



CENTRO UNIVERSITÁRIO DO SUL DE MINAS

**PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM GESTÃO E
DESENVOLVIMENTO REGIONAL**

MESTRADO EM GESTÃO E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

Lucas Maiolini Valim

**ZONAS ECONÔMICAS ESPECIAIS NO ESTADO DE
MINAS GERAIS: uma análise dos fatores viabilizadores e
dificultadores**

Varginha, MG, 2022

Lucas Maiolini Valim

**ZONAS ECONÔMICAS ESPECIAIS NO ESTADO DE
MINAS GERAIS: uma análise dos fatores viabilizadores e
dificultadores**

**SPECIAL ECONOMIC ZONES IN THE STATE OF
MINAS GERAIS: an analysis of the enabling and
hindering factors**

Dissertação de pesquisa apresentado ao Comitê de Ética em Pesquisa como requisito parcial para obtenção do Título de Mestre pelo Programa de Pós-graduação em Gestão e Desenvolvimento Regional do Centro Universitário do Sul de Minas.

Área de Concentração: Gestão, formação e desenvolvimento.

Linha Pesquisa: Gestão, organizações e políticas de desenvolvimento.

Orientador(a): Prof. Dr. Rodrigo Franklin Frogeri

Co-Orientador: Profa. Dra. Gladis Camarini

Este exemplar corresponde à versão final da dissertação defendida pelo aluno Lucas Maiolini Valim e orientado pelo prof. Dr. Rodrigo Franklin Frogeri

Assinatura do orientador

Varginha, MG, 2022

Agências de fomento e números dos processos:

Ficha catalográfica elaborada pelo
SIBi – Sistema Integrado de Bibliotecas / UNIS-MG

VALIM, Lucas Maiolini.

V172 Zonas econômicas especiais no Estado de Minas Gerais:
uma análise dos fatores viabilizadores e dificultadores. / Lucas
Maiolini Valim. – 2022.
165 p. : il.

Orientador: Prof. Dr. Rodrigo Franklin Frogeri.
Coorientadora: Profa. Dra. Gladis Camarini.
Dissertação (mestrado) – Centro Universitário do Sul de Minas,
Programa de Pós-Graduação em Gestão e Desenvolvimento
Regional. Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional, 2022.

1. Zonas econômicas especiais. 2. Engenharia de transportes. 3.
Economia. 4. Infraestrutura. 5. Desenvolvimento regional. I.
FROGERI, Rodrigo Franklin, orient. II. CAMARINI, Gladis, coorient. III.
Centro Universitário do Sul de Minas. VI. Título.

CDD: 338.9

Lucas Maiolini Valim

**ZONAS ECONÔMICAS ESPECIAIS NO ESTADO DE
MINAS GERAIS: uma análise dos fatores viabilizadores e
dificultadores**

Dissertação de Mestrado aprovada pela Comissão Julgadora, constituída por:

**Presidente: Prof. Dr. Rodrigo Franklin Frogeri – Orientador
Centro Universitário do Sul de Minas - UNIS-MG**

**Coorientador(a): Prof^(a). Dr^(a). Gladis Camarini
Centro Universitário do Sul de Minas - UNIS-MG**

**Membro: Prof. Dr. Francisco José Bernardino da Silva Leandro
City University of Macau - China**

**Membro: Prof. Dr. Pedro dos Santos Portugal Júnior
Centro Universitário do Sul de Minas - UNIS-MG**

A Ata da defesa com as respectivas assinaturas dos membros encontra-se no processo de vida acadêmica do aluno.

Varginha, 13 de Março de 2023

Aos meus queridos Pais e irmã, admiração e carinho por toda dedicação em minha trajetória.

Todo meu Amor a minha esposa e filha, que me iluminam na ternura e enobrecem minha alma. Vocês inspiram o melhor em meu coração.

Eternamente grato a DEUS pelas bênçãos em nossas caminhadas.
Que nossas vidas resplandeçam na alegria e paz.
Que nossos trabalhos sirvam aos propósitos divinos.

AGRADECIMENTOS

Agradeço especialmente a minha família, pela dedicação e confiança em minhas aspirações profissionais.

Agradeço à Instituição de Ensino UNIS-MG, pela oportunidade única de crescimento pessoal e profissional.

Aos Professores orientadores Dr.º Rodrigo Franklin Frogeri e Dr.^a Gladis Camarini, pelo incentivo, contribuições e dedicação à pesquisa desenvolvida.

Aos Professores(as) da banca examinadora:

Agradeço ao DER/MG, pelo berço de minha história profissional.

“Toda sabedoria vem do Senhor e está com ele para sempre.
Quem pode contar a areia dos mares, as gotas da chuva e os dias do tempo?
Quem pode atingir a altura do céu, a extensão da terra, a profundidade do abismo?
A sabedoria foi criada antes de todas as coisas, e a inteligência prudente vem da eternidade.
Fonte da sabedoria é a palavra de DEUS no mais alto dos céus, e seus caminhos são os
mandamentos eternos.
A quem foi revelada a raiz da sabedoria?
Quem lhe concedeu os desígnios secretos?
A ciência da sabedoria, a quem foi manifestada?
E quem compreendeu sua grande experiência?
Só um é sábio, e muito temido, sentado em seu trono.
É o Senhor quem a criou, quem a viu e mediu.
E a derramou sobre todas as suas obras e em toda carne, segundo sua liberalidade.
Ele a concedeu àqueles que o amam.
O Amor do Senhor é uma sabedoria gloriosa àqueles aos quais se revela, Ele a comunica para
que o vejam”.

(ECLESIÁSTICO I, versículo I ao X, Origem da Sabedoria)

RESUMO

As Zonas Econômicas Especiais (ZEEs) tornaram-se nas últimas décadas uma importante estratégia para o estímulo econômico. As ZEEs são associadas às políticas de desenvolvimento regional e combate à estagnação econômica. A efetividade de uma ZEE perpassa o contexto econômico regional e suas potencialidades, políticas de incentivo, atração de investimentos assim como a oferta de infraestrutura para o escoamento produtivo. Neste sentido, o transporte sendo o mais eficiente possível pode reduzir custos e riscos. Contudo, o Brasil pode apresentar limitações ao desenvolvimento de ZEEs especialmente devido ao desequilíbrio de sua matriz de transportes predominantemente associada ao modal rodoviário. Ante ao exposto, observa-se por um lado uma ferramenta consolidada de desenvolvimento econômico para países emergentes (ZEEs) e por outro uma infraestrutura de transporte ineficiente. No Brasil há 26 ZEEs, mas apenas duas estão em efetivo funcionamento e, especificamente no estado de Minas Gerais, há duas ZEEs aprovadas, mas ainda em estágio de projeto. Diante do cenário estabelecido, o objetivo desta dissertação é analisar os fatores que podem dificultar ou facilitar a efetiva implantação de ZEEs no estado de Minas Gerais. Metodologicamente, o trabalho é caracterizado como um estudo de caso, abordagem qualitativa e epistemologia interpretativista. Os dados do estudo foram coletados por meio de entrevistas semiestruturadas com representantes municipais envolvidos com os projetos de ZEEs nas cidades mineiras de Teófilo Otoni e Uberaba. Os dados coletados foram analisados por meio das técnicas de Análise Lexical e Análise de Conteúdo. Como resultado desta pesquisa, sugere-se um modelo teórico-hipotético baseado na inter-relação dos fatores facilitadores da efetiva implantação de ZEEs no estado de Minas Gerais, dos fatores dificultadores, da efetividade de uma ZEE sob influência dos modais de transporte e, por fim, resultando na performance do modelo e promoção do desenvolvimento regional.

PALAVRAS-CHAVE: Zonas Econômicas Especiais. Engenharia de Transportes. Economia. Infraestrutura. Desenvolvimento Regional.

ABSTRACT

Special Economic Zones (SEZs) have in recent decades become an important strategy for economic stimulus. The SEZs are associated with regional development policies and the fight against economic stagnation. The effectiveness of an SEZ depends on the regional economic context and its potentials, incentive policies, attraction of investments, as well as the supply of infrastructure for productive flow. In this sense, transportation being as efficient as possible can reduce costs and risks. However, Brazil may present limitations to the development of SEZs especially due to the unbalance of its transport matrix predominantly associated with the road modal. In view of the above, on the one hand, there is a consolidated economic development tool for emerging countries (SEZs) and, on the other, an inefficient transportation infrastructure. In Brazil there are 26 ZEEs, but only two are in effective operation and, specifically in the state of Minas Gerais, there are two SEZs approved, but still in the project stage. In view of the established scenario, the objective of this dissertation is to analyze the factors that can hinder or facilitate the effective implementation of SEZs in the state of Minas Gerais. Methodologically, the work is characterized as a case study, qualitative approach and interpretivist epistemology. The study data were collected through semi-structured interviews with municipal representatives involved with the SEZs projects in the Minas Gerais cities of Teófilo Otoni and Uberaba. The data collected were analyzed using Lexical Analysis and Content Analysis techniques. As a result of this research, a theoretical-hypothetical model is suggested based on the interrelation of facilitating factors for the effective implementation of SEZs in the state of Minas Gerais, of the hindering factors, of the effectiveness of an SEZ under the influence of transportation modals and, finally, resulting in the model's performance and promotion of regional development.

KEYWORDS: Special Economic Zones. Transport Engineering. Economy. Infrastructure. Regional Development.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Evolução da matriz de transporte de cargas do Brasil, de 2016 para 2018, em TKU's.....	16
Figura 2 – Comparação de matrizes de transporte de carga entre Países de mesmo porte territorial.....	17
Figura 3 – Mapa das ZPE's brasileiras.....	24
Figura 4 – Abrangência geográfica da Sudam, Sudene e Sudeco.....	25
Figura 5 – Previsão de Participação do PIB, população e PIB per capita por região em 2018.....	27
Figura 6 – Trabalhos similares ao de Naeem et al. (2020).....	32
Figura 7 – Publicações realizadas ao longo dos anos que envolveram ZEEs e Modais de transporte.....	37
Figura 8 – Quadro de elementos necessários para crescimento de ZEE's.....	43
Figura 09 – Modelo teórico e hipotético do estudo	47
Figura 10 – Modelo teórico e hipotético alinhado com framework do Banco Mundial (2017).....	49
Figura 11 - Fluxograma da pesquisa	52
Figura 12 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 1	61
Figura 13 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 2 e 3.....	63
Figura 14 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 4	65
Figura 15 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 5	68
Figura 16 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 6	71
Figura 17 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 7	73
Figura 18 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 8	76

Figura 19 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 9	78
Figura 20 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 10	81
Figura 21 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 11	83
Figura 22 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 12	86
Figura 23 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 13	89
Figura 24 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 14	91
Figura 25 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 15	93
Figura 26 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 16	95
Figura 27 - Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 17	98
Figura 28 – Modelo teórico e hipotético final do estudo.....	115

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Relação de estudos seminais de acordo com a plataforma ConnectedPapers	32
Tabela 2 – Relação de estudos derivados de acordo com a plataforma ConnectedPapers.....	33
Tabela 3 – Revisão nas bases de dados acadêmicas	34
Tabela 4 - Relação de revistas científicas com a respectiva quantidade de estudos publicados	35
Tabela 5 – Relação de autores com a respectiva quantidade de estudos publicados	35
Tabela 6 – Apresentação de construtos, variáveis e respectivas referências bibliográficas.....	46
Tabela 7 – Descrição dos sujeitos de pesquisa propostos.....	54
Tabela 8 – Descrição dos sujeitos de pesquisa entrevistados.....	55
Tabela 9 – Identificação dos entrevistados por vínculo institucional, município e gênero.....	58
Tabela 10 – Quadro comparativo entre casos de sucesso e casos mineiros.....	113

