulano.

Aqui, a linha 583, que cobre o bairro Faria Lima, em São Paulo, está totalmente sobrecarregada. Não foram feitos investimentos, não se consegue telefonar. Assim, tem de haver uma pessoa a mais para ficar fazendo telefonema.

Esta é a diferença entre trabalhar nos Estados Unidos e no Brasil.

Como sempre digo, continuo investindo no Brasil. Espero que os Srs. Parlamentares, juntamente com os industriais, a população etc., consigam, de forma lenta e gradual, resolver os problemas brasileiros. (Palmas)

ARTHUR JOÃO DONATO A exposição brilhante, tão cheia de exemplos práticos do que realmente é o Custo Brasil, nos deixa deveras preocupados.

Certamente o objetivo deste Seminário está sendo alcançado, na medida em que essas reflexões sejam válidas para um esforço de modificação, e modificação rápida.

Passamos ao terceiro Expositor, nosso prezado amigo Silvano Valentino, ilustrado Presidente do Grupo Fiat, que tem tido admirável contribuição para o desenvolvimento das entidades de classe.

SILVANO VALENTINO Caros Mario Amato, Arthur João Donato, Srs. Parlamentares, Companheiros de Mesa, Colegas Empresários:

Inicialmente reenfatizo um ponto que considero da maior importância.

Quando falamos nas desvantagens competitivas geradas pelo Custo Brasil, muitas pessoas ainda pensam que essas desvantagens referem-se somente às exportações de produtos brasileiros. Na verdade, o problema é bem mais grave.

Atualmente, com a globalização econômica e com a abertura da economia brasileira, não podemos mais falar em competitividade lá fora ou aqui dentro. Tudo isto é uma coisa só e se resume na expressão competitividade global.

Não existe — creio — um setor de atividade econômica em que este conceito seja tão evidente como no mercado automobilístico, pois, com a abertura das importações, temos de ser competitivos, tanto no mercado externo, visando a sustentar nossas exportações, como no mercado interno, para enfrentar a competição dos veículos importados.

Todos estamos preocupados com o quadro que se está desenhando no mercado automobilístico brasileiro nos últimos anos. Sem dúvida, após a eliminação das barreiras não-tarifárias e com a progressiva redução das alíquotas de importação, assistimos a uma rápida escalada da participação dos automóveis importados nas vendas no mercado interno. Os veículos importados já respondem por 30% das vendas totais ao longo dos últimos meses, sendo que para 1995 as estimativas de importação de automóveis já apontam para o incrível número de 500 mil unidades, até muito mais.

Certamente as conseqüências da continuidade desse processo seriam dramáticas para o País, com a redução da produção local, diminuição do nível de emprego e perda acelerada de divisas.

COM A GLOBALIZAÇÃO E COM A ABERTURA BRASILEIRA TEMOS QUE COMPETIR NOS MERCADOS INTERNO E EXTERNO

Por estas razões, o Governo se viu obrigado, há pouco tempo, a interromper momentaneamente o processo de reeducação das alíquotas de importação, com a elevação para 70%. No entanto, todos sabemos que esta medida é paliativa, isto é, caso não consigamos — empresas e Governo — articular um cenário favorável ao aumento da competitividade da nossa produção, bastará que se reduza novamente a alíquota para assistirmos a uma enxurrada de importações.

Afinal, quais são as providências que devemos tomar?

De um lado, é preciso que as empresas retomem seus projetos de investimento, tanto no aumento da capacidade de produção como na melhoria de qualidade e lançamento de novos produtos.

Felizmente, já estamos detectando este movimento. Todas as montadoras de veículos estão anunciando aumento expressivo de seus investimentos. Assim é que, enquanto o investimento anual médio dos anos 80 de todas as montadoras somadas era de

US\$ 600 milhões, a previsão para 1995 e 1996 é de US\$ 2,5 bilhões por ano, ou seja, tudo o que é possível fazer com as variáveis sob nossa responsabilidade ou dentro de nosso raio de ação, estamos realizando. Desta forma, estamos investindo em qualidade, treinamento de mão-de-obra, modernização de equipamentos, racionalização da produção e da organização do fornecimento dos insumos e matérias-primas — os famosos *just-in-time* —, lançamento de novos produtos, entre outras iniciativas. No entanto, tudo isto não basta. É preciso que as variáveis, fora do controle direto dos empresários, ou seja, aquelas variáveis decorrentes do ambiente no qual as empresas se inserem, também sejam organizadas no sentido de maximizar as condições de competitividade de nossa produção.

Em outras palavras, trata-se de buscar formas de elevar a competitividade de todo o sistema econômico brasileiro.

Para isto é necessário — como bem nos informa o trabalho elaborado pela Confederação Nacional da Indústria sobre o Custo Brasil — eliminarmos os vieses antiprodução existentes em nosso sistema tributário, na legislação trabalhista, na infra-estrutura dos transportes, portos e telecomunicações, nos custos de financiamento e no excessivo aparato regulador existente em nossa legislação.

Tentarei apresentar, a seguir, alguns exemplos de como estes fatores elencados acima prejudicam a competitividade da indústria automobilística nacional.

No que se refere à estrutura tributária, destaca-se como principal fator de encarecimento da produção local a cobrança de impostos em cascata ao longo de todas as etapas da cadeia produtiva. Impostos como o PIS e o Cofins, apesar de serem cobrados por meio de alíquotas reduzidas — 2,65% no conjunto de ambos os impostos —, acabam impactando pesadamente o custo do produto final, na medida em que se vão acumulando a cada estágio produtivo.

Fizemos uma simulação de que o repasse do PIS e do Cofins, ao longo da cadeia produtiva do setor automobilístico, impacta o preço de custo do automóvel produzido no Brasil.

Como se pode observar no Anexo I, o custo de veículo produzido no País é aumentado em 6,61% na porta da fábrica, devido ao PIS e ao Cofins cobrados ao longo da cadeia.

O custo da extração, em que há peso de matéria-prima e de outros custos, no final, em lugar de ser US\$ 100, passa a ser US\$ 102,65. A extração se conclui na siderurgia, ou no refino ou em outros análogos. No caso, o custo, em lugar de US\$ 100, passa a ser US\$ 103,87. Na fase de primeira elaboração — fundição ou petroquímica — o custo, em vez de ser US\$ 100, é US\$ 104,64. No estágio semi-final — autopeça, ou tintas, componentes de plástico, borracha, tecidos, vidros — o custo já está em US\$ 105,51. No estágio tipo montadoras ou produção final de produto o custo passa de US\$ 100 para US\$ 106,61. Ou seja, esta é uma das vantagens competitivas concretas que existe em relação ao veículo importado,

## Anexo 1 - Avaliação do impacto do PIS + Cofins na produção automobilística

	ESTÁGIO 1	ESTÁGIO 2		ESTÁGIO 3		ESTÁGIO 4		ESTÁGIO 5	
	Extração Estrutura de custos	Custos*	PIS + Cofins**						
Matéria-prima, insumos e equipamentos	40,00	45,00	46,19	50,00	51,94	60,00	62,78	70,00	73,85
Outros custos: Salários, encargos sociais, impostos, taxas, custos financeiros etc.	60,00	55,00	55,00	50,00	50,00	40,00	40,00	30,00	30,00
Custo total	100,00	100,00	101,19	100,00	101,94	100,00	102,78	100,00	103,85
PIS + Cofins (2,65%)	2,65	2,65	2,68	2,65	2,70	2,65	2,72	2,65	2,75
Preço final	102,65	102,65	103,87	102,65	104,64	102,65	105,51	102,65	106,61

\* Estrutura de custos original/\*\* Com o impacto do estágio anterior

que não recolheu nenhum imposto em seu país de origem porque nenhum de nossos concorrentes tem algo similar. Convenhamos, 6,6% de acréscimo em um veículo médio com o preço de R\$ 15 mil significa cerca de R\$ 1 mil a mais.

Também precisamos considerar os demais impostos, como o ICMS e IPI, que são cobrados ao longo de toda a cadeia de produção, apesar de eles serem isentos na exportação. Em geral, o crédito zerado refere-se apenas à etapa anterior de produção, ou seja, não conseguimos limpar completamente aqueles impostos embutidos nos custos de peças e matérias-primas agregados nas etapas anteriores.

Na Confederação Nacional da Indústria, nos vários ambientes, tem havido muitos custos, até muito profundos, indicando que não há jeito. Se queremos confrontar mesmo com os melhores competidores, temos de limitar o imposto para a etapa final, quer dizer, o ato da venda ao consumidor final. Até àquele ponto, toda a cadeia produtiva não vem sendo perturbada, interrompida. Nenhum custo, seja para gerar, acompanhar, seja para fiscalizar, vai ser acrescentado aos custos de produção.

Concordo que a questão é complicadíssima, do ponto de vista de evasão, de sonegação.

Nosso concorrente não conhece nem imagina o que seja estrutura para acompanhar tudo o que estamos acompanhando. Ele só conhece Imposto de Renda de Pessoa Jurídica, o Imposto de Renda de todos os trabalhadores, de todos os agentes, instrumento muito válido para melhor distribuição de riqueza, e conhece o Imposto Patrimonial, normalmente delegado aos municípios, em cima de propriedades, de imóveis, inclusive de terrenos... Todo o resto — e temos

dezenas de tributos — impacta — pouco, um tanto, inicialmente, imediatamente, terminalmente — em cima de nossos custos.

O ICMS atinge diretamente os produtos primários e semielaborados, e indiretamente os produtos elaborados, na medida em que, freqüentemente, geram créditos acumulados de ICMS de difícil realização.

Como o Brasil, em nível federal, é signatário de acordos internacionais, principalmente do Gatt, o novo Conselho de Comércio Mundial, os governos estaduais, muitas vezes por conveniência, dificultam o ressarcimento dos créditos de ICMS.

Desta forma, a Fiat Automóveis, uma de nossas empresas, ainda tem a receber um crédito de US\$ 180 milhões, acumulado na primeira metade da década passada. Isto quer dizer competitividade, dificuldade de investimento e análogos.

A Constituição de 1988, em seu art. 159, II, previu em relação ao Fundo IPI — Exportação, que os Estados da Federação ressarcissem seus contribuintes exportadores de produtos industrializados.

Infelizmente, a destinação dessa verba por parte dos Estados nem sempre atendeu a esta finalidade.

Recentemente, no intuito de amenizar essa incidência, o Governo Federal autorizou as empresas exportadoras a efetuar o pagamento presumido de IPI, que equivaleria ao valor do PIS e do Cofins embutido no valor das exportações.

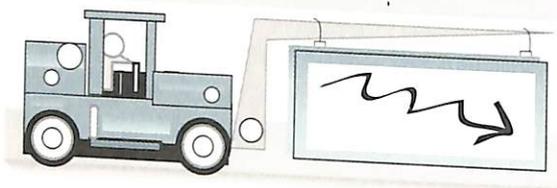
Contudo, as empresas exportadoras já possuem crédito acumulado de IPI, crédito este que, para ser ressarcido, depende de processo bastante demorado, junto à Receita Federal. Aqui empata custo de capital de giro com os juros. Com isto, o capital de giro, em tempo de juros altíssimos, como agora, fica prejudicado.

Outro aspecto desvantajoso para a competitividade da produção nacional refere-se aos altos custos dos encargos trabalhistas, como aqui muito bem assinalado. Segundo estudo da CNI, já mencionado, os encargos trabalhistas praticamente dobram o custo do salário direto. Assim é que, no Brasil, o trabalhador custa caro à empresa, mas ganha muito pouco. Aliás, este fato é bastante conhecido de todos nós. Pouco se lembra que, na verdade, as empresas grandes e médias que atuam em setores de maior exigência tecnológica pagam em dobro os encargos sociais, pois, além de recolherem tributos e contribuições teoricamente destinados ao aprimoramento de mão-de-obra, assistência médica, previdenciária, essas empresas suprem esses benefícios diretamente a seus funcionários. Atualmente quase toda grande e média empresa é obrigada a contar com serviço de transporte para seus funcionários, a ter alimentação subsidiada, assistência médica e previdenciária suplementar e, muitas vezes, educação básica. Além disto, é preciso considerar as péssimas condições da infra-estrutura de transporte e dos portos nacionais, o que prejudica não apenas as exportações como a própria circulação de mercadoria dentro do País, encarecendo insumos e matérias-primas.