LISTA DE ABREVIACÕES E SIGLAS

ABNT	Associação Brasileira de Normas Técnicas.
ANTF	Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários.
CNT	Confederação Nacional do Transporte.
DER/MG	Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem.
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro.
DNIT	Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.
FJP	Fundação João Pinheiro
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística.
ILOS	Instituto de Logística e Supply Chain LTDA.
RRFSA	Rede Ferroviária Federal S/A
ZEE	Zona Econômica Especial
ZPE	Zona de Processamento de Exportação
ZLC	Zona de Livre Comércio
ZFM	Zona Franca de Manaus

SUMÁRIO

RESUMO	VIII
ABSTRACT	IX
LISTA DE ILUSTRAÇÕES	X
LISTA DE TABELAS	XI
LISTA DE ABREVIACÕES E LISTAS	XII
1	
INTRODUÇÃO	14
1.1 Problema.....	18
1.2 Objetivos.....	22
1.2.1 Objetivo Geral.....	22
1.2.2 Objetivos Específicos.....	22
1.3 Delimitação do Estudo.....	22
1.4 Relevância do Estudo / Justificativa.....	28
1.5 Organização da Dissertação.....	29
2	
REVISÃO DE LITERATURA	30
2.1 Teorias do Desenvolvimento Econômico e Desenvolvimento Regional	37
2.2 Zonas Econômicas Especiais como Instrumento de Desenvolvimento Regional.....	40
2.3 Construção do modelo teórico da pesquisa.....	45
3 METODOLOGIA	51
3.1 Delineamento da pesquisa.....	51
3.2 Tipo de Pesquisa.....	53
3.3 População e amostra.....	53
3.4 Instrumentos de pesquisa.....	55
3.5 Procedimentos para Coleta de Dados.....	55
3.6 Procedimentos para Análise de Dados.....	56

4 RESULTADOS E ANÁLISES.....	58
5 CONCLUSÕES.....	116
REFERÊNCIAS.....	121
APÊNDICES.....	128
APÊNDICE A – Roteiro para Entrevista.....	129
APÊNDICE B – Relação entre os objetivos específicos e o roteiro de entrevista.....	132
APÊNDICE C- Transcrição das entrevistas.....	133
ANEXOS.....	153
ANEXO A – Termo de Consentimento Livre e Esclarecido.....	153
ANEXO B – Parecer Consubstanciado do CEP.....	156

1

INTRODUÇÃO

As Zonas Econômicas Especiais (ZEE's) são consideradas instrumentos de políticas econômicas e ferramentas para o desenvolvimento econômico. Por meio deste modelo, pode-se gerar atração de investimentos e reduzir a pobreza no entorno dessas zonas, especialmente em países emergentes (CAVALCANTE, 2020).

Segundo Hall e Charles (1981), políticas governamentais são elementos críticos ao desenvolvimento de indústrias em seus estágios iniciais. As ZEE's são espécies de Zonas Francas (ZF's) detentoras de incentivos fiscais para atração de investidores e baseiam-se no processamento de produtos internos ou importados com o objetivo de exportação (THE WORLD BANK, 2017).

O fenômeno constitui-se de áreas geograficamente delimitadas, com diferentes leis e regulações fiscais, voltadas principalmente para o fomento econômico através da atração de investimentos estrangeiros, aumento da produção industrial, logística, exportações e para a criação de empregos (CAVALCANTE, 2020). Assim como as Zonas de Livre Comércio (ZLC), as ZEE's podem funcionar como catalisadoras do comércio internacional, diminuindo-se impostos e taxas alfandegárias (CAVALCANTE, 2020).

O modelo econômico oferece amplo acesso ao mercado consumidor sem as tradicionais barreiras alfandegárias, representa ferramenta contra estagnação econômica e são comumente identificadas como Distritos Industriais (CAVALCANTE, 2020). Podem ser identificadas também como Zonas Francas - ZF's, Áreas de Livre Comércio (ALC's) e ainda como Zonas de Processamento de Exportações (ZPE's). Sua característica preponderante baseia-se em um modelo de benefício fiscal (CAVALCANTE, 2020).

Enquanto as ALC's são comumente utilizadas em cidades com fronteiras internacionais visando-se o aumento das atividades comerciais por meio da utilização de benefícios fiscais, as ZF's são voltadas para territórios de grande porte, cujo objetivo seja o crescimento e desenvolvimento regional (CAVALCANTE, 2018a). O modelo ZPE tem o mesmo objetivo das ZF's, sendo adequado à realidade de municípios. Os programas e projetos de ZPE's são desenvolvidos e implantados na esfera municipal após aprovação da união (CAVALCANTE, 2018a).

Nas últimas décadas, as ZEE's aumentaram consideravelmente ao redor do mundo. De acordo com últimas estimativas existem cerca de 5.000 unidades espalhadas em mais de 140 países, empregando aproximadamente 100 milhões de pessoas (UNCTAD, 2019). Para April (2017), na Ásia, as ZEE's são ferramentas já consolidadas para o crescimento das exportações. Também estão presentes em países desenvolvidos, só nos EUA existem cerca de 190 unidades responsáveis pela exportação de 3,5 bilhões de dólares anuais (UNCTAD, 2019).

Os complexos industriais criados para tais propósitos são os mais diversos, desde exportação de manufaturas, polos tecnológicos como também exportação de matérias-primas (THE WORLD BANK, 2017). O sucesso regional desta estratégia depende diretamente da geração de empregos, distribuição de renda e investimentos permanentes (THE WORLD BANK, 2017).

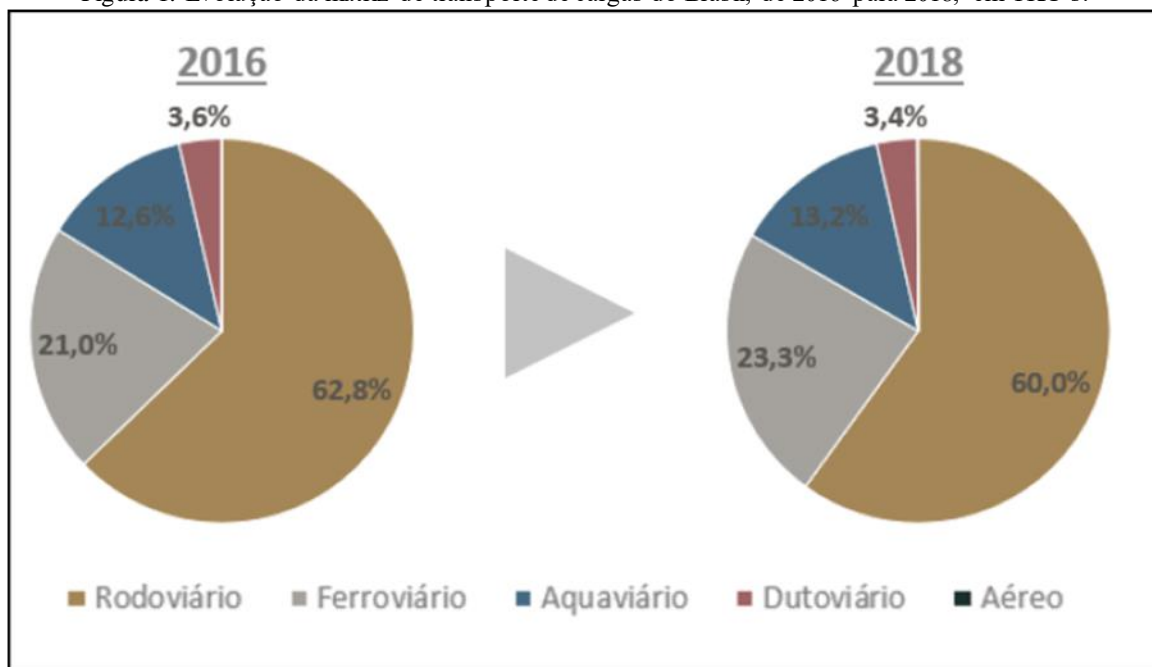
Neste intuito, as características regionais podem ser escrutinadas visando-se a identificação dos potenciais econômicos, assim como das regiões onde as características socioeconômicas, políticas, geográficas, dentre outros fatores, representem possibilidade de acesso e expansão para futuras ZEE's (CAVALCANTE, 2020).

A criação de distritos industriais que possibilitem a captação, agregação de valor e escoamento da produção para exportação pode ser adaptada para o formato de ZEE's, atraindo-se assim investimentos. No Brasil existem 26 ZPE's distribuídas em 22 estados (CARVALHO; PESSOTI, 2018). Tais eixos econômicos e logísticos, além de formadores de polos de crescimento econômico, podem alterar a realidade das regiões, atraindo-se recursos e capital humano (THE WORLD BANK, 2017).

Para que o modelo das ZEE's possa maximizar seus resultados produtivos são necessárias condições adequadas como um programa de incentivo fiscal sustentável que possibilite investimentos e infraestrutura ao contexto produtivo da economia regional (THE WORLD BANK, 2017). Neste sentido, o escoamento produtivo sendo o mais eficiente possível pode reduzir custos e riscos (PEREIRA, 2014). Opções de acessibilidade e mobilidade que atendam aos tipos de produtos a serem transportados na melhor razão volume/custo podem proporcionar melhor desempenho e rentabilidade às ZEE's (THE WORLD BANK, 2017). Contudo, o Brasil pode apresentar limitações ao desenvolvimento deste modelo especialmente devido a sua infraestrutura de escoamento produtivo (HADDAD, 2011).

Os alicerces da engenharia de transportes tornaram-se sensíveis e limitados aos gargalos da infraestrutura rodoviária. A seguir, na figura 1, apresenta-se a evolução percentual de utilização dos modais da matriz de transportes de cargas brasileira.

Figura 1: Evolução da matriz de transporte de cargas do Brasil, de 2016 para 2018, em TKU's.



Fonte: ILOS – Instituto de Logística e Supply Chain LTDA. Disponível em: <https://www.ilos.com.br/web/tag/matriz-de-transportes/>. Acesso em 16 out. 2020.

Conforme a Figura 1, o modal rodoviário responde por cerca de 60% do transporte de cargas no Brasil, gerando-se um desequilíbrio logístico como também na manutenção do modal. Nota-se que o modal rodoviário é naturalmente preferencial e estruturador no Brasil, devido a sua natureza quase particular de locomoção, porta a porta, sem as penalidades de embarque, desembarque e alfândega, à exceção do transporte coletivo (PEREIRA, 2014). Neste sentido, para sua própria sustentabilidade, faz-se necessário um modal secundário, adequado para grandes volumes de cargas a serem transportadas por longas distâncias (VILAÇA, 2005).

A intermodalidade constitui princípio de complementação entre os modais, onde um deve “desafogar” a sobrecarga de outro, permitindo-se de forma adequada o protagonismo sustentável de cada infraestrutura (PADULA, 2008). Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), o transporte social tem 96% de sua demanda alocada em rodovias, sendo o Brasil, evidentemente rodoviarista.