Mais uma vez, a Fiat Automóveis, que utiliza intensivamente a modalidade de transporte marítimo, perde toda e qualquer competitividade com o ônus do frete. Para ter um custo compatível, a nível internacional, foi necessário contratar o frete fora do âmbito da Conferência Mediterrâneo – Brasil, e, assim, viabilizar um fluxo com volume importante de exportação de automóveis para a Europa (Anexo 2).

### Anexo 2 - Evolução dos custos com transporte marítimo

Ano	Status	Índice (1977 = 100)
1977	Sistema de conferência	100
1978	Muita carga Início roll-on/roll-off	43
1980	Saída do sistema de conferência	23
1989 a 1994	Média do frete	18



Este Anexo mostra o que a competição pode realizar. Desde 1977, quando estávamos presos à Conferência, o custo do frete passou do indicador 100 para 43 em 1978, para 23 em 1980 e para 18 hoje.

Nós mesmos não acreditávamos, naquele tempo, que conseguiríamos este resultado. Como os outros operadores internacionais já operavam nessas condições, vimos que não teríamos condição nenhuma de operar sem esse avanço.

A participação de nossa empresa no principal mercado importador do Mercosul – a Argentina – tem sofrido, em demasia, em razão dos sérios problemas do transporte rodoviário, a carência de modalidade ferroviária e a inexistência do transporte de cabotagem, para o qual passamos a esperar melhores vantagens.

Os custos portuários são outro item inibidor da competitividade.

Para ilustrar o caminho que ainda deve ser percorrido, a fim de atingirmos níveis compatíveis com os internacionais, mostramos o comparativo de custos entre os principais portos para a movimentação de *containers* (Anexo 3).

Para um *container* de 40 pés cheio, Vitória já está bem no rumo da competição, com US\$ 260, US\$ 270 cada unidade. O Rio precisa trabalhar muito, está em US\$ 420 médios. Santos, sem comentário – US\$ 600/US\$ 700. Paranaguá, US\$ 300, até pouco menos. Rio Grande está também bem encaminhado, pouco mais de US\$ 300. Aqui vêm os grandes internacionais: Hamburgo, US\$ 262; Bremen, US\$ 263. Os campeões são Roterdã, US\$ 120; Antuérpia, US\$ 137; Londres, US\$ 176. Os americanos são menos bons: Nova Iorque,

US\$ 436; Filadélfia, US\$ 365; New Orleans, já bem melhor, US\$ 249; Jacksonville, aqui muitas vezes citado, US\$ 284; Houston, melhor, US\$ 221.

Há de se ter em conta, ainda, as ineficiências superestruturais, como o excesso de argumentos e a burocracia existente na atividade exportadora, sendo que não nos referimos apenas à burocracia oficial, como também aos arranjos institucionais que garantem monopólios absurdos, tais como o dos armadores nacionais e o da mão-de-obra nos portos nacionais, fatores estes que encarecem, sobremaneira, os produtos exportados, cuja eficiência foi aqui brilhantemente assinalada.

Não obstante, estamos caminhando neste setor, procurando erradicar essas ineficiências, por meio, por exemplo, da implantação dos *incomes*, que reduziram substancialmente a burocracia nas operações de exportação. No entanto, é preciso estender esse sistema de informatização às operações de importação. Já foi adiado ao longo de quase dois anos.

### Anexo 3 - Comparativo de custos portuários

Porto	20'		40'	
	Cheio	Vazio	Cheio	Vazio
Vitória	160 - 200	47	260 - 270	59
Rio de Janeiro	340 - 390	155	410 - 440	166
Santos	350 - 590	86	590 - 790	117
Paranaguá	170 - 230	50	270 - 310	62
Rio Grande	250 - 270	115	320	125
Hamburgo	206	140	262	146
Bremen	207	132	263	138
Roterdã	120	111	120	111
Antuérpia	137	135	137	135
Gênova	283	204	283	204
Marselha	231	188	231	188
Le Havre	124 - 135	110	124 - 135	110
Londres	176	153	176	153
Nova Iorque	346	211	436	211
Filadélfia	315	259	365	259
Nova Orleans	165	91	249	91
L.A./L. Beach	218	152	281	152
Jacksonville	233	177	284	177
Houston	156	90	221	90



Aliás, na área das operações de importação também encontramos enorme desafio, pois é preciso que sejamos capazes de criar mecanismos que agilizem o desembaraço dos produtos, ao mesmo tempo que possamos dispor de controle que permita adequado acompanhamento do fluxo de entrada de produtos no País — muitas vezes conhecemos, meses e meses depois, as estatísticas —, bem como instrumentos ágeis de combate ao *dumping*. Além disto, precisamos adequar a infra-estrutura de armazenamento e escoamento dos produtos importados nos portos e aeroportos do País, nos quais, infelizmente, as mercadorias ficam até perdidas, não sendo encontradas.

Em suma, o Brasil tem enorme necessidade de intensificar seus fluxos de comércio exterior — uma das pré-condições fundamentais para a retomada do desenvolvimento econômico. Para isto, entretanto, será necessário superarmos uma série de entraves, tanto no plano da infra-estrutura como no plano da superestrutura.

Com referência à melhoria de nossa infra-estrutura, é por demais evidente a necessidade de se abrir ao setor privado a possibilidade de investir nesse setor.

O Estado não tem mais condições de arcar com os altos investimentos que devem ser feitos, visando a preparar o País para o grande aumento dos fluxos de comércio que se esperam nos próximos anos.

No que concerne ao plano estrutural, é preciso que o Brasil se prepare, efetivamente, para um amplo incremento de nosso comércio externo, modernizando nossa legislação no setor, visando a torná-la mais dinâmica e eficaz.

Neste sentido, é importante que tenhamos regras claras e duradouras, bem como é fundamental que nossa legislação de comércio exterior seja adequada aos novos conceitos que se estão incorporando ao novo padrão institucional do comércio mundial.

Finalmente, refiro-me a um ponto crucial do Custo Brasil — o custo elevado dos investimentos produtivos realizados no Brasil.

Devido às altas taxas de juros e à baixa disponibilidade de linha de crédito, bem como ao fato de que ainda persistem impostos que incidem sobre os bens de capital, sejam estaduais ou federais, os investimentos no Brasil tornam-se cerca de 20% mais caros do que em países que competem com o nosso na atração de novos investimentos. Isto porque o IPI está suspenso. Senão, seria muito mais.

A eliminação desses entraves é crucial para que possamos alavancar uma nova onda de investimentos, visando à melhoria de nossa competitividade e à ampliação da capacidade produtiva.

Apesar de não ter feito uma abordagem aprofundada de todos os aspectos que afetam nossa competitividade, pretendo ter tocado nos pontos principais e mais urgentes que merecem nossa atenção.

Como podemos observar, a tarefa que temos pela frente é ampla e complexa. Por isso mesmo, acredito que não poderemos avançar decididamente na

solução destes problemas se não conseguirmos articular uma mobilização geral de todas as forças econômicas e políticas deste País.

Neste sentido, o papel do Congresso é fundamental.

Contamos com os Senhores. (Palmas)

**ARTHUR JOÃO DONATO** Agradeço ao Dr. Silvano Valentino, Presidente da Fiat e da Anfavea, pelo depoimento que prestou, principalmente por seu apelo final, para que possamos eliminar o chamado Custo Brasil.

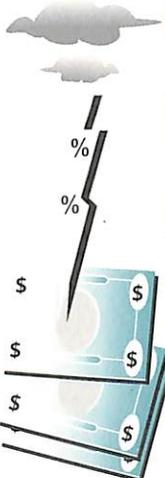
Ainda temos um Palestrante — Dr. José Augusto Marques, Vice-Presidente da ABB e da Sebra —, a quem concedo a palavra.

**JOSÉ AUGUSTO MARQUES** Sr. Presidente Mário Amato, Vice-Presidente Arthur João Donato, meus Companheiros de Mesa, Srs. Senadores, Srs. Deputados, meus Amigos:

Tentarei ser o mais breve e objetivo possível.

Vou explicar aos Senhores o que são a ABB e a Sebra, o que produzem. A Sebra é uma corporação que hoje está presente em 140 países do mundo, é um Grupo formado por 1.300 empresas, com 45 áreas de negócio, organizada em cinco segmentos diferentes.

#### Impostos incidentes sobre investimentos



	BRASIL	Média Européia
1 - Preço de lista sem impostos	100,00	100,00
2 - PIS / Cofins	3,40	-
3 - Preço de lista	103,40	100,00
4 - ICMS	23,10	15,00
5 - Preço de lista	126,50	115,00
6 - IPI	6,33	-
7 - Valor do investimento	132,83	115,00
8 - Recuperação de impostos	-	15,00
9 - Valor efetivo do investimento	138,62	100,00

Fonte: ABDID

A ABB basicamente faz geração, transmissão e distribuição de energia elétrica, equipamentos para transporte, fornecimento para a área industrial e tem pequena atividade financeira.

A ABB no mundo é uma corporação de US\$ 32 bilhões, empregando 210 mil trabalhadores.

A ABB é *business* da ordem de US\$ 1,200 milhão, presente em toda a América Latina, e tem 5.400 empregados.

No Brasil somos uma empresa de US\$ 620 milhões, e empregamos 4 mil pessoas. Operamos no mundo inteiro, e no Brasil estamos comercialmente desde a década de 20, industrialmente há 40 anos, desde 1955.

### Quanto custa para um cliente final um hidrogerador de 100 Mw\*

Produzidos no Brasil	138
Produzido na Suécia	100
Produzido na Espanha	110
Produzido na Alemanha	100
Produzido na Suíça	98

\*Na porta da instalação industrial

### Quanto custa para um cliente final um sistema de automação industrial robotizado

Produzidos na Suécia	90
Produzido na Alemanha	95
Produzido na Suíça	100
Produzido na Espanha	105
Produzido no Brasil	138

Em nenhum país do mundo encontramos quem taxe em 38% seu investimento produtivo. Não estou falando do produto depois de entrar na fábrica. Estou falando, na verdade, do custo da montagem da instalação industrial.

Equivale a dizer, de maneira muito simplista, que pagamos 138 unidades de qualquer dinheiro por produtos que podemos pagar, em tese, 100 em unidade de qualquer moeda em qualquer outro lugar do mundo.

Esta é a visão por que essa incidência se dá. É conhecida praticamente por todos os Srs. Empresários, mas é importante mostrar aos Srs. Parlamentares.

Independentemente de qualquer outro imposto em cascata que entre na cadeia produtiva, para se montar uma unidade industrial no Brasil partimos com um nível de competitividade em desvantagem de no mínimo 38%.

Esta, na verdade, é a razão fundamental.

### Cálculo do ICMS e IPI

\$\$\$ ? %  
% + % = 1,85!!  
1,85 100

5+5%-3.7=?

C	=	/	
7	8	9	-
4	5	6	+
1	2	3	=
0		.	

Cálculo do preço	
1 - Preço de lista sem impostos	100,00
2 - PIS / Cofins	3,40
3 - Preço de lista	103,40
4 - ICMS	23,10
5 - ICMS s/ IPI	1,85
6 - Preço final (c/ICMS s/IPI)	128,35
7 - IPI	10,27
8 - Preço de venda	138,62
<b>Aliquotas de Impostos Utilizados</b>	
a. ICMS s/ preço final	18,00%
b. IPI s/ preço final	8,00%
c. ICMS s/ IPI	1,44%
d. PIS /COFINS s/ preço final	2,65%
e. I.I.	-

Fonte: ABDIB

Qual a consequência? A consequência é óbvia.