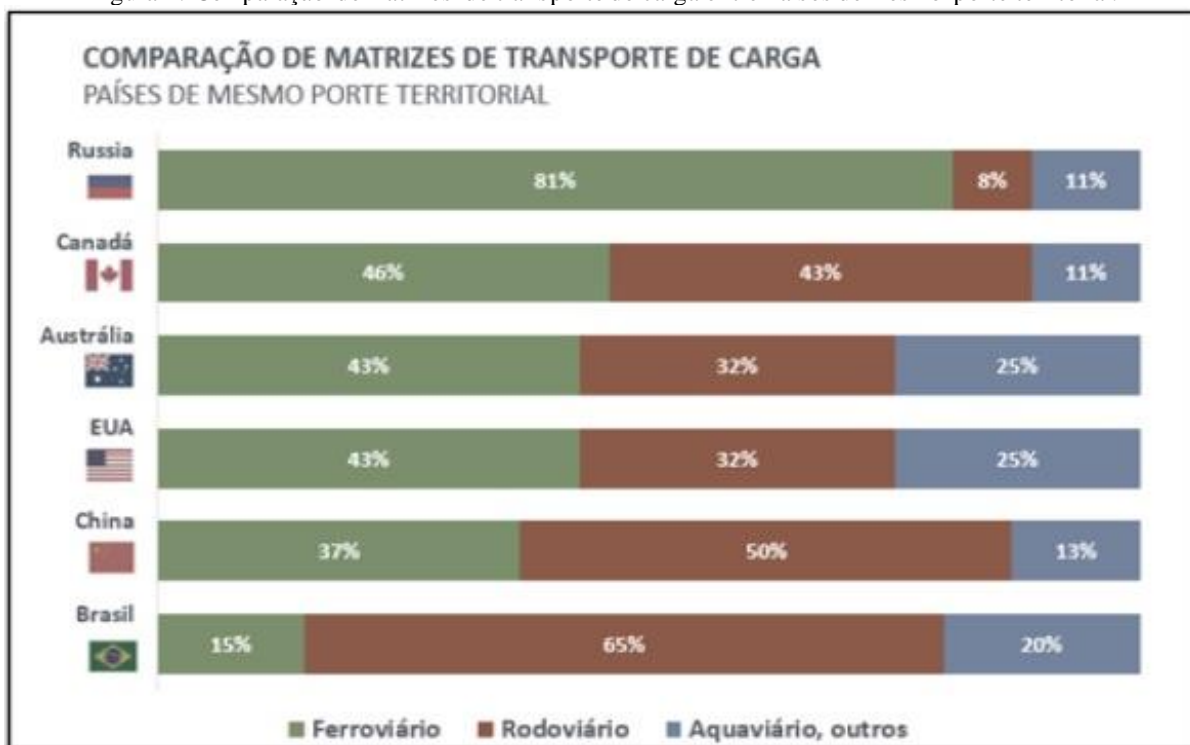
A intermodalidade de transportes é premissa básica para a implantação e manutenção sustentável das infraestruturas (VILAÇA, 2005). Além de necessidade para o fomento econômico, haja vista os custos de transportes serem inerentes a qualquer área econômica e

social, devendo sempre estarem vinculados às melhores opções de transporte (CAIXETA FILHO E MARTINS, 2001).

De acordo com Padula (2008, p.14) “os dados internacionais de países continentais levam à conclusão de que uma divisão ideal dos principais modais de transportes seria cerca de 20% para o rodoviário, 40% a 50% para o modal ferroviário e 35% a 40% para o hidroviário ou cabotagem, sendo os modais ferroviário e hidroviário responsáveis por 80% do comércio de um País”. Tal afirmação corrobora com os princípios da intermodalidade de transportes e a complementação de papéis entre os modais no atendimento das mais variadas demandas de transportes (PEREIRA, 2014).

A seguir, na figura 2, são apresentados dados comparativos das matrizes de transportes de cargas internacionais.

Figura 2: Comparação de matrizes de transporte de carga entre Países de mesmo porte territorial.



Fonte: ANTF – Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários.

Disponível em: <<https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>>. Acesso em 20 nov. 2020.

Comparando-se as matrizes de transporte em países como Rússia, Canadá, EUA e China, percebe-se que neles há parcelas mais equilibradas do transporte de cargas entre os modais, sendo na maioria dos casos, o ferroviário como receptor de majoritária parcela.

Os índices sugerem algumas indicações relativas à eficiência dos modais. O transporte de cargas por longas distâncias em ferrovias é mais barato e eficiente (RODRIGUES, 2004). O modal ferroviário comporta maiores volumes de cargas, sendo o gasto energético,

manutenção da infraestrutura e veículos, risco de acidentes, dentre outros, consideravelmente menores (FREITAS et al, 2004).

Segundo Vilaça (2005) “o Brasil gasta em média US\$ 1 bilhão a mais a cada ano por falta de transporte de cargas adequado”. Assim, o desequilíbrio logístico brasileiro aumenta consideravelmente os custos de transporte, prejudicando a competitividade internacional (VILAÇA, 2005).

Ao passo, a utilização majoritária de rodovias acelera a deterioração do pavimento, minorando a própria vida útil programada em projeto, sobrecarregando-se os sistemas de conservação. Assim gastando-se mais que o necessário para se manter as condições operacionais das rodovias, ainda que os resultados não representem soluções definitivas para os defeitos de pavimento (PEREIRA, 2014).

Aliam-se aos argumentos supracitados, a carência de fiscalização de cargas e ausência de verbas vinculadas que garantam as intervenções necessárias dentro de um planejamento técnico adequado - um dos exemplos acerca das consequências deste panorama é a malha rodoviária de Minas Gerais, a mais extensa do País, onde mais de 70% de sua extensão encontra-se em estado regular ou ruim (CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE - CNT, 2019).

Em junho de 2017, a CNT lançou sua segunda série histórica com dados disponíveis no Brasil sobre o setor de transporte, englobando-se movimentação de cargas e pessoas, infraestrutura, produção, frota de veículos e composição do setor. Os principais resultados são destacados a seguir: (i) a qualidade e crescimento da malha rodoviária não acompanham a demanda de infraestrutura para o escoamento da produção nem para o deslocamento de pessoas; (ii) a frota de veículos aumentou em 194,1%, de 2001 para 2016, mas as rodovias continuam com graves problemas de qualidade, comprometendo-se a segurança.

Ante ao exposto, observa-se por um lado uma ferramenta consolidada de desenvolvimento econômico para países emergentes (ZEE's) e por outro uma infraestrutura dos modais de transporte desequilibrada. Destarte, investigar a influência das Zonas Econômicas Especiais em proporcionar desenvolvimento econômico nas regiões em que se encontram, como também se melhorias e diversificação do sistema de infraestrutura de transportes podem influenciar e potencializar os resultados de tal ferramenta de desenvolvimento se faz necessário.

1.1 Problema

Os impactos econômicos e o desempenho das ZEE's são considerados positivos irradiando-se para as regiões circundantes. Todavia, limitam-se e diminuem progressivamente até um raio máximo de 50 km (FRICK; RODRÍGUEZ-POSE, 2019). De acordo com Haddad (2011), a implantação do modelo especialmente por meio de projetos de infraestrutura, pode aumentar a concentração de recursos em regiões específicas. Neste sentido, as ZEE's podem atuar como uma indústria motriz (PERROUX, 1977) e contribuir para uma economia de aglomeração (WEBER, 1929).

Para que alcancem os seus objetivos, as ZEE's devem explorar as especificidades regionais e estarem alinhadas com as metas de desenvolvimento industrial do País (NAEEM; WAHEED; KHAN, 2020). Ademais, devem ser criadas com o objetivo de ampliar a competitividade regional e irradiação do crescimento (NAEEM; WAHEED; KHAN, 2020).

No Brasil existem 26 ZEE's, das quais duas encontram-se em Minas Gerais, nos Municípios de Uberaba e Teófilo Ottoni. Segundo o Ministério da Economia, ambas estão incluídas nas 16 ZEE's devidamente autorizadas no país (CARVALHO; PESSOTI, 2018).

A ZPE de Uberaba, criada por Decreto Presidencial em 15 de junho de 2012, aguarda implantação de seu parque industrial junto à rodovia BR050 e ao entroncamento ferroviário que atende ao Distrito Industrial II (PREFEITURA DE UBERABA, 2020). Com a mudança de gestão do Poder Executivo Municipal em 2021, a nova administração declarou que as obras do distrito industrial seriam iniciadas até junho de 2021 (JM ONLINE, 2021), porém foram novamente paralisadas no mesmo ano.

A ZPE de Teófilo Otoni, criada pelo Decreto Federal n.º 1276/1994, encontra-se inoperante desde 1998, haja visto que os seus projetos de infraestrutura não foram executados até o ano de 2005 (TJMG, 2017). Atualmente há um processo judicial em andamento no Tribunal de Justiça de Minas Gerais – TJMG para averiguação das ações administrativas executadas pelo Município como também pela Administradora da Zona de Processamento de Exportação de Teófilo Ottoni S.A. – ZPEX (TJMG, 2017).

Este contexto de dificuldades nos projetos de implantação de ZEE's e sua efetiva operação se apresenta como uma constante no Brasil. A ZPE de Aracruz/ES, criada por Decreto Presidencial em 22 de dezembro de 2010, aguarda a implantação de seu parque industrial. A administração do Poder Executivo Municipal do período 2017-2020 optou pela reformulação do projeto de implantação e mudança da área destinada à ZPE (PREFEITURA ARACRUZ, 2019) com o objetivo de melhores adequações ao contexto regional. Assim, a Prefeitura de Aracruz formalizou a desistência do processo original em 2019, sendo revogado

pelo Decreto n.º 10.200 de 15 de janeiro de 2020, para desenvolvimento do novo modelo de ZPE que está em andamento (dados atualizados em abril de 2021).

No estado de São Paulo, a ZPE do Município de Fernandópolis, criada pelo Decreto Federal de 08 de julho de 2011, teve seu prazo para início das obras de implantação prorrogado até julho de 2022 conforme resolução federal n.º 12 de 29 de novembro de 2018 (REVOLUIR, 2019). A Prefeitura Municipal de Fernandópolis, desde 2018, acelerou os estudos de viabilidade para o projeto (ABRAZPE, 2018).

Diversas outras ZPE's brasileiras se encontram em um contexto semelhante ao das ZPE's mencionadas anteriormente, como por exemplo: ZPE de Rio Grande/RS, Imbituba/SC, Açú/RJ, Itaguaí/RJ e Bataguassu/MS. De outro modo, há ZPE's no Brasil efetivamente implantadas como por exemplo as ZPE's dos municípios de São Gonçalo de Amarante /CE e de Parnaíba/PI. Ambas possuem infraestrutura implantada e empresas instaladas.

As ZPE's de São Gonçalo do Amarante/CE e Parnaíba/PI representam polos industriais e gozam de logística para o escoamento da produção, destacando-se a proximidade com os portos, sendo um deles localizado no próprio complexo industrial e portuário do Pecém onde está inserida a ZPE de São Gonçalo do Amarante/CE, havendo ainda o porto de Itaqui/MA. Para efeitos desta pesquisa, entende-se por uma ZEE efetivamente implantada aquela que conta com uma infraestrutura adequada para acomodar as empresas, polos industriais em funcionamento e uma estrutura logística mínima para o escoamento da produção.

Ademais, observa-se na literatura que o excesso de burocracia associado aos projetos de ZEE's pode comprometer incentivos fiscais importantes para o modelo de desenvolvimento do tipo ZEE (SOSNOVSKIKH, 2017). De forma semelhante, os conflitos políticos podem inviabilizar projetos de ZEE's e inibir investimentos privados (ALKON, 2018). A criação de novas ZEE's tende a criar uma competição por investimentos com abrangência geográfica reduzida. Assim, municípios vizinhos ou próximos das ZEE's podem ser consideravelmente afetados devido a possível "fuga" de empresas para dentro da ZEE em busca das vantagens fiscais oferecidas (FROGERI et al., 2021; CAVALCANTE, 2020), justificando-se a observação do fenômeno das ZEE's na ótica dos tomadores de decisão de Municípios.

No caso da Índia, os gastos com infraestrutura e uma gestão ineficiente fizeram com que suas ZEE's falhassem na atração de investimentos e na conversão em crescimento econômico (MOBERG, 2015). Alguns problemas eram latentes como a centralização de decisões por parte do governo federal, tanto na escolha da localização do empreendimento

como na determinação das atividades comerciais a serem executadas. Assim, o modelo no país não representou integração econômica nas regiões onde atuou (MOBERG, 2015).

No caso Polonês, durante a década de 1990, o governo utilizou do modelo ZEE para redistribuir os parques industriais de regiões mais desenvolvidas para regiões que careciam de investimentos (GWOSDZ et al., 2008). A estratégia foi disseminada pelo país, porém suas localidades e políticas de incentivos foram influenciadas por interesses políticos e econômicos, o que não representou um planejamento de desenvolvimento regional (GWOSDZ et al., 2008).