Se tomarmos, por exemplo, o índice 100 para um produto — neste caso, um hidrogerador de 100mW para equipar uma usina hidrelétrica. Na porta da instalação industrial, na Suécia, tem este índice 100, em que temos instalação industrial importante. Terá um índice 110 quando produzido na Espanha; índice 100 quando produzido na Alemanha; índice 98 quando produzido na Suíça, país que, na verdade, incentiva o investimento produtivo. Infelizmente tem o índice 138 quando produzido no Brasil.

Fica bastante claro que este é o maior desestímulo ao investimento produtivo no Brasil. Por que razão?

Na verdade, deveríamos, quando temos a possibilidade de produzir em qualquer país limítrofe, produzir no Brasil.

O mesmo ocorre quando, por exemplo, comparamos o sistema de automação industrial robotizado, um dos produtos em que a ABB tem exercido liderança mundial.

Também neste caso, partimos em torno de 38% a 40% mais caro, exclusivamente em função dos impostos no investimento produtivo.

Como já mencionei, a ABB tem forte presença na América Latina. Por isso, podemos acompanhar muito de perto algumas reformas importantes feitas em nações latino-americanas.

Alguns países limítrofes nossos estão hoje mais competitivos e, sobretudo, conseguindo recordes na atração de investimentos produtivos.

O Brasil representa cerca de 65% de toda atividade industrial da América Latina, incluído um país ligado ao Nafta — o México.

Podemos imaginar que quantidade de capital atrairíamos para este País se realmente realizarmos as reformas de que o Brasil necessita e que, tenho certeza, juntos – empresários, sociedade como um todo, Congresso Nacional e Executivo – podemos fazer pelo País.

Hoje é importante chamar a atenção para esta questão. Um país não se mede por sua ponta de consumo. Um país se mede, na verdade, por seu investimento produtivo.

Todos sabemos dos desafios que nos cercam para levar este País para frente.

Temos de criar, pelo menos, 1 milhão de empregos qualificados por ano. Na realidade, pagamos muito caro por esse investimento que fazemos para também abrigar um volume de trabalho qualificado importante.



### Receitas tributárias - % PIB

Tipo de imposto	EUA	Japão	Alemanha	México	Brasil
<b>Receitas tributárias totais</b>	<b>28</b>	<b>29</b>	<b>39</b>	<b>32</b>	<b>21</b>
<b>1 - Impostos diretos</b>	<b>15</b>	<b>18</b>	<b>14</b>	<b>7</b>	<b>5</b>
IRPF	13	14	13	4	4
IRPJ	2	4	1	3	1
<b>2 - Impostos indiretos</b>	<b>5</b>	<b>3</b>	<b>10</b>	<b>23</b>	<b>10</b>
<b>3 - Contribuições sociais</b>	<b>3,5</b>	<b>4,5</b>	<b>7,5</b>	<b>n.d.</b>	<b>5</b>
Empresas	3,5	4,5	7,5	n.d.	4
Assalariados	-	-	-	0,2	1
<b>3 - Impostos s/ propriedade</b>	<b>3</b>	<b>3</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0,3</b>

Fonte: ABDIB

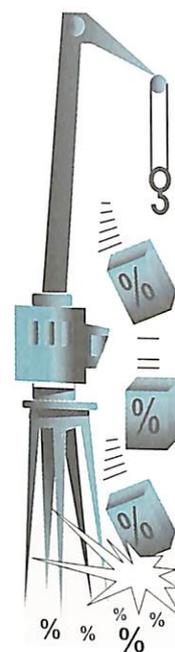
Além disto, temos hoje – e faz parte de um dos Painéis que estão no labirinto pelo qual passamos – simplesmente 74 livros, documentações e declarações, para atender a controle de pagamentos contábeis, societários, fiscais e trabalhistas.

Esses impostos, anotações, contribuições e preenchimento têm formas e prazos diferentes, índices de cálculo diferentes, indexações diferentes e datas diferentes de pagamento.

Atrás de tudo isto, cada uma de nossas empresas termina por erguer uma estrutura com custos enormes para administrá-la.

Sabemos claramente quem paga por esses custos.

Na realidade, a grande indústria de infra-estrutura, a qual pertencemos, se instalou e se desenvolveu no Brasil nos anos 50/60, à luz de um modelo de substituição de importações.



### Impacto dos impostos sobre produtos nacionais x importados

Cálculo do preço	Nacional	Importado
<b>1 - Preço de lista sem impostos</b>	<b>100,00</b>	-
Preço C.I.F.	-	100,00
<b>2 - PIS / Cofins</b>	<b>3,40</b>	-
<b>3 - I.I.</b>	-	<b>0,00</b>
<b>4 - Preço de lista</b>	<b>103,40</b>	<b>100,00</b>
<b>5 - ICMS</b>	<b>23,10</b>	-
ICMS s/ IPI	1,85	19,44
<b>6 - Preço final (c/ ICMS s/ IPI)</b>	<b>128,35</b>	-
<b>7 - IPI</b>	<b>10,27</b>	<b>8,00</b>
<b>8 - Preço de venda</b>	<b>138,62</b>	<b>127,44</b>
<b>Alíquotas de Impostos</b>		
a. ICMS s/ preço final	18,00%	18,00%
b. IPI s/ preço final	8,00%	8,00%
c. ICMS s/ IPI	1,44%	-
d. PIS /COFINS s/ preço final	2,65%	-
e. I.I.	-	0,00%

Fonte: ABDIB

Nestas décadas, o Brasil viu nascer e amadurecer sua hoje consolidada vocação para produtor e exportador de bens e serviços de infra-estrutura.

Entretanto, o modelo exauriu-se e hoje enfrentamos concorrências internacionais.

Hoje o Brasil é o País mais aberto do mundo, sem qualquer espécie de salvaguarda à indústria nacional. Devemos enfrentar, além disto, toda a concorrência e também uma busca por financiamentos ao investimento de base, ou seja, gerar postos de trabalho e atividade industrial em condições de igualdade com todo o resto do mundo.

Só duas categorias investiriam numa situação deste tipo: heróis ou malucos.

Infelizmente ou felizmente, heróis e malucos no meio empresarial são uma exceção.

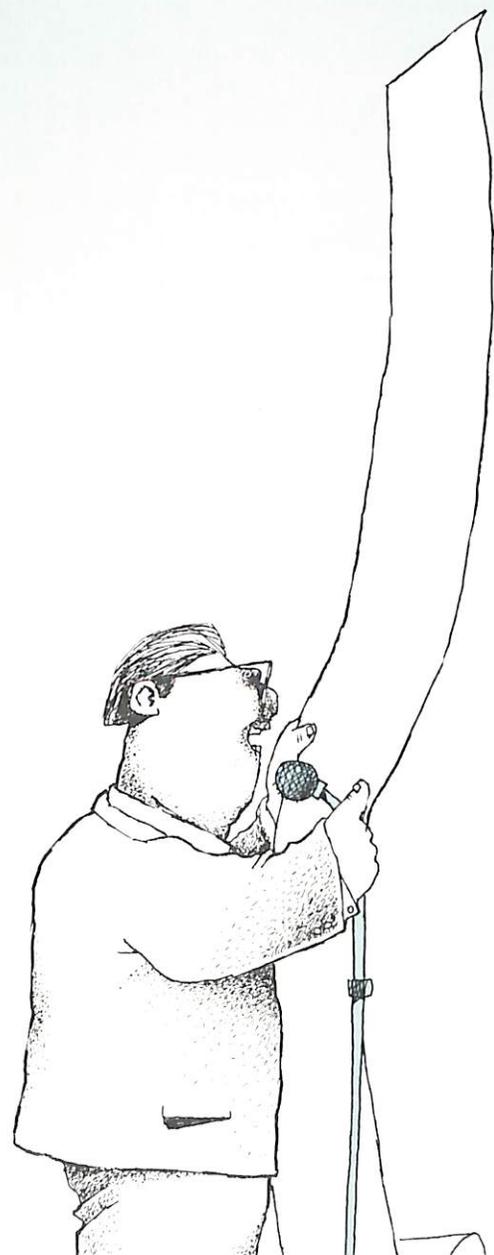
Vamos realizar as reformas de que necessitamos e este País terá índices de desenvolvimento que a História jamais constatou. (Palmas)

**ARTHUR JOÃO DONATO** Agradecemos ao Dr. José Augusto Marques pela exposição brilhante.

Estamos encerrando este Painel, o qual poderíamos definir como o de diagnóstico feito pelos Empresários a respeito do Custo Brasil.

A seguir, teremos certamente a terapêutica, no Painel a ser desenvolvido pelos Srs. Parlamentares.

Está encerrado o Painel.



DELFIN NETTO (PPR/SP)

ANTONIO KANDIR (PSDB/SP)

ALBERTO GOLDMAN (PMDB/SP)

JOSÉ CARLOS ALELUIA (PFL/BA)

JOSÉ GENOÍNO (PT/SP)

3

PARLAMENTARES

**MESTRE-DE-CERIMÔNIAS** Convidamos para compor a Mesa deste próximo Painel, que tem como tema "Custo Brasil e as Reformas Constitucionais", S. Ex<sup>a</sup> o Deputado Federal Delfim Netto; S. Ex<sup>a</sup> o Deputado Federal Antonio Kandir; S. Ex<sup>a</sup> o Deputado Federal Alberto Goldman; S. Ex<sup>a</sup> o Deputado Federal José Carlos Aleluia, S. Ex<sup>a</sup> o Senador Fernando Bezerra, Diretor 1<sup>o</sup> Tesoureiro da Confederação Nacional da Indústria e o Exm<sup>o</sup> Sr. Presidente do Conselho de Assuntos Legislativos Dagoberto Lima Godoy que, na qualidade de coordenador deste Painel, usará a palavra.

**DAGOBERTO LIMA GODOY** Agradeço ao Presidente Mario Amato esta delegação que muito me honra.

Teremos oportunidade, nesta seqüência, de contar com o Painel que coroa e mais caracteriza este encontro: o diálogo com o Congresso sobre o Custo Brasil.

Evidentemente, não podemos ter aqui o Congresso inteiro. Aproveito para chamar a atenção para algo que, infelizmente, não tem sido tão destacado: as mesmas vozes que, ao longo de tanto tempo, sempre criticaram o Congresso Nacional pela forma como trabalhava agora não se levantam, na mesma proporção, para aplaudir a dedicação que tem caracterizado os Congressistas e as duas Casas nestes últimos tempos.

Essa mesma dedicação torna mais difícil a nossa tarefa de dialogar com os Congressistas em torno dos assuntos, como hoje pretenderíamos fazer numa ação concentrada.

Importante é termos aqui, participando deste Painel, representantes altamente expressivos do Congresso Nacional, Congressistas que nos honraram com suas vindas ao nosso Encontro.

Com muita honra, passo a palavra ao primeiro Expositor, Deputado Delfim Netto.

**DELFIN NETTO** Meu caro Presidente, na verdade, este é o custo: fala sempre primeiro o mais velho. Antigamente eu era como o Deputado Kandir: falava por último, era muito mais simples.

Para mim, é uma grande honra estar presente à CNI, quando se comemora o Dia da Indústria.

Não podemos competir com as exposições objetivas, enxutas e muito bem colocadas — tive oportunidade de assistir aqui a duas delas —, apresentando problemas realmente importantes, que permitem a reflexão: é, sem dúvida, possível corrigir uma boa parte do Custo Brasil através de algumas medidas legislativas; é possível fazer uma redução do Custo Brasil com uma boa Lei Salarial, uma boa Lei de Relações Trabalhistas; é possível, certamente, eliminar as restrições que estão impedindo esse caminho mais adequado. Suspeito de que temos que

reduzir a capacidade de os Tribunais de Trabalho resolverem problemas de Economia. Eles têm de resolver problemas de direito entre trabalhadores e empresários e deixar que as questões econômicas sejam discutidas em nível de fábrica ou de sindicatos, na base de negociações coletivas. Permitir realmente uma integração muito maior desse mercado de trabalho, flexibilizá-lo. Num processo de crescimento econômico, essa flexibilização será da maior importância.