Os casos internacionais demonstram que a iniciativa para promoção de ZEE's de sucesso tende a partir dos governos locais e estaduais, havendo, portanto, alinhamento com as demandas econômicas regionais, a percepção de possíveis investimentos estrangeiros como também a compreensão das necessidades de melhorias socioeconômicas ao longo do território (MOBERG; TARKO, 2021). Neste sentido, o planejamento do modelo pelo governo federal deve ser comprometido com estratégias de desenvolvimento econômico, em oposição aos *lobbies* e interesses políticos (MOBERG; TARKO, 2021).

Diante do cenário estabelecido, faz-se necessário observar o fenômeno da implantação de ZEE's no Brasil e compreender os fatores que podem dificultar ou facilitar a aplicação deste tipo de estratégia de desenvolvimento regional amplamente utilizada a nível mundial. Ademais, de acordo com Haddad (2011), projetos de infraestrutura tendem a contribuir para o aumento da concentração regional, o que justifica a necessidade de um planejamento mais amplo das ZEE's, considerando não somente as necessidades da própria ZEE, mas do seu entorno em termos de infraestrutura logística para o escoamento de produtos (PAN, NGO, 2016).

A infraestrutura de transportes constitui-se como premissa constitucional para a integração regional e desenvolvimento socioeconômico, conforme artigo V, Inc. XV da Magna Constituição Federal. Outrossim, deve garantir as melhores condições para o transporte da produção econômica. Caso contrário, cria-se um ciclo de desvantagens competitivas, tanto para o mercado interno quanto para exportações. O escoamento da produção, realizado majoritariamente pelo modal rodoviário, cria uma logística ineficiente e onerosa, através de caros fretes e prejuízos operacionais veiculares, refletindo-se por via de regra, no custo final dos produtos e serviços (PEREIRA, 2014).

Neste sentido, estabeleceu-se a seguinte pergunta de pesquisa: *quais os fatores que podem dificultar ou facilitar a efetiva implantação, operação e performance de Zonas Econômicas Especiais no estado de Minas Gerais?*

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo Geral

Analisar os fatores que podem dificultar ou facilitar a efetiva implantação de Zonas Econômicas Especiais no estado de Minas Gerais.

1.2.2 Objetivos Específicos

OE1: Analisar a influência da infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário no desenvolvimento de Zonas Econômicas Especiais mineiras.

OE2: Identificar os fatores facilitadores para a efetiva implantação de Zonas Econômicas Especiais mineiras.

OE3: Identificar os fatores dificultadores para a efetiva implantação de Zonas Econômicas Especiais mineiras.

OE4: Identificar a percepção de gestores públicos quanto à influência das ZEE's para o município.

1.3 Delimitação do Estudo

O exemplo brasileiro notório acerca do tema ZEE's é a Zona Franca de Manaus (ZFM), criada como Porto Livre em 1957, foi reformulada em 1967, onde incentivos fiscais foram instituídos para a implantação de um polo industrial comercial e agropecuário na Amazônia. Sua vigência foi promulgada pela Constituição de 1988 através do art. 40 do Ato das Disposições Constitucionais Transitórias (ADCT) preservando-se suas características de livre comércio. Em 2003, o art. 92 da ADCT estendeu por mais dez anos sua vigência. Por fim, em 2014, o Congresso Nacional promulgou a Emenda Constitucional n.º 83 que prorrogou os benefícios tributários da Zona Franca de Manaus até o ano de 2073.

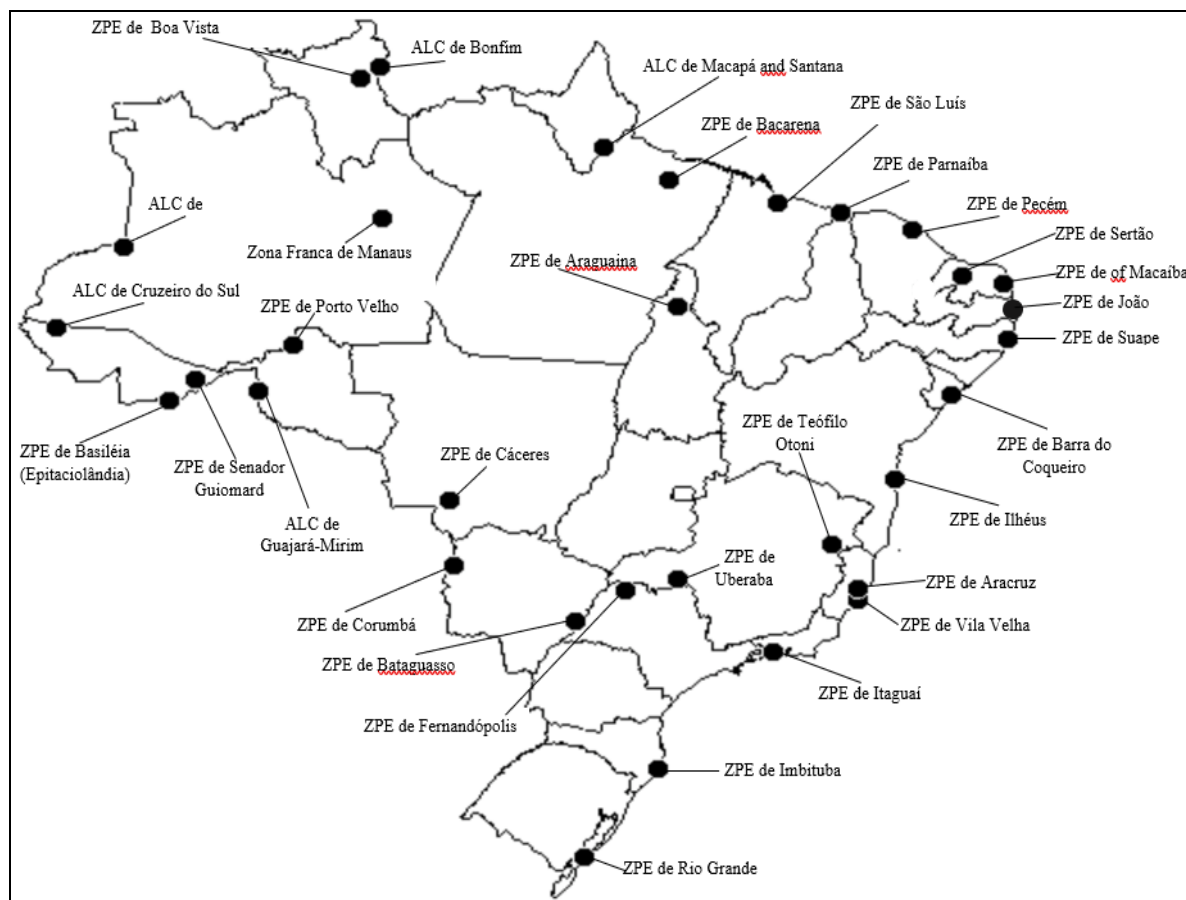
A ZFM propiciou o surgimento de seu polo industrial, o que acarretou crescimento do PIB do Amazonas (SÁ, 2015). Entre 1995 e 2010, o PIB do Amazonas cresceu mais que qualquer outro estado do Norte brasileiro, correspondendo a 5,4% ao ano; enquanto o Brasil cresceu 3,1% ao ano (SÁ, 2015). Todavia, a ZFM não logrou êxito em distribuir a riqueza nas regiões circundantes, promovendo um crescimento e desenvolvimento concentrado e desequilibrado (SÁ, 2015).

Estima-se que mais de 55% dos investimentos em políticas de desenvolvimento regional aplicados no Brasil são destinados à região norte, principalmente em função dos incentivos fiscais concedidos às empresas instaladas na Zona Franca de Manaus (CAVALVANTE, 2014).

Do total de ZPE's (26) distribuídas no Brasil apenas 16 ZPE's estão autorizadas para efetiva implantação (CARVALHO; PESSOTI, 2018), a saber: ZPE do Acre (AC - Acre); ZPE do Açu (RJ - Rio de Janeiro); ZPE de Araguaína (TO - Tocantins); ZPE de Barcarena (PA - Pará); ZPE de Bataguassú (MS - Mato Grosso do Sul); ZPE de Boa Vista (RR - Roraima); ZPE de Cáceres (MT - Mato Grosso); ZPE de Fernandópolis (SP - São Paulo); ZPE de Ilhéus (BA - Bahia); ZPE de Imbituba (SC - Santa Catarina); ZPE de Macaíba (RN - Rio Grande do Norte); ZPE de Parnaíba (PI - Piauí); ZPE de Pecém (CE - Ceará); ZPE de Suape (PE - Pernambuco); ZPE de Teófilo Otoni (MG - Minas Gerais); ZPE de Uberaba (MG - Uberaba) (BRASIL, 2020).

Na figura 3 são apresentadas as ZEE's existentes ao longo dos estados Brasileiros. Tanto nas formas de ZPE's, ALC's e ZF's.

Figura 3: Mapa das ZPE's brasileiras.

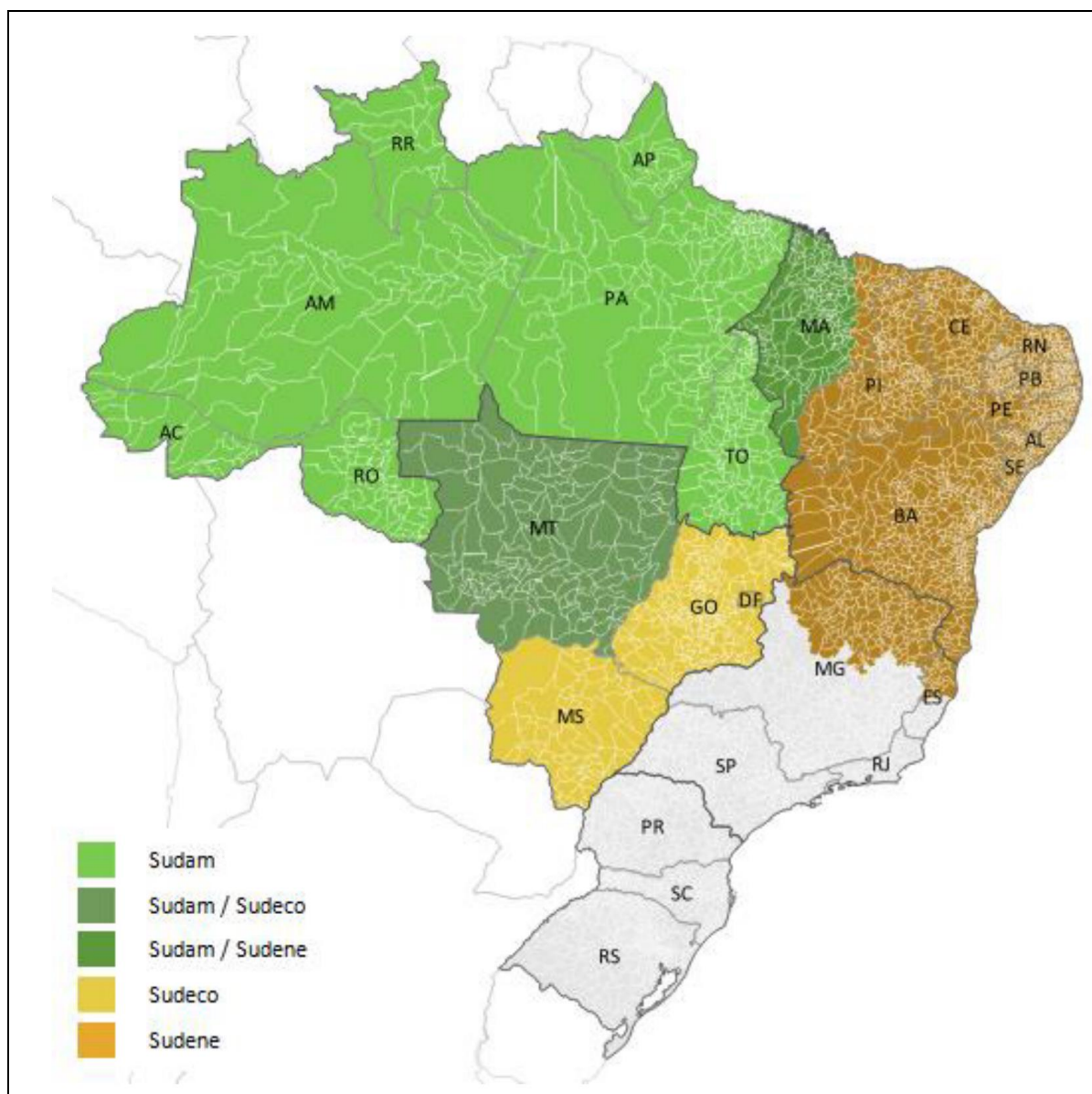


Fonte: Adaptado pelo autor de Frogeri et al (2021).

A incidência das ZEE's nas regiões Norte e Nordeste do país é mais intensa do que nas regiões Sul e Sudeste, parte pelo esforço empreendido por iniciativas governamentais no combate à desigualdade socioeconômica, como as Superintendências de Desenvolvimento Regional (SDR).

No cenário brasileiro, as SDR's são autarquias federais criadas como iniciativas públicas voltadas para políticas de desenvolvimento e constituem-se pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste – SUDENE, Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia – SUDAM e a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-oeste – SUDECO (CAVALCANTE, 2018a). Na figura 04, a seguir, é apresentada a abrangência das SDR's no território brasileiro.

Figura 4: Abrangência geográfica da Sudam, Sudene e Sudeco.



Fonte: Cavalcante (2018, p. 7).

Observa-se na figura 4 a concentração desta política nas regiões Centro-Oeste e Norte, haja vista a necessidade de promoção e redistribuição do crescimento econômico nacional, que historicamente ocorreu de forma mais intensa nas regiões Sul e Sudeste.

Para delimitar o escopo do estudo, o estado de Minas Gerais foi escolhido como *locus* da pesquisa devido as suas características, a saber: (i) o estado de Minas Gerais é o quarto maior estado da Federação Brasileira possuindo área de 586.521,123 km², totalizando-se 853 Municípios e uma população estimado em 2019 de 21.119.536 habitantes, sendo 9,94 milhões economicamente ativos. Seu produto interno bruto contabiliza 287 bilhões de reais (IBGE,2020); (ii) segundo o Departamento de Edificações e Estradas de Rodagem de Minas Gerais (DER/MG) é notória a extensão de sua malha rodoviária pavimentada, correspondente

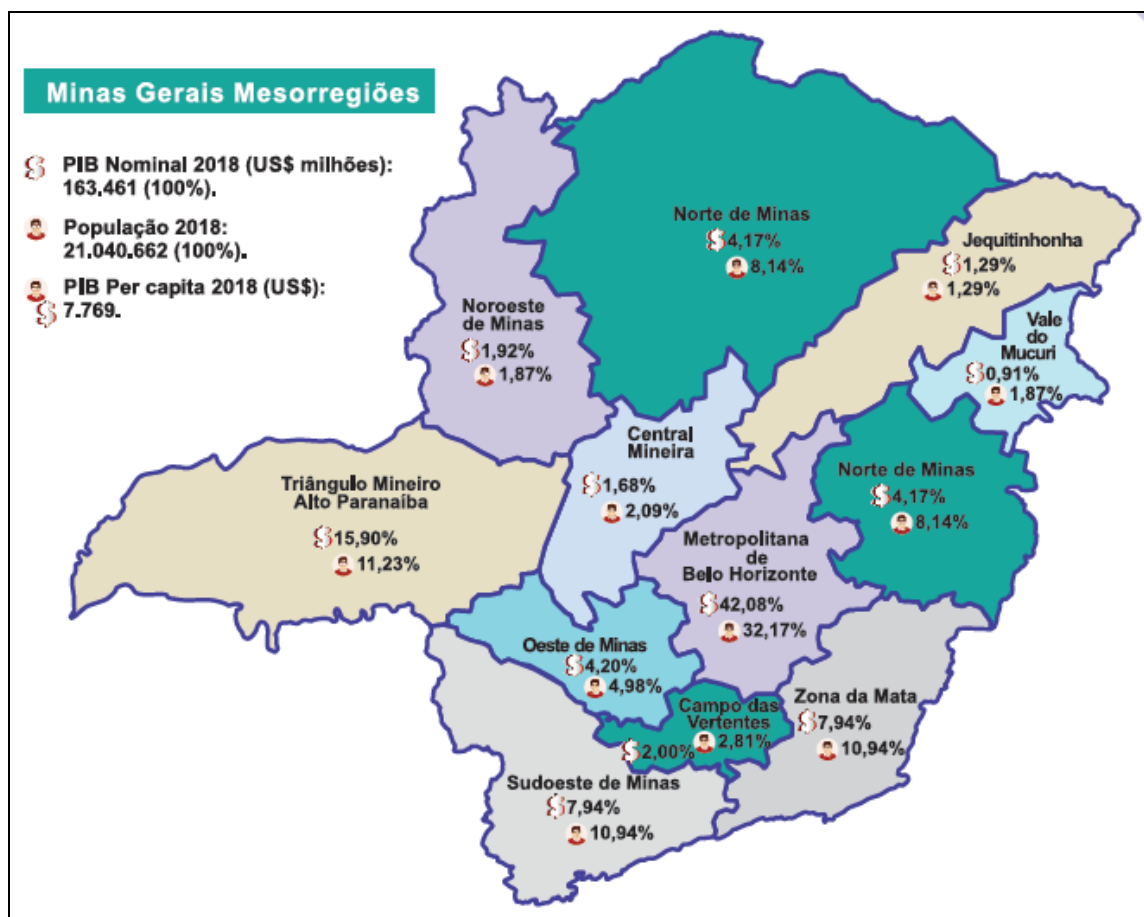
a 21.832,450 km, sendo a maior do Brasil. Sua razão ou densidade de pavimentação, dada em km/km² corresponde a 37,200; (iii) o estado de Minas Gerais possui características topográficas bastante específicas, sendo suas regiões predominantemente onduladas e montanhosas. As grandes dimensões do estado de Minas Gerais, ausência de litoral, topografia, interiorização da produção econômica e predominância massiva do modal rodoviário representam desafios para o aumento da eficiência dos transportes e por consequência da produtividade econômica.

O estado de Minas Gerais possui mais que o dobro de área que qualquer outro estado do Sudeste do Brasil (IBGE, 2020). Além disso, pelo fato da inexistência de costa litorânea, o escoamento da produção do estado de Minas Gerais deve ocorrer da forma mais eficiente possível.

O estado de Minas Gerais é o quarto maior estado brasileiro em porte territorial e é o terceiro maior exportador do Brasil (MDIC, 2018) além de deter a maior malha rodoviária pavimentada do país (DER/MG, 2021). Apesar disso, existem disparidades socioeconômicas regionais dentro do próprio estado de Minas Gerais.

Segundo previsão de participação no PIB de MG realizada em 2018 pelo IBGE, Fundação João Pinheiro e o Departamento Econômico ACMinas, algumas regiões do estado possuem menor representatividade, conforme Figura 5:

Figura 5: Previsão de Participação do PIB, população e PIB per capita por região em 2018.



Fonte: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística; Fundação João Pinheiro – FJP; Departamento Econômico ACMinas (2018). Disponível em < <https://www.minasguide.com/pt/minas-gerais-por-regioes/>>. Acesso em 19 abril 2021.

Percebe-se na figura 5 que tais disparidades existem ao longo do estado de MG, podendo ser reduzidas com políticas de fomento econômico e atração de investimentos, a exemplo das ZEE's (CAVALCANTE, 2020). Em Minas Gerais, as ZEE's de Teófilo Otoni e Uberaba, em estágios iniciais de projeto e implantação, podem representar grande estímulo econômico para exportações de matérias-primas e produtos.

O município de Teófilo Otoni situa-se na mesorregião do Vale do Mucuri, sua população estimada é de cerca de 140.937 habitantes (IBGE, 2020) e destaca-se pelo setor de exploração mineral. É considerado um polo regional tendo o maior PIB de sua mesorregião e o 49º PIB dentre os Municípios mineiros (IBGE, 2020).

O município de Uberaba situa-se no Triângulo Mineiro, possui população estimada em 337.092 habitantes (IBGE, 2020), possui o segundo maior PIB de sua mesorregião e o sexto maior PIB dentre os Municípios mineiros. O Município destaca-se pela produção agrícola e agropecuária.

De acordo com a figura 5, o Vale do Mucuri é a mesorregião com menor PIB nominal do estado de Minas Gerais, o que evidencia a necessidade de políticas de incentivo econômico

para que a região possa se desenvolver, gerando-se atração de investimentos, empregos e renda.

Por outro lado, a região do Triângulo Mineiro possui o segundo maior PIB nominal do estado, possuindo logística estratégica devido a sua localização próxima do Centro-Oeste brasileiro. O que mostra que a estratégia do tipo ZEE está sendo utilizada não apenas em regiões com baixos índices econômicos, como também em regiões que buscam explorar seu potencial produtivo e participação nos mercados internacionais.

Segundo a Fundação João Pinheiro, estima-se que para 2022 o PIB mineiro totalizará cerca de 924,700 bilhões de reais, representando cerca de 9,3% do produto agregado nacional (FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO, 2022).

1.4 Relevância do Estudo / Justificativa

Este estudo pode ser justificado sob diferentes perspectivas. Inicialmente como uma forma de contribuir para as discussões sobre estratégias de desenvolvimento econômico em países emergentes. Sob uma outra ótica, o estudo busca ampliar a literatura científica sobre ZEE's no Brasil que se apresenta escassa e em desenvolvimento. Na sequência essas duas óticas são discutidas em detalhe.

Segundo o Banco Mundial (2017), as ZEE's nas últimas duas décadas se tornaram instrumentos de desenvolvimento em economias emergentes. Sua estratégia de estímulo aos investimentos, transferência de tecnologias e sinergia econômica para fora das regiões em que operam representam objetivos de políticas desenvolvimentistas de crescimento.

Muitos países já implantaram ou estão em fase de implantação de modelos de ZEE's objetivando crescimento e desenvolvimento econômico (GYANWALI; GOKAMA; PRASAD, 2020). O surgimento de Zonas Econômicas Especiais depende de um programa de incentivos fiscais adequados ao contexto regional onde serão inseridas (CAVALCANTE, 2020). Da mesma forma, sua operação pode ser influenciada pela oferta de infraestrutura e pela compatibilidade com a natureza econômica da região (THE WORLD BANK, 2017).

Neste cenário onde se busca condições ideais para as operações das ZEE's, a infraestrutura pode desempenhar papel importante. Para Lang (2007), o chamado "custo Brasil", sinônimo do entrave econômico que limita o crescimento do País, remonta aos desafios de infraestrutura. Sua carência dificulta investimentos, encarece operações e pode inviabilizar o nascimento de complexos industriais, sendo estes, para Perroux (1977), fatores obrigatórios para o aumento e diversificação produtiva dos setores econômicos.

Para Veloso e Raul (2012), a irradiação do crescimento econômico dá-se também através das ofertas de infraestrutura de transportes, integrando-se investimentos, capital humano e produção econômica aos seus destinos, garantindo-se assim a integração territorial. Por fim, os estudos que envolvem ZEE's no Brasil têm se limitado a observar o fenômeno da Zona Franca de Manaus. Ademais, observa-se uma considerável concentração de estudos acadêmicos sobre a temática em poucos autores (CASTILHO; MENÉNDEZ; SZTULMAN, 2019; CAVALCANTE, 2014, 2018a, 2018b, 2020a; SÁ; MACHADO, 2013).

1.5 Organização da Dissertação

Esta dissertação está organizada da seguinte forma: Introdução, Revisão de Literatura, Metodologia, Análise e Discussão dos Resultados, Considerações Finais, Referências, Apêndices e Anexos.

A Introdução subdivide-se em seis subseções: Delineamento da pesquisa, Problema, Objetivos Geral, Objetivos Específicos, Delimitação do Estudo, Relevância do Estudo/Justificativa e Organização do Trabalho.