É claro que também temos possibilidade de fazer uma boa correção no sistema tributário, principalmente na regulamentação do ICMS, do ISS e alguma coisa no Governo Federal. Também podemos eliminar uma parcela dos impostos em cascata que, não podendo ser creditados no processo de exportação, na verdade discriminam o empresário nacional.

Tudo isso é muito importante e, certamente, possível de ser feito num prazo relativamente curto, mas a questão fundamental do Custo Brasil — já era minha convicção e aqui vi confirmada pelas exposições anteriores — é a de que se produziu nos últimos anos uma absoluta deterioração do equipamento nacional. Produziu-se uma desintegração do sistema de transporte, do sistema de portos. Não se teve recursos para investir, sequer para cobrir a depreciação desse equipamento.

Ora, uma das variáveis mais fundamentais no nível de produtividade numa economia é, na verdade, a produtividade do seu setor público. Se não pudermos ter recursos ou se não dispusermos de recursos para investir no setor público e recuperarmos não apenas o equipamento já existente, ampliando-o, aperfeiçoando-o, dificilmente reverteremos e reduziremos o Custo Brasil.

O Custo Brasil tem sido usado como uma espécie de proteção aos equívocos sistemáticos da política econômica que estávamos vivendo.

Quando se diz que o câmbio tem problema, diz-se que iremos resolvê-lo com o Custo Brasil. Quando se diz que aquela loura tem 1,80m, diz-se: não tem importância, o Custo Brasil vai reduzi-la a 1,60m.

O Custo Brasil está sendo usado como um grande instrumento para justificar algumas coisas. Creio que dois ou três números mostram o fundamental. O Estado poupava 5% do PIB. A poupança positiva do Estado era de 5% do PIB, no começo dos anos 80. Depois tivemos aquela crise mundial. Realizamos um processo de adaptação. Hoje o Estado despoupa 5%. Isto é, o Estado não só

não dá nenhuma contribuição para a formação de poupança como toma 5% da poupança do setor privado, com relação ao PIB, praticamente para não fazer nenhum investimento.

A REDUÇÃO  
DO CUSTO  
BRASIL ESTÁ  
ASSOCIADA  
AO PODER DO  
ESTADO DE  
INVESTIR

Se analisarmos o que aconteceu no primeiro trimestre deste ano ficaremos surpresos. A receita cresceu um número importante. Não se pode tomar a receita até março como exemplo, mas ela certamente vai mostrar um crescimento real em torno de 20%, 25%. Em compensação, as despesas cresceram entre 30%, 35% na média.

A folha de pagamento do funcionalismo público da União foi dobrada nos últimos dois anos, em termos reais. O Presidente Itamar conseguiu algo espantoso: dobrar a folha de pagamento em termos reais.

A atual política de juros está não só destruindo as finanças públicas dos Estados e dos Municípios como comendo o resto das disponibilidades do Tesouro.

Se observarmos o primeiro trimestre, verificaremos que houve um investimento de 2,2%. À Pasta dos Transportes, que foi do ministro Goldman, foram entregues, como investimento, R\$ 30 milhões, em três meses. O atual ministro, o Klein, está numa alegria louca. "Com R\$ 9 milhões por mês", ele diz, "não dá para fazer uma boa obturação num dentista paulista de boa qualidade e eles querem que eu conserte todas as estradas?"

O que está acontecendo com todo esse equipamento? Terça-feira fui a Cuiabá. Fiquei espantado. Realmente a estrada virou uma viela. Não há mais asfalto, coisa nenhuma. Custo Brasil é isto: uma tonelada de soja produzida por aqueles realmente empresários que saíram do dicionário. Se o Max Weber os visse, ajoelhariam e diria: "Vem cá que eu quero conhecer a sua vida, porque vou definir o empresário através de seu retrato." O miserável está jogado lá. O custo para transportar uma tonelada de soja é de US\$50, US\$60 por tonelada, que não pode ser transferida para o porto. Isso está piorando. Não só os juros, mas, em não podendo gerar recursos para o Estado, este não poderá consertar aquela estrada.

A cada ano que passa, esse Custo Brasil está crescendo, não está diminuindo. A mudança da legislação podemos realizar sem ônus. Quando deixarmos de história, veremos que o problema do Custo Brasil se restringe a se conseguir reconstruir a poupança do Estado. Claro que podemos privatizar uma boa parte desses serviços, que podemos contar com o capital estrangeiro para ampliá-los; mas não tenhamos ilusão: precisamos de uma boa poupança nacional. Não podemos contar com o financiamento desses serviços simplesmente pelos movimentos de capital, muito menos com movimentos de capital volátil que existe hoje.

O problema da redução do Custo Brasil está estritamente associado a uma reorganização do Estado. O Estado tem que voltar a ter condições de investir. Ora, só se pode realizar investimento aumentando a receita ou cortando a despesa. A receita, na minha opinião, é muito pouco provável que possamos

aumentá-la. Porque, a despeito de tudo o que diz o Governo, temos hoje uma carga tributária bruta de 27%, 28% do PIB. Para um País de renda *per capita* de US\$3 mil, essa já é uma carga tributária absolutamente elevada. Deve ser a maior do mundo. Então, é pouco provável que se possam aumentar os impostos, mesmo porque, ao longo desses anos, foi-se deteriorando a qualidade dos serviços prestados pelo Governo.

CRIARAM A  
"INGANA" :  
IMPOSTOS  
DA  
INGLATERRA  
E SERVIÇOS  
DE GANA

Quando eu era ministro, o Bacha se divertia dizendo que tínhamos criado uma Belíndia. "Ah! Você fez uma Bélgica de São Paulo, mas fez uma Índia do Nordeste." Agora me divirto com ele — é um grande amigo meu — dizendo que criaram a Ingana, "impostos da Inglaterra e serviços de Gana". (Risos) Na verdade, essa é a situação econômica em que nos encontramos.

Em 1984, gastávamos, nos três níveis de Governo, com salários e custeios, 8% do PIB. Ano passado, a estimativa preliminar feita pelo Rodrigues Alves conclui que gastamos com salário e custeio, nos três níveis de Governo, 17% do PIB. É a maior devastação de recursos que se pode imaginar. São 9% do PIB. Mesmo não sabendo onde está esse PIB, ele não deve ser muito diferente de US\$45, US\$50 bilhões. É tudo o que falta para fazer o que se fazia antes. O que falta para atender às estradas, aos portos, à energia elétrica, à saúde, à educação. Dissipamos esses recursos. De vez em quando as pessoas dizem que estou sendo muito injusto porque esse aumento de pessoal se deu para melhorar a assistência médica e a educação. Alguém acredita nessa balela? Alguém acredita que a assistência médica tenha melhorado? Que a educação tenha melhorado? Pioraram junto com a infra-estrutura. Na verdade, hoje dissipamos essa montanha de recursos. Isto, sim, talvez tenha sido produzido pela Constituição de 1988, porque o início da dissipação se deu nos Estados e nos municípios. Transferiu-se a receita, mas não se transferiram as tarefas. O aumento de pessoal foi espantoso e a União parecia virtuosa. No Governo Sarney, havia crescido a despesa. O Governo Collor, com todos os seus problemas, suas dificuldades, a sua gatunagem escrita no DNA, tinha reduzido a despesa praticamente no nível anterior. Hoje voltamos, outra vez, em níveis rigorosamente espantosos.

Parece-me que essa redução depende realmente do Executivo. Ele tem que construir uma política econômica coerente. Temos que dar suporte para que ele possa, ao longo de algum tempo, reduzir os salários. Não propriamente reduzi-los. Ninguém vai poder baixar salários. Na verdade, ele terá que fazer com que aquela senhora, ainda que hoje esteja velha e decrépita, não seja mais de 40%, mas entre 2,5%, 3% ao mês. Temos que realizar um ajuste, que vai demorar 3 ou 4 anos, consistente, persistente, na mesma direção, de forma a enxugar as despesas de custeio dramaticamente. De outro lado, devemos contar com uma política cambial, monetária e fiscal coerentes, de tal forma que seja

possível reduzir a taxa de juros. Não vamos nos enganar: com a taxa de câmbio desalinhada, o Governo não vai reduzir juros coisa nenhuma. Vai fingir que faz isso, faz aquilo, mas ele tem que prestar atenção nos financiamentos em contas correntes, onde estão entrando recursos. O Brasil é o maior peru disponível no universo. O Brasil está pagando 4,1%, 4,2%, hoje 4,02% de juros. No momento em que se dá garantia de que não se mexe no câmbio, esse é um negócio fantástico. Em seis semanas, para ser preciso, consegue-se ganhar o que nos Estados Unidos se ganharia em 52 semanas.

Não há nenhum mérito. O Brasil é um enorme peru estendido sobre uma mesa, e há uma grande nuvem de US\$17, US\$18 trilhões que fica olhando onde está o peru, vai lá e pega um pedacinho. Como ninguém coloca muita coisa, há um problema de estoque e de fluxo. O sujeito que tem US\$ 1 milhão pode-se dar ao luxo de investir no Brasil 5% desse valor e, no final do ano, com surpresa, verá que ganhou mais no Brasil do que com os US\$ 950 mil que aplicou lá fora. O risco é relativamente pequeno e o resultado para o seu portfólio é fantástico.

É um fator evidente que a taxa de juros interna é composta de três componentes: primeiro, o da taxa externa de juros; segundo, o do Custo Brasil; e, terceiro, o da expectativa de desvalorização do câmbio. Enquanto se tiver a idéia de que o câmbio terá que ser desvalorizado, e um dia vai ter, não adianta imaginar que não vai ser. Este é um daqueles sonhos de acreditar em Papai Noel depois de tanto tempo.

Com todo brilhantismo que conseguimos do Plano Real, a inflação interna é de 30% ao ano. A inflação externa é de 3% ao ano. É uma questão de tempo. Enquanto isso acontecer não se tem como reduzir o juro interno.

A retórica do Governo é fantástica: elevar juros para cortar consumo. Não! Ele está elevando juros para tornar financiável o déficit em contas correntes. É fundamental. Enquanto não colocarmos tudo isso em ordem realmente não se vão reduzir os juros e enquanto não se reduzirem os juros não se terá nenhuma sobra no Orçamento, não só para elevar a receita interna, mas para investimento e infra-estrutura. Sem investimentos na infra-estrutura provavelmente os ganhos de produtividade do setor privado serão comidos no meio do caminho. Tem que se elevar a produtividade do setor privado e a produtividade do setor público conjuntamente. Esta é a única forma de voltarmos a crescer.

A política que aí está é míope. Ela pode produzir alguns resultados de curto prazo, mas certamente é incapaz de produzir um desenvolvimento sustentado num prazo mais longo. Não podemos perder a estabilização, o real. A construção de estabilidade com uma moeda indexada foi uma idéia brilhante e deu resultados rigorosamente extraordinários. Os riscos que temos hoje são, de um lado, as dificuldades de financiamentos em contas correntes com capitais extremamente voláteis; de outro, o fato de que essa taxa de juro não corta consumo, não corta mais demanda, ela está cortando a oferta. É muito simples:

para um cidadão como eu, que sou baixinho, 1,70m de água me mata. Para que colocar uma coluna de água de 5,10m em cima de mim? Não vai me matar três vezes. É perfeitamente dispensável essa extravagância.

Finalmente, o outro risco é o da agricultura. O Governo escreveu que iria estabelecer a garantia de equivalência preço-produto. Graças a se ter sobrevalorizado o real, a não se ter honrado a palavra, os preços mínimos — tem-se imposto à agricultura uma taxa de juro absurdo através da TR —, a agricultura está exangüe. Precisamos estimulá-la, porque uma eventual redução da área plantada, que começará em setembro, ocasionaria um desastre. Já vivemos isso no passado.