A Revisão de Literatura apresenta um panorama das pesquisas recentes sobre os conceitos de zonas econômicas especiais e modais de transportes. Aborda também pontos relevantes referentes aos temas de pesquisa.

A metodologia subdivide-se em quatro subseções: População e amostra, Instrumentos de Pesquisa, Procedimentos para Coleta de Dados e Procedimentos para Análise dos Dados.

Em seguida, apresentam-se a Análise e Discussão dos Resultados prosseguida pelas Considerações Finais, e por fim, as Referências. Nos Apêndices constam os instrumentos elaborados pelo pesquisador e nos Anexos outros documentos que não foram elaborados pelo pesquisador.

2

REVISÃO DA LITERATURA

A revisão da literatura foi realizada por meio de uma abordagem qualitativa e interdisciplinar. Realizou-se uma Revisão Sistemática da Literatura (RSL) do tipo meta-síntese (GALVÃO; RICARTE, 2019). A RSL do tipo meta-síntese é apropriada quando uma revisão visa integrar a pesquisa qualitativa. O objetivo de uma meta-síntese é “sintetizar estudos qualitativos sobre um tópico a fim de localizar temas, conceitos ou teorias-chave que forneçam novas ou mais poderosas explicações para o fenômeno sob análise” (GALVÃO; RICARTE, 2019, p. 60). De acordo com Bernstein (2014), a interdisciplinaridade ocorre quando duas ou mais disciplinas estabelecem ligações ou vínculos uma com a outra para alcançar conhecimentos diversificados e mais amplos sobre um determinado fenômeno. Os estudos qualitativos são baseados em análises de natureza teórica-empírica e permitem uma aproximação entre os sujeitos e objetos de pesquisa (MINAYO; SANCHES, 1993). A abordagem qualitativa deve descrever, compreender e explicar os fenômenos sob a perspectiva de estudos abertos e variáveis para subsequentemente ser usada em pesquisas estatísticas (MINAYO, 2012).

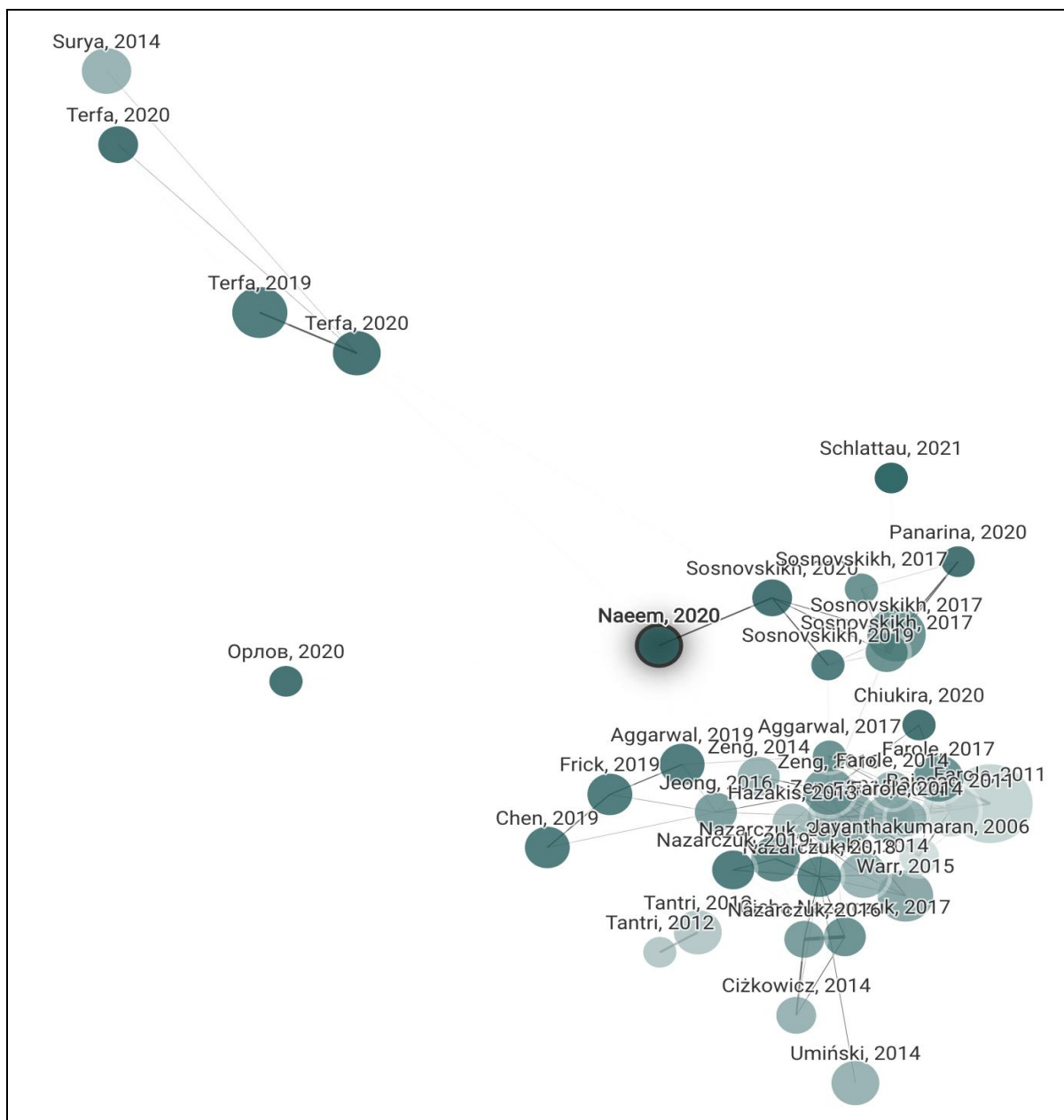
A busca pelo estabelecimento de relações entre disciplinas distintas pode ser realizada, inicialmente, pela RSL existente (WEBSTER; WATSON, 2002). Neste sentido, dois tipos de RSL podem ser utilizados: (i) o primeiro tipo de revisão tem um foco numa literatura já estabelecida e madura em que o corpo de conhecimento precisa de análise e síntese; (ii) um segundo tipo de revisão da literatura envolve um tema emergente cuja exposição beneficiaria potenciais fundações teóricas. Esta revisão tem características de ambas as abordagens pois envolve literaturas que possuem um corpo de conhecimento já bem desenvolvido (Modais de Transporte) e outro grupo de pesquisa mais incipiente (Zonas Econômicas Especiais). A revisão da literatura pode conduzir o pesquisador a propor um modelo conceitual que sintetize e amplie as pesquisas existentes (WEBSTER; WATSON, 2002). A contribuição do estudo estaria nas fundamentações relacionais estabelecidas pelo modelo conceitual e proposição de variáveis e construtos (WEBSTER; WATSON, 2002).

Para que uma RSL seja considerada confiável, Webster e Watson (2002) sugerem que as principais contribuições estão, provavelmente, nos principais periódicos científicos. Para alcançar esse objetivo foram utilizadas as aplicações Rayyan (<https://rayyan.qcri.org/>) e

Connected Papers (<https://www.connectedpapers.com/>). A plataforma ConnectPapers é uma ferramenta visual que ajuda cientistas e pesquisadores a encontrar e explorar trabalhos relevantes em seus campos de pesquisa (EITAN; SMOLYANSKY; HARPAZ, 2021). Rayyan é uma aplicação gratuita e *online* que auxilia pesquisadores com revisões sistemáticas de literatura (JOHNSON; PHILLIPS, 2018).

A RSL deste estudo ocorreu em três distintos momentos que se complementam. O primeiro momento ocorreu utilizando a plataforma ConnectedPapers para identificar estudos seminais e derivados do trabalho de Naeem, Waheed e Khan (2020). O estudo de Naeem, Waheed e Khan (2020) foi escolhido devido ao seu estreito alinhamento com o objetivo central deste projeto, podendo levar a outros estudos relevantes de acordo com a temática observada. (Barreiras e viabilizadores para o sucesso de Zonas Econômicas Especiais). Na Figura 6, a seguir, é apresentado o grafo de relações entre o estudo de Naeem, Waheed e Khan (2020) e outros trabalhos relevantes da literatura.

Figura 6: Trabalhos similares ao de Naeem et al. (2020)



Fonte: Desenvolvida pelo autor via plataforma ConnectedPapers.

A Figura 6 permite identificar estudos alinhados ao trabalho de Naeem et al. (2020). A seguir, no Quadro 1, é apresentada a lista de estudos considerados seminais de acordo com o trabalho de Naeem et al. (2020) e gerado pela plataforma ConnectedPapers.

Quadro 1 – Relação de estudos seminais de acordo com a plataforma ConnectedPapers

Título	Último autor	Ano	Citações	Citações gráficas
Special Economic Zones in Africa: Comparing Performance and Learning from Global Experiences	Thomas, Farole	2011	177	20
The economic impact of Special Economic	Jin, Wang	2010	319	18

Zones: Evidence from Chinese municipalities				
A Review of the Role and Impact of Export Processing Zones	Dorsati, Madani	1999	295	18
EXPORT PROCESSING ZONES: The Economics of Enclave Manufacturing	Peter G., Warr	1989	182	16
Special Economic Zones and the Opening of the Chinese Economy: Some Lessons for Economic Liberalization	Wei, Ge	1999	143	14
Benefit-Cost Appraisals of Export Processing Zones: A Survey of the Literature	Kankesu, Jayanthakumaran	2003	103	12
Special economic zones : progress, emerging challenges, and future directions	Gokhan, Akinci	2011	192	11
Export processing zones as catalysts	Lars J, Nilsson	1997	146	10
Export Processing Zones in the Dominican Republic: Transforming manufactures into commodities	Raphael, Kaplinsky	1993	182	10
An economic analysis of the duty-free zone	Koichi, Hamada	1974	224	10

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A lista de artigos apresentada no Quadro 1 sugere que são os trabalhos mais citados pelos artigos listados no gráfico da Figura 6. Isto geralmente significa que são trabalhos seminais importantes para este campo de pesquisa (EITAN; SMOLYANSKY; HARPAZ, 2021). A seguir, no Quadro 2, são apresentados os estudos que citaram muitas vezes os trabalhos apresentados no Quadro 1. Isto geralmente significa que são levantamentos de campo ou trabalhos recentes relevantes que foram inspirados (estudos derivados) por muitos artigos apresentados na Figura 6.

Quadro 2 - Relação de estudos derivados de acordo com a plataforma ConnectedPapers

Título	Último autor	Ano	Citações	Referências gráficas
Foreign Trade in Special Economic Zones in Poland	Stanisław, Umiński	2019	1	9
Using Special Economic Zones to Facilitate Development: Policy Implications	James, Zhan	2019	3	6
Embedded Enclaves? Initial Implications of Development of Special Economic Zones in Myanmar	Sina, Hardaker	2020	1	4
Reversing Uncontrolled and Unprofitable Urban Expansion in Africa through Special Economic Zones: An Evaluation of Ethiopian and Zambian Cases	Xingping, Wang	2020	0	3
Can public intervention improve local public sector economic performance? The analysis of Special Economic Zones in Poland	Katarzyna, Kopczewska	2019	0	3
Demystifying Chinese overseas investment in infrastructure: Port development, the Belt and Road Initiative and regional development	Weidong, Liu	2020	2	3
Do operations in SEZs improve a firm's	Jarosław	2018	3	3

productivity? Evidence from Poland	Michał Nazarczuk			
The Role of China's Overseas Special Economic Zones in Economic Development	Salah Eldin Mohamed Ibrahim, Elrashidy	2016	2	3
Sustainable and Special Economic Zone Selection under Fuzzy Environment: A Case of Pakistan	Sharafat, Ali	2020	3	3

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

O segundo estágio da RSL ocorreu pela busca por estudos nas maiores bases de dados acadêmicas, conforme Quadro 3.