Portanto, é importante que compreendamos o Custo Brasil. A sua redução depende desse trabalho que os Senhores estão realizando em suas indústrias, aqui, obrigando todos nós, Deputados, a assistir a essas demonstrações trágicas da ineficiência do sistema. Depende muito de nos convenceremos de que ela é basicamente uma tarefa do Executivo. (Palmas)

DAGOBERTO LIMA GODOY Agradecemos a exposição do Deputado Antônio Delfim Netto. S. Ex<sup>a</sup>, na direção do nosso objetivo, coloca a visão dos Parlamentares em relação ao tema deste Encontro. O Deputado, na medida em que os Expositores da área empresarial se aprofundaram na demonstração da dramaticidade do custo, abordou, com muita contundência, as causas do problema e aponta também caminhos para as soluções.

Passo a palavra ao Deputado Antonio Kandir.

ANTONIO KANDIR Apesar do excelente tratamento que têm dado a suas aparências os Deputados Alberto Goldman e José Carlos Aleluia, digo que sou o mais novo aqui. (Risos)

É um grande prazer ter esta oportunidade de conversar com os empresários, particularmente da Indústria, e com vários colegas Parlamentares, trocar idéias sobre essa questão do Custo Brasil.

Uma das razões do otimismo que, creio, com responsabilidade, podemos dizer que temos atualmente é a avaliação do que aconteceu no Brasil nos últimos anos. Esse diagnóstico, hoje muito bem apresentado nas exposições do Painel anterior e ressaltado pelo Deputado Antônio Delfim Netto, em alguns aspectos, está se afirmando no dia-a-dia. Na medida em que se vai afirmando esse diagnóstico, muitos se angustiam, porque, uma vez feito, não se criavam chances concretas para a solução desses problemas.

Se estivéssemos realizando esta reunião no aniversário da CNI de 1994, certamente seriam tachadas de ingênuas as avaliações que apontavam a eventual

possibilidade de eleição de um Presidente da República com a bandeira de uma estabilização monetária. Estou convicto de que muitos apostaram suas fichas em outros cavalos, acreditando que seria uma ingenuidade imaginar que a bandeira da estabilização monetária pudesse ser vitoriosa. Certamente também seriam ingênuas as observações de que poderíamos ter mais do que a estabilidade, eventualmente a perspectiva da mudança de alguns aspectos da Constituição.

Não precisamos voltar ao dia 25 de maio de 1994. Há 40/50 dias, talvez poucas pessoas imaginassem que já no dia 24 de maio teríamos quatro emendas constitucionais relativas à emenda econômica, e não só as emendas chamadas

“café com leite”, mas até a emenda das telecomunicações sendo aprovadas, não por três quintos mais um, mas por mais de 40 votos de margem de segurança para o Governo.

ENTENDO

QUE HÁ UM

ESPAÇO

ENORME A

AVANÇAR

COM

RELAÇÃO À

QUESTÃO

TRIBUTÁRIA

“café com leite”, mas até a emenda das telecomunicações sendo aprovadas, não por três quintos mais um, mas por mais de 40 votos de margem de segurança para o Governo. Faço estas observações porque creio que estamos, graças a Deus, saindo da fase de diagnóstico e entrando de fato na de resolução dos problemas. Portanto, é razoável supor que vamos avançar, que vamos continuar avançando e, a partir de agora, até com velocidade crescente na resolução dos diversos problemas.

Sabemos muito bem que a competitividade dos produtos nacionais depende de seis fatores de custo. Dois deles: custo de produção, de chão de fábrica, produção *stricto sensu* e custo gerencial. Com o processo de abertura econômica nos últimos quatro anos, o setor empresarial deu um verdadeiro *show*, o Deputado Delfim Netto procurou destacar isso de redução de custos, tanto no que diz respeito ao chamado chão de fábrica quanto do ponto de vista gerencial. Já se avançou muito nesses dois custos. Há outros quatro fatores: o custo de juros, o custo de tributos, o custo de mão-de-

obra e, finalmente, o custo de infra-estrutura. Este último foi muito bem apresentado aqui e, na verdade, boa parte dessa infra-estrutura vai contar com uma participação mais ativa do setor privado.

Quanto à ordem econômica, certamente o Deputado Alberto Goldman poderá abordar muito melhor a questão do petróleo, mas de alguma forma queremos dizer que estamos caminhando rapidamente para um avanço nessa área. Foi aprovado o projeto de concessão de serviços públicos e boa parte das medidas de ordem econômica avançou. Obviamente há problemas de financiamento de algumas áreas-chaves. Estas estão relacionadas com outras questões que iremos enfocar. Ao lado disso, o custo de infra-estrutura, na medida em que as reformas avançam, vai tendo, no futuro, *chance* mais concreta de uma redução importante.

Falarei de dois aspectos. Um no sentido de informar o que o Congresso vem realizando quanto à questão tributária. Depois tecerei algumas considerações finais sobre a questão do custo de juros.

Sobre a questão tributária propriamente dita — vamos colocar aqui tributária e encargos sociais, um ponto determinante da questão do custo trabalho —, entendemos que há um espaço enorme a se avançar nesta questão, desde que coloquemos as questões nos seus devidos lugares, ou seja, não tentemos estabelecer um processo de avanço sem ponderar as limitações daquilo que é possível fazer do ponto de vista político.

Sempre que se começa a discussão da reforma tributária — já estamos até com certa experiência no assunto — surgem três, quatro, cinco grandes idéias de como fazê-la e se estabelece um debate em que se firmam essas três ou quatro posições. Obviamente, essa discussão não avança por uma razão simples. Toda questão tributária, quando colocada de maneira absolutamente global, implica, de alguma forma, a reabertura do conflito federativo que, de algum modo, chegou a alguma posição, a alguma definição no período da Assembléia Constituinte. Aí percebemos que o debate se paralisa.

A título de informe, foi constituída a Subcomissão da Reforma Tributária com representação de todos os Partidos. Tivemos a honra de sermos indicados e estamos assumindo a posição de Presidente dessa Subcomissão. Há vários deputados, todos de grande expressão, participando dela, com representação de seus diversos Partidos.

Procuramos introduzir nessa Subcomissão conceitos de produtividade na discussão da reforma tributária. Em primeiro lugar, passamos uma espécie de questionário com 72 perguntas relativas à ordem tributária, divididas em 10 questões, para mapear os consensos e as divergências, visando à rapidez de que já há consenso a muitas das iniciativas do ponto de vista de avanço na ordem infraconstitucional. Ao lado disso, naqueles pontos mais divergentes, ao invés de *by-pass* a questão, estamos exatamente aprofundando a discussão desses temas.

Passo a primeira observação aos senhores do porquê do nosso otimismo, inclusive com relação à questão tributária. Apresentamos na discussão do questionário alguns princípios, para ver que aceitação teriam dentro da Comissão da Reforma Tributária.

Passo a ler rapidamente para os senhores:

“80% desta Subcomissão acreditam que se deve reduzir a carga tributária individual e elevar a carga global por meio de uma distribuição do ônus tributário. 93% acreditam que se deve harmonizar a necessidade de arrecadar mais com a de melhorar as condições de competitividade do setor produtivo, aprimorando o sistema tributário quanto a seus efeitos sobre a locação de fatores. 93% acreditam que deve ser feita, sim, uma mudança do sistema tributário, porém ela deve ser bem planejada. Noventa e três por cento da Subcomissão acreditam que a simplificação desejável do atual sistema tributário deve respeitar o atual arranjo federativo.” Este é o desafio político que condiciona o processo

93% DA  
SUBCOMISSÃO  
ACREDITAM  
QUE O  
SISTEMA  
TRIBUTÁRIO  
PRECISA SER  
AJUSTADO  
A UMA  
ECONOMIA  
ABERTA

de mudanças da reforma tributária. “100% acreditam que no primeiro momento a reforma tributária certamente não vai avançar se não houver garantias de que alguns Estados, eventualmente, não vão perder arrecadação.”

Entrando num ponto sempre referido, coloco a questão das exportações. Estados como, por exemplo, Pará e Espírito Santo perderiam mais do que 25% de suas receitas se eventualmente criássemos uma isenção nas exportações, que já é consenso também dentro da Subcomissão, mas é preciso sinalizar claramente de onde virão os recursos para ressarcir aqueles Estados que perderão mais fortemente com esse tipo de mudança.

“93% da Subcomissão acreditam que o sistema tributário precisa ser ajustado a uma economia aberta e à integração.” Um dos pontos obviamente claros para a Subcomissão é o de que estamos perdendo muito rapidamente a nossa capacidade de atração diante de outros países, particularmente do Mercosul. Este é um ponto que está na mente de toda a Subcomissão. “93% acreditam que se deve evitar ao máximo o estabelecimento de alíquotas elevadas, que acabam por estimular a redução das atividades correspondentes ao

fato gerador especulativo.”

Finalmente, este foi um ponto muito destacado aqui: “93% acreditam que se deve reduzir ao mínimo o número de tributos cumulativos”, ou seja, de tributos em cascata.

Estamos percebendo nesses princípios que existe uma absoluta identificação entre aquilo que foi dito aqui neste Seminário e aquilo que é a percepção da Subcomissão. Já estamos falando a mesma linguagem... Quando o Congresso Nacional coloca 350 pessoas para votar, por exemplo, como ontem, a emenda das telecomunicações, percebemos que pouco a pouco esse consenso está-se estabelecendo. Mais do que isso, nas questões divergentes — estamos realizando reuniões na Subcomissão — temos avançado muito. Na última reunião estavam presente os deputados mais importantes, os maiores formadores de opinião na questão de reformas tributárias. O Deputado Delfim Netto também esteve presente a essa reunião. Há um grupo de trabalho designado para isso, e vamos enviar uma lei complementar do ICMS para discussão no Congresso Nacional que vai resolver os problemas relativos a exportações e à questão dos investimentos. É uma questão que já foi definida nível da Subcomissão e já está sendo preparada uma lei complementar para apreciação do Congresso.

Além disso, com relação à integração, ou seja, chegar a um imposto sobre valor adicionado, a Subcomissão percebe que temos que caminhar nessa direção, mas em etapas. Primeiro, melhorando a legislação do ICMS; segundo, integrando o ICMS ao IPI. Para isso, vamos precisar de emenda constitucional à

questão da nacionalização do ICMS — essa é uma palavra que estamos procurando consagrar na Subcomissão. Não vamos federalizar a legislação do ICMS, porque federalizá-la significa, para as pessoas, sua transferência do Estado para o Governo Federal. Precisamos nacionalizar a legislação do ICMS.

Essas mudanças junto a outras vão permitir o que chamamos de simplificação do sistema tributário de maneira a permitir uma melhor administração tributária e com isso reduzir a sonegação, abrindo espaço para a redução de alíquotas.

No dia 31 de maio vamos discutir o Imposto de Renda; no dia 8 de junho, contribuições sociais. Já há um entendimento de que é preciso uma simplificação das contribuições sociais. Vamos discutir as formas de realizá-la. No dia 22 de junho, discutiremos o arranjo federativo. A discussão seguinte será de como proceder. Finalmente, no dia 28 de junho, discutiremos outro tema polêmico: a questão dos benefícios e incentivos fiscais e administração tributária.

TEMOS A

GRANDE

TAREFA DE

ENFRENTAR

A QUESTÃO

DO GASTO

PÚBLICO

Na medida em que essas discussões avançam, vamos definindo algumas posições e implementando essas medidas numa negociação dentro do Congresso e trocando informações com o Executivo.

Eram estas as informações que queríamos transmitir aos senhores com relação à questão tributária.

Estivemos hoje conversando com o ministro da Fazenda sobre a questão dos juros. Já se iniciou o processo de redução da taxa de juros. Ninguém está discutindo se ela está elevada ou não.