Quadro 3 – Revisão nas bases de dados acadêmicas

Data base	Texto de procura	Resultados	Critério de exclusão	Critério de inclusão
SCOPUS	(TITLE-ABS-KEY (special AND economic AND zones) OR TITLE-ABS-KEY (sez) AND TITLE-ABS-KEY (transport))	138	133	5
Web of Science (WoS)	TÓPICO: (Special Economic Zones) OR TÓPICO: (SEZ) AND TÓPICO: (Transport)	31	31	0
EBSCO host	SU Special Economic Zones OR SU SEZ AND SU Transport	287	286	1
iee Xplore	("All Metadata":Special Economic Zones) OR ("All Metadata":SEZ) AND ("All Metadata":Transport)	93	91	2
Emerald insight	title:"Special Economic Zones" OR (title:"SEZ") AND (title:"Transport")	8	8	0
Total:		557	549	8

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

De acordo com as *strings* de busca um total de 557 estudos foram retornados e destes foram excluídos 549 de acordo com os seguintes critérios de exclusão: (i) estudos repetidos já encontrados em outras bases de dados; e (ii) estudos que não apresentavam exatamente uma relação entre modais de transporte e Zonas Econômicas Especiais. Não foi realizado nenhum tipo de corte temporal nas buscas realizadas. Para finalizar a RSL foi aplicada a técnica de bola de neve (BIERNACKI; WALDORF, 1981).

Finalmente, no terceiro passo, foi utilizada a plataforma Rryan para gerar os dados bibliométricos das publicações encontradas pela RSL que totalizou 28 estudos. Entre os 28 estudos analisados, 22 são artigos científicos revisados por pares, 3 livros e 3 artigos de

conferência de científica. O Quadro 4, a seguir, identifica as revistas científicas associadas às publicações sobre os temas analisados assim como o número de publicações.

Quadro 4 – Relação de revistas científicas com a respectiva quantidade de estudos publicados

Revista	Qtde
World Development	2
Asia Pacific Viewpoint	1
Central European Economic Journal	1
Development Policy Review	1
Economy of Region	1
European Journal of Development Research	1
Igarss 2014	1
Journal of Development Economics	1
Journal of International Economics	1
Journal of Transport Geography	1
Acta ophthalmologica	1
New Trends and Issues Proceedings on Humanities and Social Sciences	1
Research in Transportation Business and Management	1
Research Observer	1
Sustainability (Switzerland)	1
Symmetry	1
The American University in Cairo School of Humanities and Social Sciences	1
Transnational Corporations	1
Transportation	1
Nase More	1

Fonte: Desenvolvido pelo autor via plataforma Rryan (2021).

Nota-se uma baixa incidência de publicações em revistas acadêmicas o que pode sugerir que a abordagem conjunta de ZEEs e modais de transporte ainda está pouco desenvolvida na literatura científica. No Quadro 5, a seguir, detalha-se a quantidade de publicações sobre os temas por autor.

Quadro 5 - Relação de autores com a respectiva quantidade de estudos publicados

Autores	Qtde
United Nations Development Programme	3
World Bank	2
Cnuccd, D E L A	1
El-rashidy, Salah	1
Nazarczuk, Jarosław M.	1

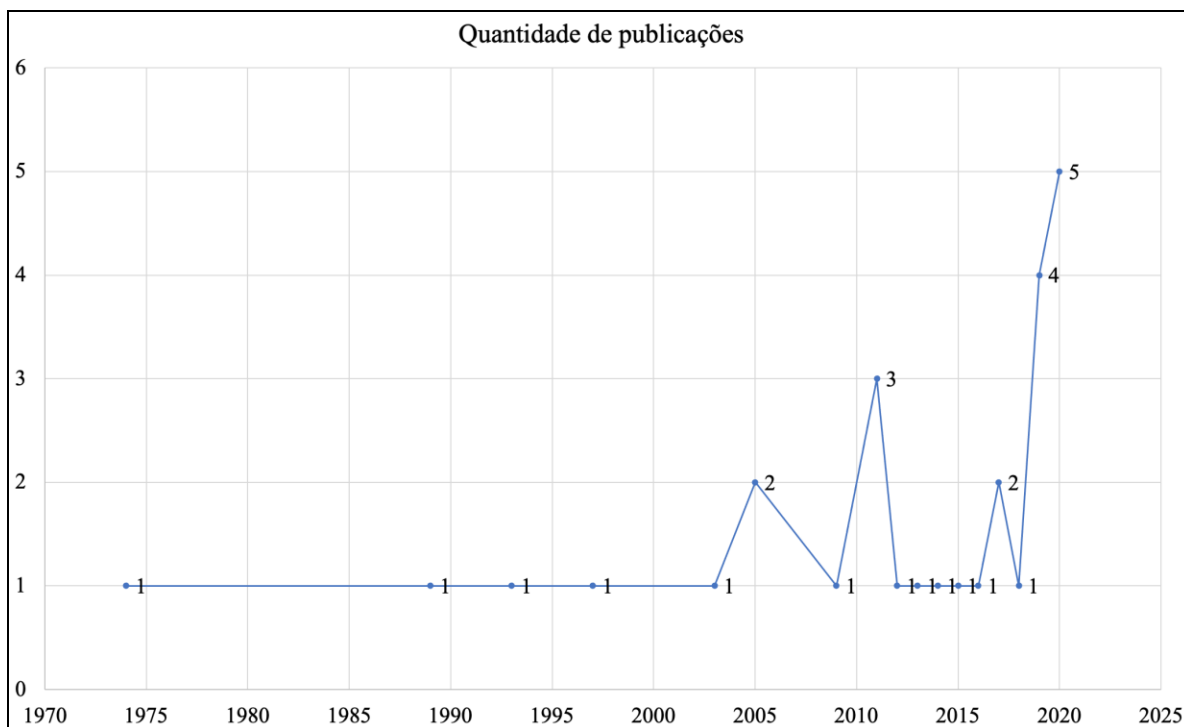
Lebel, Boripat	1
Kaplinsky, Raphael	1
Morino, Pietro	1
Tien, I	1
Narula, Rajneesh	1
Trappey, A J C	1
Alex Soares de Souza	1
Hamada, Koichi	1
Sciences, Social	1
Ali, Sharafat	1
Mswood, Javed	1
Ahmed, Waqas	1
Ilyina, O. B.	1
Solangi, Yasir Ahmed	1
Rudić, D	1
Hardaker, Sina	1
Chu, Zhaofang	1
Referencial, Costo Fecha	1
Miloš, I	1
Nativos, Bosques	1
Demirelişçi, B	1
Liu, Zhigao	1
Warr, Peter	1
Zhang, Xueliang	1

Fonte: Desenvolvido pelo autor via plataforma Ryyan (2021).

O Quadro 5 sugere que os principais autores sobre os temas ZEEs e modais de transporte são: uma instituição financeira (*The World Bank*) destinada ao fomento do desenvolvimento de países emergentes e o Programa de Desenvolvimento das Nações Unidas. Observa-se que as discussões sobre ZEEs e modais de transporte estão sendo discutidas, essencialmente, no âmbito de organizações internacionais de desenvolvimento econômico, sugerindo que é um tema com espaço para ser discutido na academia.

A seguir, na Figura 7, o gráfico apresenta a evolução do número de publicações acerca do tema desde o ano de 1974 até 2020.

Figura 7: Publicações realizadas ao longo dos anos que envolveram ZEEs e Modais de Transporte



Fonte: Desenvolvido pelo autor via plataforma Ryyan (2021).

Os dados da Figura 7 sugerem que os temas foram pouco abordados até o início dos anos 2000. Todavia, a importância do tema para o crescimento econômico e a influência da infraestrutura de transportes tomou destaque na última década, entrando em ascensão a partir do ano de 2019.

Nas próximas seções são discutidos os fundamentos teóricos que envolvem temas próximos ao conceito de Zonas Econômicas Especiais e Modais de Transporte, assim como é desenvolvido e caracterizado o modelo teórico da pesquisa.

2.1 Teorias do Desenvolvimento Econômico e Desenvolvimento Regional

No Século XIX, o economista Adam Smith, a partir do contexto econômico Europeu durante a primeira revolução industrial inglesa, definiu o crescimento econômico como aumento escalar da população e conseqüentemente da produção de bens e serviços, que à época limitavam-se à agricultura e manufaturas. Neste sentido, o aumento da demanda propiciaria geração de empregos, redução de custos operacionais e garantia do lucro (SOUZA, 1999). A obra de Adam Smith, sob o contexto da revolução industrial inglesa (1750-1830), procurou identificar os fatores de formação da riqueza de um país baseado no capital, produção e na mão de obra.

Todavia, tornou-se evidente que o modelo capitalista em seus estágios iniciais, caracterizado pelo patriarcado e isolacionismo, gerava uma concentração de renda, desigualdades entre regiões e imobilidade econômica entre setores e classes, em oposição à suposição inicial de que a longo prazo a oferta de empregos acarretaria na distribuição de renda (SOUZA, 1999).

Em 1911, o economista Joseph Schumpeter, por meio de sua obra teoria do desenvolvimento econômico, diferencia crescimento de desenvolvimento. No crescimento, a economia opera em um fluxo circular baseado apenas na expansão populacional, havendo aumento da produção e do consumo de bens e serviços. Neste sentido, há uma imobilidade produtiva e de inovações técnicas que culminam na estagnação e falta de oportunidades para o desenvolvimento (SCHUMPETER, 1911). Já no desenvolvimento, a economia tem como protagonistas as inovações tecnológicas, empreendedorismo e a oferta de crédito bancário. Estas características propiciam o surgimento de novas áreas e indústrias. A pluralidade de mercado gera empregos, novos produtos, processos e melhorias para competitividade e lucro (SCHUMPETER, 1911).

Desta forma, enquanto no crescimento são utilizados índices como Produto Interno Bruto – PIB, para o desenvolvimento é necessário avaliar a melhoria de qualidade de vida das pessoas. Índices como Desenvolvimento Humano - IDH e renda per capita indicam melhorias de acesso à saúde, educação, infraestrutura, emprego, dentre outras melhorias de vida (CEDEPLAR,1977).

No início do Século XX, tentativas de modelos econômicos voltados para o crescimento equilibrado, como de Cassel (1927), caracterizado pela ausência de mudanças nas proporções entre produção, fluxo e população, ocorreram no intuito de se controlar a economia de forma linear. No entanto sabe-se que tais modelos não representam a realidade de crescimento de qualquer sistema econômico, caracterizado pelo surgimento e desaparecimento de indústrias num fluxo global de atividades baseadas na inovação (CEDEPLAR,1977).

Sob a ótica de Schumpeter acerca do desenvolvimento, o fenômeno dos polos de crescimento foi investigado pelo economista François Perroux. O surgimento destes polos representados por indústrias motrizes e satélites depende justamente do empreendedorismo, da oferta de crédito, assim como da inovação tecnológica em processos e serviços para a criação de novas áreas. Assim, não se manifestam em todos os lugares simultaneamente, pois dependem das variáveis supracitadas dentro do contexto econômico regional (PERROUX, 1977).

Os polos de crescimento possuem um contexto geográfico delimitado devido a sua natureza de concentração de recursos que viabilizem suas operações, sendo constituída por uma economia de aglomeração (WEBER, 1929). O polo de crescimento surge quando complexos industriais são constituídos por uma ou mais indústrias motrizes (PERROUX, 1977). Uma indústria motriz caracteriza-se por uma nova indústria que represente um avanço tecnológico, determinando novas técnicas e produtos. Assim, exerce forte papel na economia, influenciando preços e fluxos econômicos. Esta influência traz para o seu entorno indústrias complementares, formando-se uma cadeia produtiva (PERROUX, 1977).

Os efeitos dos polos de crescimento sobre a economia são positivos, gerando novas áreas técnicas, empregos e renda. Garantindo-se assim o incremento do fluxo econômico, fortalecendo e pluralizando as relações produtivas ao passo da expansão de renda regional (BENEVIDES, 2013). De acordo com Benevides (2013, p. 38) “da mesma forma que existe esta necessidade de investimentos estruturais, as instituições se modificam a fim de se ajustarem à elevação do nível de bem-estar geral. Essa espiral de investimento proporciona o fortalecimento dos polos de crescimento”.