Obviamente ela está extremamente elevada. Também não está mais em discussão se ela deve começar a cair. Ela já começou a cair pois várias coisas mudaram do ponto de vista daqueles determinantes que fizeram com que a taxa de juros fosse elevada. No início deste ano, havia dois condicionantes para que ela se elevasse. Primeiro, uma situação externa extremamente preocupante: segundo, do ponto de vista interno, uma incerteza com relação às reformas. O quadro externo mudou fortemente. Se perdemos US\$ 6 bilhões no primeiro quadrimestre, nos primeiros 22 dias de maio, recuperamos US\$ 2 bilhões. Do ponto de vista externo, o quadro internacional mudou radicalmente. Ontem o Banco da Alemanha reduziu a taxa de juros; nos Estados Unidos, o preço dos títulos americanos caiu para um preço menor do que o de março de 1994; a taxa de juros no México, que no auge da crise, dos títulos em peso, era de 83%, ontem chegou a 48%. Ou seja, mudou fortemente o quadro internacional. Do ponto de vista interno, começamos a criar aquilo que podemos chamar de uma espécie de circuito virtuoso. Qual seja: Governo forte consegue encaminhar reformas que dão uma segurança maior na entrada de recursos e, conseqüentemente, uma maior confiabilidade com relação à política cambial, permitindo reduzir a taxa de juros e proporcionando maior conforto para o Governo administrar suas contas públicas, fortalecendo e lhe dando maior chance de credibili-

dade. Os japoneses normalmente enxergam a longo prazo. Ontem eles compraram títulos a 6%, num valor próximo a US\$ 1 bilhão.

Do jeito que o Executivo e o Congresso andam, a credibilidade com relação às reformas tende a ser crescente. Aí, sim, vamos criar condições para enfrentar o ponto muito bem colocado pelo Deputado Delfim Netto. Temos a grande tarefa de enfrentar a questão do gasto público. Esta tarefa implica enfrentar questões muito complicadas. O Deputado Delfim Netto lembrou muito bem que o gasto com pessoal do setor público este ano chega a US\$ 33 bilhões. Destes, US\$ 14 bilhões correspondem a gastos com inativos do setor. Recolhem-se da folha de pagamento dos trabalhadores do setor US\$ 2 bilhões. É extraordinário! Entram US\$ 2 bilhões e saem US\$ 14 bilhões. Há um buraco de US\$ 12 bilhões para a questão dos inativos do setor público. Esse problema não é do Executivo, é do Congresso. O Congresso terá que enfrentar a discussão sobre a reforma administrativa e a questão das aposentadorias privilegiadas. Sem esta solução — neste ponto concordo totalmente com o Deputado Antônio Delfim Netto — não há espaço para aumentar a receita. Por mais que estabeleçamos tributações, precisamos melhorar a poupança do setor público, que só vai poder ser melhorada na hora em que enfrentarmos a questão do gasto. A questão do gasto passa pela questão da administração pública, da estabilidade e da Previdência. O Governo quer enfrentar essa questão e vai precisar da colaboração do Congresso que, tenho certeza, estará à altura desse desafio. (Palmas)

**DAGOBERTO LIMA GODOY** Agradecemos ao Deputado Antonio Kandir a importante contribuição, especialmente as boas notícias que nos traz sobre as perspectivas de que a reforma tributária avance no ritmo e no conteúdo que desejamos. É importante ressaltar aqui a presença do espírito de sintonia com o momento. Tanto o Deputado Delfim Netto como o Deputado Antonio Kandir não deixam de se deter nessa questão dramática das taxas de juros no Brasil.

Com a palavra o Deputado Alberto Goldman.

**ALBERTO GOLDMAN** Sr. Presidente, Srs. componentes da Mesa, companheiros de trabalho no Congresso Nacional, Deputados, Senadores, Srs. Empresários. Acostumei-me, durante minha vida política, a ser sempre um debatedor em confronto às vezes bastante difícil e radical com outros debatedores.

Hoje, sinto que há mais pontos de convergência do que de divergências. Creio que esse é um dado muito importante na vida política do País. Quando digo isto não me refiro apenas a uma posição individualizada, minha, mas a uma postura daquilo que represento, das forças que represento, do Partido que represento.

O fundamental é que demos um passo político muito importante para o País, sem o qual muita coisa que vem acontecendo hoje não se teria encaminhado. O fato de termos conseguido fazer a convergência de uma maioria expressiva da sociedade resultou em uma maioria expressiva no Congresso Nacional.

Convivi durante muito tempo com contradições, vetores que se contrapunham de todos os lados, que davam, em geral, resultante zero, ou uma velocidade muito pequena, em que não dava para realizar nada.

O pior que se pode ter num país é uma resultante zero. Caminhando para um e outro lado pode-se ter soluções e alternativas diferentes, mas há encaminhamentos, há alternativas. A pior solução que pode haver num país é não se caminhar para lugar nenhum. Durante muito tempo não caminhamos para lugar nenhum.

Creio que hoje a situação é diferente. Estamos caminhando numa direção. Podemos ter erros, desacordos, mas há um direcionamento básico no qual estamos todos empenhados. O resultado dessas votações no Congresso Nacional identifica muito bem isso. Uma presença majoritária define uma linha básica que está situada na concepção que demorou muito a ser clara no Brasil, mas que começa a ser mais consistente. A grande crise que enfrentamos é a do Estado brasileiro. Já devíamos ter discutido essa questão. No início da década de 80, iniciou-se essa discussão. Estamos em meados da década de 90 e só agora as coisas começam a se concretizar, começam de fato a andar na direção certa.

PODEMOS  
TER  
DESACORDOS,  
MAS HÁ UMA  
DIREÇÃO  
BÁSICA NA  
QUAL ESTAMOS  
EMPENHADOS

O caminho que deveremos percorrer é muito longo, bastante difícil, pois temos um conjunto não só de legislações, mas de cultura com a qual estamos envolvidos. É preciso mudá-las, mas nem sempre se consegue isso com um discurso, com um simples seminário. É nessa direção que se deve caminhar.

O Estado brasileiro foi fundamental para chegarmos a um ponto de desenvolvimento do País, na década de 70, início da de 80. Para nós é muito claro: esse modelo se esgotou naquele momento. Só agora, de fato, estamos caminhando nas reformas necessárias.

Até a convivência com o Ministério no Governo Itamar deixou muito clara a questão da crise do Estado brasileiro. Aqui ressalto a questão apresentada pelo Deputado Delfim Netto, de que é fundamental se entender a questão da participação de capitais privados. A privatização, concessões, todos os sistemas de captação de capitais privados nacionais e estrangeiros, se é um elemento, uma condição necessária para se retomar o desenvolvimento econômico, o crescimento, não é uma condição suficiente. Talvez seja esta a colocação do Deputado Delfim Netto. Ressalto que não é uma condição suficiente.

Na área em que estive ligado nos últimos tempos, a de transportes, iniciamos um processo de privatização sem que tivéssemos lei, legislação apropriada.

Buscamos uma legislação capenga existente. Apesar disso, hoje vários contratos de manutenção, de restauração, de ampliação do setor rodoviário estão sendo assinados. Era o que podíamos fazer naquele momento. Deixamos um plano para um volume bem maior do que já está sendo feito agora.

É muito visível, claro para todos que vai haver uma intervenção do Estado na área de rodovias e também em outras, inevitáveis, onde o capital privado, por razões naturais, não irá de forma nenhuma. Não posso imaginar como vamos construir estradas no Centro-Oeste brasileiro, buscar ampliação das fronteiras agrícolas em áreas onde a produção ainda não atinge um nível que possa garantir que o investimento no transporte seja rentável, sem que tenhamos retorno dos recursos através de pedágios. É evidente que a participação do capital estatal vai continuar sendo fundamental num País como o Brasil. Isso talvez mude radicalmente em décadas ou num século. Para nós, não há dúvida de que a participação do Estado vai ser fundamental nesse investimento. Neste momento falo somente de infra-estrutura.

Essa questão fiscal tem que ser resolvida, é uma questão indiscutível. O Governo dispõe hoje de um Orçamento que só lhe dá condições de se dedicar a três itens: pagar o funcionalismo federal; cobrir as aposentadorias e pensões do sistema previdenciário e, inevitavelmente, pagar os juros da sua dívida — quando ocorre aumento da taxa de juros há uma implicação brutal nas contas do poder público — e mais nada.

Cito o exemplo ocorrido em 1993: o investimento feito pelo Ministério dos Transportes em todas as áreas somadas, rodovias, ferrovias, portos, navegação, transporte urbano, do qual o Ministério está encarregado de uma parte, do sistema CBTU, inclusive com recursos do BID e do Bird, recursos internos e externos, de US\$ 450 milhões, que representam 0,1% do PIB, ou próximo a isto, quando na década de 70 chegamos a investir 1,5% do PIB. Não estamos investindo 10% do que investíamos naquela década. Por isso não dá sequer para fechar buraco.

TEMOS NO  
SETOR DE  
TRANSPORTES  
PATRIMÔNIO  
ENORME,  
DE US\$ 150  
BILHÕES,  
QUE ESTAMOS  
JOGANDO  
FORA

A manutenção e a conservação pura e simples do sistema torna-se inviável. Não tem sentido. Temos um patrimônio enorme em todo o setor de transporte de US\$ 150 bilhões — é o cálculo — que estamos jogando fora; nem a manutenção conseguimos fazer. Isso aconteceu durante muito tempo em algumas áreas do setor privado.

Esta é uma questão que tem que ser resolvida. Ela será resolvida com uma série de mudanças. Estamos caminhando com as mudanças na área econômica de maneira célere. Em discussões, essa matéria, em certos aspectos, amadureceu bastante. Nos anos passados até agora, isso fica muito claro para todos nós. Raramente há divergência. Alguns dizem que não votam nisso porque não votam. Mas qual a razão? Tenho a minha cultura, a minha vida... Sou, por

exemplo, presidente de uma Comissão que trata da questão do petróleo, da modificação da Constituição. Aprovada a Emenda Constitucional, não se muda nada num primeiro momento. Continua vigorando a Lei 2.004, de 1953, que deu exclusividade à Petrobras, como órgão único de operação no setor de petróleo. Não mudou nada, absolutamente nada. Mas, a partir daí, vamos discutir o modelo de exploração do petróleo. Vamos discutir se a exclusividade da Petrobras vai ser mantida ou vamos abrir de fato o setor à participação de outros capitais.

Convivi com essa luta pelo monopólio estatal do petróleo na década de 50. Fiz muito bem e teria feito novamente porque, naquele momento, a Petrobras era fundamental ao País, que não tinha, absolutamente, condição de tocar esse setor, e que, com ela teve, com todos os defeitos, com todos os equívocos. Sem dúvida, foi algo extremamente importante para o País, mas temos que ter clareza, e o Congresso a tem, de que ele não pode ficar preso a uma situação que existia, a uma conjuntura da década de 50. Ele tem que verificar no momento atual quais são as mudanças que têm que ser feitas e embarcar nessa direção.

Saindo um pouco da questão da infra-estrutura, darei ênfase a algo que tem sido colocado de passagem. Alguns itens que têm sido abordados aqui são muito evidentes. Quando falamos no Custo Brasil, há uma questão em alguns de seus itens tão importantes quanto os que estamos discutindo.

A questão educacional, para mim, é tão importante quanto essa que estamos discutindo, em relação ao Custo Brasil. É impossível não levarmos em conta que se de um lado o Estado brasileiro, que investiu em infra-estrutura, em grandes montantes, em volumes bastante expressivos, a partir desse momento, também, houve uma deterioração de todo o sistema educacional, do sistema de saúde, no Poder Judiciário. A deterioração desse sistema tem um Custo Brasil muito expressivo. E não podemos deixar de lado essa questão. Ela tem que ser uma preocupação nossa, do Congresso. É natural que o ramo industrial veja com o imediatismo das questões que se colocam diante de si; mas nós, parlamentares, que temos uma visão mais global dos problemas, temos que ver com mais clareza itens, situações do Custo Brasil. Com o Poder Judiciário, por exemplo, convivi muito quando estava em uma Secretaria no Estado de São Paulo. Há uma responsabilidade fantástica do Poder Judiciário nesse estrondo, nesse buraco que temos no setor da previdência pública. Vi na Secretaria de Administração do Estado de São Paulo decisões judiciais que davam ganho de causa ao funcionário. Aliás, nunca vi decisão judicial contra o funcionário, só a favor, com pareceres da Procuradoria que depois eram estendidos, decisões judiciais que depois eram estendidas a eles mesmos. Então, na questão do Poder Judiciário, da educação, da saúde, da segurança, o que temos de gasto com empenho que temos que dar para a sociedade para poder enfrentar as questões hoje existentes é algo que não podemos deixar de levar em conta.

Estando em acordo quanto às posições colocadas pelos debatedores anteriores, encerro dizendo que o papel do Congresso e do conjunto da sociedade é buscar fazer com que esse vetor que conseguimos — não é fácil e não é o destino saber que esse vetor será mantido — tenha o seu módulo e velocidade mantidos. Não demais. Não podemos atropelar os acontecimentos, o amadurecimento. Precisamos tomar cuidado com isso também. Não dá para fazer, em um dia, o que deve ser feito em um, dois, três anos. Temos alguns anos pela frente. Não podemos diminuir nem a velocidade, nem aumentá-la demais. Não devemos atropelar ninguém, até para que não sejamos atropelados.

É esta a forma de conduzir o processo, com a consciência e o consenso que conquistamos. Não podemos abrir mão desse relativo consenso porque é ele que irá fazer com que o País retome o crescimento e o desenvolvimento econômico. (Palmas)

**DAGOBERTO LIMA GODOY** Muito obrigado, Deputado Alberto Goldman.

Quanto ao aspecto da importância da educação, dentro do contexto do problema aqui examinado, existe convergência e o nosso Presidente Mario Amato, na abertura dos trabalhos, fez uma referência explícita a isso.

Agradecemos a sua importante contribuição.

Passo a palavra ao Deputado José Carlos Aleluia.

**JOSÉ CARLOS ALELUIA** Dr. Dagoberto Lima Godoy — Presidente dos trabalhos, Dr. Mario Amato, Presidente da CNI, Srs. Membros da Mesa, Srs. Parlamentares, Srs. Empresários, começo dizendo que quando o meu Partido decidiu apoiar a candidatura do Senador Fernando Henrique Cardoso, confesso que tinha dúvidas, porque entendia que as posições de propostas de mudanças do meu Partido estavam muito claras e que essa coligação poderia não trazer muita clareza para as mudanças que entendíamos necessárias. Naquele momento, o Partido colocou suas posições. Hoje, evidentemente, posso garantir que tenho até visto de maneira favorável e com surpresa a firmeza com que o Presidente Fernando Henrique e sua equipe têm abraçado as propostas que defendíamos desde a frustrada Revisão Constitucional do ano passado e que logo no início do Governo voltamos a reafirmar quando o Presidente estava formando a sua equipe.

No entanto, não sou tão otimista quanto o meu companheiro Antonio Kandir. Recordando a fábula de La Fontaine da lebre e da tartaruga, seguramente não somos lebres, porque temos uma direção fixa, sabemos para onde vamos, mas também não podemos ser tartarugas, até porque estamos promovendo mudanças, para atender a clientelas ou, pelo menos, atender a pes-

soas e instituições que têm pressa de continuar vivos. Eu diria particularmente no que se refere ao empresariado, por estar aqui com os Senhores. Têm pressa nas mudanças, porque, mantidas as condições de estresse empresarial, provocado pelo Plano de Estabilização num prazo muito longo, seguramente vamos ter algumas baixas ao longo das mudanças e a vitória pode não ser a desejada ao fim.

Não podemos ser tartarugas. Para os senhores terem uma idéia, fui, há duas semanas, convidado a um debate na Universidade Federal da Bahia, custeada com recursos do Tesouro Nacional. Esse debate era numa segunda-feira e começava às 9h. Para que houvesse esse debate, a Universidade parou três dias. Imaginem os senhores pararem três dias suas empresas para realizar um debate. Esta, a primeira observação. Cheguei ao debate às 9h e me comunicaram que havia sido transferido para as 10h. Aproveitei, cumpri outro compromisso, voltei às 10h e o debate começou às 11h. Para completar, no auditório não havia mais que uma dezena de alunos e não mais que uma dezena do corpo docente da Universidade. E pararam três dias.

Infelizmente o Governo não resolveu enfrentar, mesmo com as forças que tem, essa ineficiência estrutural mencionada pelo Deputado Alberto Goldman, que considero da maior importância. O Poder Público federal dedica-se basicamente à educação pública federal, mas o Ministro entende que não deve enfrentar, no momento, a ineficiência, o corporativismo incrustado nas Universidades públicas brasileiras.

AS MINORIAS  
POLÍTICAS NO  
CONGRESSO  
NÃO QUEREM  
NEGOCIAR.  
MAS NÃO  
PODEMOS  
PERMANECER  
NESTA TRILHA

Voltando especificamente ao tema, temos de comemorar as vitórias do Congresso. Essas vitórias são importantes, têm demonstrado que há uma maioria predominante e que a estratégia da minoria foi equivocada porque, se tivéssemos buscado a negociação, poderíamos ter até perdido na qualidade das mudanças realizadas, mas seguramente seria melhor para as minorias. As minorias não negociaram. Por isso, embora eu seja um defensor ferrenho da negociação política, no particular os resultados são melhores do que os da negociação. No entanto, não podemos permanecer nesta trilha. É necessário retomar a trilha da negociação. A aprovação das emendas constitucionais, e o Deputado Alberto Goldman disse muito bem, não traz conseqüências imediatas e práticas.

Vamos tomar caso a caso. Primeiro, aquele em que me envolvi mais diretamente — a questão da navegação, do transporte (art. 188). Todos chamam cabotagem, mas, na verdade, é a questão do transporte, com ênfase no transporte marítimo.

A mudança vai ser aprovada em segundo turno, e depois — Deus queira — será aprovada no Senado. No primeiro momento que começamos a analisar essa mudança, fomos ao Executivo, ao Ministro dos Transportes, ao Ministro da Marinha, ao Ministro da Fazenda, ao Ministro do Planejamento, ao Ministro

Chefe da Casa Civil. Dissemos: “Nada adianta os Senhores estarem propondo mudanças na cabotagem se há 22 meses temos a Lei dos Portos na mão e muito pouca coisa fizeram.”

O maior produto da Comissão que analisou a emenda constitucional da cabotagem foi induzir o Poder Executivo a formar o chamado Grupo Executivo de Modernização dos Portos.

Não tenho, particularmente, acompanhado o dia-a-dia dos trabalhos, mas sei que foi demonstração de vontade política do Governo que, embora tivesse

NOS PORTOS  
OS INTERESSES  
CORPORATIVOS  
DETERMINAM  
UMA ESPÉCIE  
DE LEI DO  
QUANTO MAIS  
CARO MELHOR

aprovado a Lei dos Portos, não tinha seqüência prática, porque havia uma obstrução. Nos portos brasileiros existe uma conjugação de interesses, que não são só os trabalhadores os responsáveis pela não evolução das coisas. Existe o interesse corporativo das empresas estatais dos portos, e existe o interesse de alguns empresários operadores de portos, que ganham percentual sobre os custos e têm interesse que os custos sejam elevados.

Portanto, essa mudança da navegação só terá resultados se tivermos a demonstração da vontade política da implantação dos portos; depois, a estruturação de uma lei moderna da indústria naval, uma lei moderna do transporte naval, que venha trazer a remoção dos obstáculos que os armadores e os construtores navais brasileiros têm que enfrentar para serem competitivos. Assim, não podemos admitir que apenas a aprovação dessa emenda possa trazer resultados significativos.

Não há dúvida — usando uma linguagem da Medicina — de que, se fizermos a desobstrução, não simplesmente com angioplastia, e, sim, realmente, com uma cirurgia mais profunda nos portos brasileiros, no caso da cabotagem nos dois portos, e se operarmos na questão da navegação marítima, obteremos resultados imediatos na questão do transporte em geral, com reflexos no transporte rodoviário, que é dramático. Temos de reconhecer que a participação do transporte marítimo no País com uma costa como esta, da ordem de 17%, tem de necessariamente estressar sua rede rodoviária, como está estressada hoje, acompanhada da falta de investimento, acarretando as dificuldades que todos conhecem.

Outra emenda é a do gás. Mesmo com a modificação, que não foi introduzida, dificilmente gerará grandes transformações, até porque as legislações estaduais teriam de se encarregar disso. É pouco provável que os Estados tenham interesse, porque até hoje não demonstraram a mesma vontade de transformações que tem demonstrado, pelo menos em média, o Governo Federal. Menciono, como exemplo, o setor elétrico. O Governo Federal anunciou a privatização de suas empresas de eletricidade. Não estou defendendo nem condenando, vou apenas mencionar que não há nos Estados, em média, a mesma

SEM  
ESTABILIDADE  
DE REGRAS  
NINGUÉM  
VAI  
INVESTIR, A  
MENOS QUE  
HAJA UMA  
TAXA DE  
RETORNO  
MUITÍSSIMO  
ATRATIVA

demonstração. Os Governos dos Estados vêm-se opor à modernização do setor elétrico de modo geral. Opuseram-se à aprovação da Lei de Concessões e, agora, se opõem à comercialização direta de energia — uma das iniciativas mais modernas introduzidas na área que tem a oposição ferrenha de todos os governos estaduais, inclusive os do meu Partido, alegando que traria dificuldades a suas empresas.

Portanto, a emenda do gás não vai trazer grandes resultados. Talvez na área federal, na questão de importação de gás. E só isto.

A do petróleo, como disse o Deputado Alberto Goldman, vai exigir esforço muito grande para ser feita a legislação. No caso, é necessário que o Governo entenda que se quer ter o poder concedente, o poder de autorizar, terá de ser um pouco discricionário, de criar organismo de Estado, e forte. Neste particular, o Governo atual até agora não demonstrou nenhuma aptidão de fazê-lo. Isto é necessário na área de energia, é necessário na área de comunicações, e — entendo — vai ser necessário na área de petróleo.

Quando falo organismo de Estado, refiro-me, por exemplo, às chamadas *Public Utility Comissions*, instituições que não vão depender da vontade momentânea do Governo, mas seriam compostas por membros que dariam — é fundamental — estabilidade às regras, porque, sem estabilidade de regras, ninguém vai investir, a menos que haja uma taxa de retorno extremamente atrativa para conseguir resultados em espaço muito curto de tempo.

Conseqüentemente, o Governo teria de exercer uma pressão, no sentido de manter a aceleração das mudanças constitucionais em curso, como também dar suporte à realização das legislações infraconstitucionais.

Estávamos, pela quarta vez, o Deputado Alberto Goldman e eu, tentando instalar a Comissão Mista da Câmara dos Deputados e a do Senado, que tem a incumbência de analisar a Medida Provisória da Lei de Concessões. Lá precisaríamos ter pelo menos oito Membros. Tínhamos quatro. Não foi diferente nas reuniões passadas. O Congresso tem feito muita coisa, tem ajudado, o Executivo está na direção certa, mas na velocidade errada. Com essa velocidade, muito iremos perder na questão da atratividade, inclusive em relação a países do nosso Continente. Evidentemente alguns chegarão tão debilitados ao tão sonhado desenho da arquitetura, que de pouco valeriam para algumas instituições as transformações realizadas. (Palmas)

DAGOBERTO LIMA GODOY Agradecido, Deputado José Carlos Aleluia, por sua importante contribuição.  
Com a palavra o Deputado José Genoíno.

JOSÉ GENOÍNO Sr. Presidente Mario Amato, demais integrantes da Mesa, minhas Senhoras, meus Senhores, meus caros colegas Parlamentares:

Preliminarmente peço desculpas pelo atraso, pois estava na Comissão de Constituição, Justiça e Cidadania, relatando Emenda Constitucional, e, como Relator, não podia ausentar-me enquanto a questão não fosse resolvida.

Estou participando desta Mesa na parte final. Não acompanhei o conjunto das intervenções.

Vou expressar minha opinião sucinta sobre alguns temas que considero importantes.

Esta relação politizada do Congresso Nacional, de maneira plural, com as entidades representativas do empresariado brasileiro é muito importante, pois, por meio dessa interlocução e desse diálogo político, sem maniqueísmo, poderemos construir um canal político importante para a discussão do conteúdo do que tem de ser a agenda das reformas neste País.

Hoje há um debate no País e no mundo sobre os termos da agenda das reformas que têm de ser discutidas.

O problema não é a velocidade das discussões. O problema é o conteúdo dessa agenda.

A sociedade brasileira está percebendo que tem de sair do debate preliminar para entrar no mérito das questões. Sobre o mérito dessas questões é que é importante o debate político. Nós, da esquerda, do Partido dos Trabalhadores, temos de comprar este debate e nele interferir. Tanto nas emendas constitu-

A ESQUERDA,  
O PT, DEVE  
DEBATER.  
AFINAL,  
SOMOS  
ALTERNATIVA  
POLÍTICA

cionais, nas emendas infraconstitucionais, até nas políticas de Governo, porque, como oposição, temos de construir um diálogo alternativo na disputa política que o cidadão brasileiro está acompanhando em relação ao mérito das questões.

Vejamos bem a questão do Estado. Ao se discutir o Custo Brasil a questão do Estado é muito importante.

Certamente muitos dos que estão neste Plenário e nesta Mesa já se deram muito melhor com este Estado do que eu, porquanto nunca fui homem deste Estado, até porque este Estado, sempre que pôde, alijou-me do processo político. Portanto, este Estado não teve o esforço deste Deputado, nem sua aprovação, até porque não podia, pois estava excluído da relação com o Estado. Este Estado construído no Brasil está enfrentando uma crise. Em que sentido essa crise vai ser solucionada? Vai-se solucionar a crise do Estado

brasileiro pelo caminho de deixá-lo cair numa morte lenta, gradual e segura, por meio de um processo de definhamento, ou se vai enfrentar o problema do Estado — no meu modo de entender por um caminho também equivocado —, com uma chave milagrosa para tudo, a privatização sem a definição de certos critérios.

Portanto, tem-se de discutir, evidentemente, a nova relação do Estado com o cidadão, com a iniciativa privada, e discutir, nessa posição do Estado, os termos da inserção competitiva do Brasil no mundo.

Interessante vermos o problema das emendas constitucionais.

Esse debate — fui minoria e o digo publicamente — foi mal equacionado no Congresso Nacional. Tanto nas emendas aprovadas como nas que vão ser aprovadas, podíamos discutir, sim — é o que defendo — um modelo de parceria, os termos dessa parceria a serem estabelecidos com a iniciativa privada, nacional e estrangeira.

Os Senhores sabem que o conteúdo das concessões que vão materializar essa parceria é da maior importância. Quero discutir as cláusulas dessa parceria.

Em primeiro lugar, para mim o Estado é mais importante, enquanto indutor, um fiscalizador, um regulamentador, um instrumento de disputas políticas do que propriamente um agente empresarial direto. É fundamental, nas condições dessa parceria, a discussão de seu papel regulamentador, do seu papel fiscalizador, a discussão sobre a contrapartida social, no sentido de o Estado como promotor da cidadania, e o Estado enquanto árbitro dos conflitos, que são naturais numa sociedade democrática, entre o privado e o público e entre os diversos interesses.

No debate na área das telecomunicações, perdemos a oportunidade de fazer o melhor, se nos termos do modelo de flexibilização se estabelecessem duas pontas: de um lado, o setor público; de outro, o setor privado, num sistema de parceria, com regras claras, a serem definidas via processo legislativo, que forçaria o Congresso a um debate mais profundo, a um debate mais criterioso, que seria lei complementar.

Temos de abrir o debate sobre o Estado. Nós, da esquerda, não precisamos ficar na defensiva para discutir o Estado. Nunca fui ministro, nunca fui governador, nunca dirigi este Estado, nunca dirigi uma estatal, numa empreguei ninguém em estatal. Não morro de amores por este Estado. Não morro por este Estado, digo-o francamente. Este Estado nunca me beneficiou. Pelo contrário. Se dele dependesse em determinados momentos, talvez nem aqui estivesse.

Então, quero redirecionar as políticas públicas no País. Neste ponto, entra um problema importantíssimo para discutir com o empresariado.

O processo de modernização das relações do Estado com o setor privado, se não incluirmos, num debate franco, a agenda social que o mundo está discutindo, para evitar o barbarismo, a exclusão social, a degradação das condições de cidadania, isto pode interferir na estabilização da economia.

Quando se discutem os elementos de uma estabilização duradoura, além dos fatores meramente econômicos, temos de levar em conta os fatores políticos e o nível de estabilização social.

Sabem os Senhores que, nos termos em que o Brasil está organizado hoje, não temos estabilização social. Uma crise social pode interferir, e interfere, na estabilização econômica.

Pouco se diz do México, pouco se diz sobre a questão do México. Talvez esta questão seja discutida, porque existe lá um movimento, uma rebelião social, fruto do grau de exclusão que aquele país passou.

Então, é necessário, neste diálogo positivo do Congresso com o empresariado, incluir este tema no debate.

Primeiro, para não considerarmos que, sendo estatal, vai-se garantir bem-estar social. Não tenho esta visão. Nem tudo que é estatal garante o bem-estar social. Nem tudo que é privado vai garantir o bem-estar social.

Temos de discutir os termos da diminuição do Custo Brasil, a racionalidade com a promoção da cidadania.

Este debate é muito importante que seja feito dentro do Congresso Nacional e na relação com o empresariado.

É necessário também que se inclua na agenda do debate a reforma política.

É IMPORTANTE  
O CONGRESSO  
DISCUTIR  
MUITO A  
DIMINUIÇÃO  
DO CUSTO  
BRASIL, POIS  
RACIONALIZAR

Temo que a reforma política que está sendo discutida no Congresso Nacional se reduza à questão da reeleição. Discute-se reeleição a um ano da eleição. Discutir-se reeleição a quatro anos pode virar uma excelente moeda de pressão ou de troca. Discutir-se a cláusula de barreira e não travar um debate estratégico sobre o conjunto das reformas políticas, a reforma do Poder Judiciária, um debate sobre o pacto federativo, sobre a representação proporcional dos Estados na Câmara Federal, porque o sistema de representação na Câmara, na hora de se discutir uma Lei de Concessões, na hora de se discutir o Orçamento da União, na hora de se discutir as Políticas Públicas, isso pega. Os Deputados sabem como esta questão pega e ela tem de ser discutida sem aquele sectarismo de diminuir esse ou aquele Estado ou de aumentar o poder desse ou daquele Estado.

É PROMOVER  
A CIDADANIA

Particularmente estou empenhado em outro elemento dessa reforma política — a funcionalidade da Instituição Parlamento, até mesmo num dos elementos, para estabelecer com a sociedade organizada uma relação funcional produtiva e transparente, e isso não ocorre hoje dentro do Congresso Nacional.

Claro que o Governo Fernando Henrique Cardoso é heterogêneo, é um Governo de tensionamento, é um Governo com políticas que podem ir no sentido de uma ou de outra hegemonia.

É necessário termos clareza e consciência de que hoje a administração do Plano Econômico está-se dando em condições e num patamar diferente de quando o Plano Econômico foi instrumento fundamental de uma vitória política.

O Plano Econômico está sendo administrado com dificuldades, tem problemas, tem de ser aberto o debate sobre a questão no Congresso que não seja maniqueísta, como torcida de futebol, quem torce contra ou a favor. Há problemas reais. O País está tendo problemas por não ter uma Política de Desenvolvimento Industrial. O País está tendo problema de como estabelecer os parâmetros desta relação de abertura, por não estar discutindo de maneira profunda.

Esta, a grande questão do Congresso Nacional — uma reforma tributária para valer — uma das condições para que possamos ter estabilização duradoura.

Haverá problema em relação às contas públicas, problemas em relação à caixa, em relação a investimento, qual a poupança que este País terá.

Certamente alguns aqui dirão que ela vem de investimentos — é verdade, pode vir de algumas privatizações. No entanto, se não houver uma reforma tributária e fiscal, o caminho pela metade, o caminho estará comprometido. Certamente esta questão já foi colocada aqui.

Sr. Presidente, Srs. integrantes da Mesa, ao colocar minha opinião sobre esta agenda, minha preocupação é levar o debate dessa agenda sem o viés corporativo, seja o corporativismo dos empresários, seja o corporativismo dos trabalhadores organizados, pois, quando se fala em corporativismo, sempre se olha para os trabalhadores. No entanto, há o corporativismo dos empresários. Estou dizendo isto numa entidade essencialmente corporativista. E tem de ser assim, porque o corporativismo é elemento constitutivo da democracia. Passa a ser nefasto quando perde a universalidade nas instituições do Estado — no caso o

Parlamento e o Executivo e os Partidos políticos. Tem-se de fazer uma mediação com esse interesse.

QUANDO O EMPRESÁRIO COLOCA O DEBATE ALÉM DE SEU INTERESSE

Quando o empresariado abre um debate sobre a agenda dentro de uma visão mais global, é importante, porque superamos, evidentemente, aquilo que há de positivo no corporativismo. Não tenho preconceito. O corporativismo é positivo. Aliás, não existe sociedade democrática no mundo moderno, nos países mais desenvolvidos, que não seja fundada no corporativismo. É justo. Nem sempre as reivindicações dos diversos segmentos corporativos podem ser as reivindicações desse ou daquele Partido, dessa ou daquela decisão do Congresso.

IMEDIATO

Este sentido mais global é da maior importância para que o debate não se transforme em queda-de-braço.

ELE MOSTRA O QUANTO AMADURECEU

Ao colocar o empresariado o debate além de seus interesses legítimos, de segmentos, de empresas, de setores, é grande demonstração de amadurecimento e de politização.

POLITICAMENTE

Como digo isto sempre que estou num debate com o Movimento Sindical, tenho de dizer também numa entidade sindical, de caráter patronal, legítima, e que tem suas reivindicações. (Palmas)

DAGOBERTO LIMA GODOY Agradecemos ao Deputado José Genoíno por sua exposição, que complementou magistralmente este Painel, que atestou o nível de maturidade política a que chegamos no País, a convergência em relação aos grandes obstáculos que temos de vencer. Certamente estimula a CNI a continuar esta busca do diálogo com o Congresso, o que faremos na repetição de Eventos como este, agora para detalhar, ponto a ponto, os problemas apresentados como cenário geral.

Agradeço, mais uma vez, ao Presidente Mario Amato pela delegação, e encerro minha Coordenação. (Palmas)

## ENCERRAMENTO

MESTRE-DE-CERIMÔNIAS Senhoras e Senhores, a Confederação Nacional da Indústria agradece a todos os Participantes, especialmente aos Srs. Membros do Congresso Nacional que prestigiaram o Evento, cujos nomes citarei: S. Ex<sup>as</sup> os Srs. Senadores José Ignácio Ferreira, Romeu Tuma, Roberto Cavalcante, Fernando Bezerra, Geraldo Melo, Esperidião Amin, Elcio Alvares e Sérgio Machado; S. Ex<sup>as</sup>. Sr<sup>as</sup>. e Srs. Deputados Anivaldo Vale, Raimundo Santos, Antônio Feijão, Ricardo Barros, Luís Roberto Ponte, Gerson Peres, Nelson Marchezan, José Santana de Vasconcellos, Sandro Mabel, João Almeida, Ricardo Rique, Alcione Barbalho, Edson Queiroz, Cunha Bueno, Osvaldo Coêlho, Márcio Fortes, Delfim Netto, Theodorico Ferraço, Antonio Kandir, Alceste Almeida, Eduardo Mascarenhas, Alberto Goldman, José Carlos Aleluia, Confúcio Moura, Melquíades Neto, Maria Elvira, Paes Landim, João Maia, José Genoíno, Francisco Horta, Manoel Castro, Paulo Rocha, Valdenor Guedes e Júlio Raedecker. ■