Os polos de crescimento caracterizam-se pela atração e concentração de recursos financeiros, humanos e tecnológicos (PERROUX, 1977). Assim é necessário promover a irradiação do crescimento para que ocorra o desenvolvimento. Processos que permitam um mercado plural e mais produtivo, com oportunidades para o surgimento de novas áreas tornaram-se vinculados à ideia de desenvolvimento. Tornou-se claro que o desenvolvimento não poderia surgir simultaneamente nas regiões de um país, estando atrelado às diversas variáveis citadas. Outrossim, para haver desenvolvimento, o crescimento deveria irradiar-se economicamente por toda sociedade (SOUZA, 1999).

A grande depressão da década de 1930, conhecida pela onda de desempregos que assolou a nação Estadunidense, provocada pela quebra da bolsa de Nova Iorque devido às especulações e fraudes bancárias, evidenciou a preponderância da ação do Estado como regulador das políticas econômicas com o objetivo de evitar instabilidades econômicas e garantir investimentos públicos para manutenção dos empregos (SOUZA, 1999).

Na busca por equilíbrio entre os agentes econômicos, o papel do Estado como agente centralizador de políticas monetárias e fiscais conquistou destaque para alcançar objetivos como geração de empregos, estabilidade de preços e distribuição de renda. Tal conceito criaria um ambiente econômico confiável, por meio de regras e leis que diminuiriam as incertezas e por consequência geraria atração de investimentos (FURTADO,1983).

Ao passo, o mercado como agente descentralizador proporcionaria nas mais diversas áreas a captação, transmissão, elaboração e atendimento das demandas econômicas por meio de investimentos, inovações e atividades produtivas (FURTADO,1983). O Brasil, notório por suas dimensões continentais e pela desigualdade socioeconômica ao longo de seu território, possui entidades governamentais voltadas para o fomento econômico capazes de oferecer ferramentas adequadas ao desenvolvimento (FURTADO,1983).

Buscando-se estratégias de estímulo econômico que ofereçam sinergia entre Estado e mercado, ou seja, políticas públicas que atraíam investimentos ao passo da promoção do desenvolvimento regional, surgem as Zonas Econômicas Especiais como instrumentos de crescimento e desenvolvimento econômico (CAVALCANTE, 2020).

North (1955), em sua teoria da base de exportação, sugere que as exportações podem exercer papel fundamental no processo de crescimento e desenvolvimento regional, representando um estágio avançado de renda absoluta, *per capita*, industrialização e urbanização de uma região (NORTH, 1955). Assim, quando uma região se especializa em atividades comerciais de exportação, há uma concentração de capital, mão de obra qualificada e tecnologia naquela região (NORTH, 1955). North (1955) complementa que uma base de exportação bem-sucedida tem como uma de suas premissas a teoria da localização, onde a infraestrutura de transporte e logística permitam o aumento das atividades comerciais, aproximação de mercados e o escoamento de seus produtos de forma competitiva (NORTH, 1955).

2.2 Zonas Econômicas Especiais como instrumento de Desenvolvimento Regional

As Zonas Econômicas Especiais (ZEE's) surgiram como ferramenta de política econômica visando-se estímulo aos investimentos em contraposição às limitações de mercado dos países em desenvolvimento (MÖSLE, 2019). Tem por objetivo desenvolver e ampliar exportações, gerar empregos e promover o compartilhamento de tecnologias (SOSNOVSKIKH, 2017).

A estratégia parte da premissa de enfrentamento à desigualdade socioeconômica e espacial do crescimento econômico no território de um País, onde algumas regiões centrais concentram mais atividades econômicas do que outras consideradas periféricas (LEMOS, 2011). Atuando como zonas de livre comércio, as ZEEs funcionam como catalisadoras do comércio internacional (LEMOS, 2011).

Nota-se que alguns países obtiveram êxito na criação de efeitos econômicos positivos através das ZEE's, enquanto outros obtiveram efeitos mistos ou até mesmo negativos. A exemplo, citam-se despesas com investimentos em infraestrutura que superaram os benefícios aferidos pelas atividades comerciais operadas (MÖSLE, 2019).

Outro fator preponderante é a verificação de que projetos de infraestrutura produzem maiores crescimentos do PIB, contribuindo para a intensificação da concentração regional (HADDAD, 2011), havendo a necessidade de amplo planejamento para irradiação do impacto das ZEE's além da região favorecida.

Há no mundo aproximadamente 5.000 ZEE's espalhadas em mais de 140 países, a maioria delas estão na China, sendo amplamente utilizadas para o crescimento econômico (UNCTAD,2019). As ZEE's são consideradas motores chave para as exportações de um país (MÖSLE, 2019). Todavia, os resultados deste instrumento de política econômica podem ser os mais diversos.

Na Índia, a formulação das políticas para ZEE's ocorreu no ano 2000, mas não foram observados resultados satisfatórios devido a questões como corrupção e burocracia que comprometeram a efetivação dos projetos (ALKON, 2018).

Na Rússia, o desenvolvimento e implantação dos projetos mostraram forte dependência de interferência do Estado para estimular os processos comerciais, regular a competição e colaboração entre empresas (SOSNOVSKIKH, 2017).

Para Pan e Ngo (2016), o caso do Vietnã demonstra que as atividades de internacionalização obtiveram resultados positivos no desempenho regional das províncias que implementaram ZEE's, havendo como base uma política estatal liberal. As ZEE's do Vietnã atraem permanentemente investimentos e capital estrangeiro devido aos pacotes de incentivo e o alto grau de abertura comercial (PAN; NGO, 2016).

Para o caso Chinês, as políticas nacionais de incentivo às ZEE's procuraram catalisar o desenvolvimento socioeconômico local e regional (ALKON, 2018). Porém, restringiram-se principalmente na costa leste do País, não se difundindo fortemente nas demais regiões (DEMURGER et al., 2002).

Para Li et al (2021), a China é o país líder na utilização do modelo ZEE em termos numéricos, de diversidade e experiência, sendo o modelo uma poderosa ferramenta para potencializar o crescimento econômico. O sucesso perpassa alguns fatores como localização, infraestrutura, atração de investimentos e uma operação efetiva (LI et al., 2021).

Nos casos chineses, relatórios indicam um aumento de PIB per capita de 58% nas municipalidades vizinhas à algumas ZEE's implantadas (WANG, 2013). Destaca-se que as

ZEE's chinesas não prejudicaram os investimentos e a estabilidade da economia doméstica (WANG, 2013).

Apesar de muitas ZEE's serem consideradas ferramentas fundamentais de crescimento econômico, alguns estudos demonstram que a irradiação do crescimento nem sempre ocorre. Na Ásia, segundo Amirahmadi e Wu (1995), algumas zonas de processamento de exportação geraram baixos resultados na irradiação do crescimento para a economia doméstica, com exceção das zonas situadas nas áreas mais desenvolvidas do continente. As causas estão relacionadas às escolhas de locais inadequados para implantação das ZEE's, como também infraestrutura insuficiente para produção e logística, além de baixa qualidade de planejamento institucional (AMIRAHMADI; WU, 1995).

Alguns estudos indicam que a proximidade com portos e cidades de grande porte são fatores favoráveis para a escolha da localização de uma ZEE, sendo estas características potencializadores de sua performance (MADANI, 1999; FIAS, 2009; ADB, 2015).

O surgimento de Zonas Econômicas Especiais depende de um programa de incentivos fiscais adequados ao contexto regional onde serão inseridas (CAVALCANTE, 2020). Da mesma forma, seu sucesso operacional pode ser influenciado pela oferta de infraestrutura e pela compatibilidade com a natureza econômica da região (THE WORLD BANK, 2017).

O fator infraestrutura ganhou destaque na literatura sobre ZEE's nos últimos anos (THE WORLD BANK, 2017). As características de infraestrutura de uma ZEE estão relacionadas com sua localização, dimensões, adequação às atividades produtivas, e eficiência das operações e serviços oferecidos (THE WORLD BANK, 2017).

A natureza dos serviços promovidos dentro de uma ZEE pode afetar o dinamismo externo da região. Tradicionalmente, as ZEE's podem ajudar e participar no fornecimento de melhorias em infraestrutura, incluindo-se casos de limitações em serviços públicos dentre outros desafios governamentais (FAROLE, 2011). Citam-se como exemplos desde o fornecimento de escritórios alfandegários, fornecimento de energia elétrica, serviços de habitação, dentre outros (FAROLE, 2011; FAROLE; AKINCI, 2011).

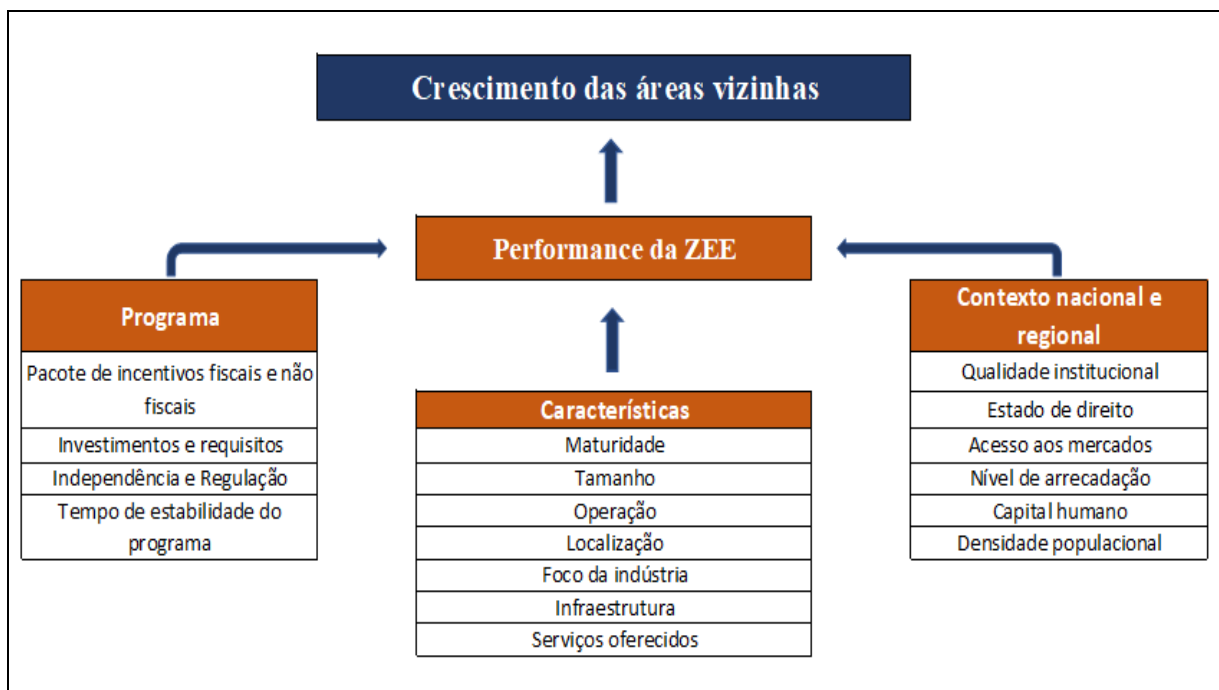
Da mesma forma, o contexto regional e nacional interfere diretamente no sucesso de uma ZEE. O objetivo das ZEE's é ajudar a superar os desafios econômicos regionais (MADANI, 1999; WATSON, 2001; ROLFE et al, 2004). No entanto, ela não opera de forma unilateral sendo muito influenciada pelas características regionais. A atratividade de uma região para implantação de uma ZEE está relacionada com a sua distância e acesso aos grandes mercados assim como por sua oferta de estrutura industrial (MADANI, 1999; WATSON, 2001; ROLFE et al, 2004).

O comércio entre países diminui à medida em que seus custos e distâncias aumentam (DISDIER; HEAD, 2008). Da mesma forma, a proximidade com grandes mercados é uma qualidade atrativa para eficiência e investimentos (DISDIER; HEAD, 2008).

Algumas especificidades são importantes variáveis para determinar o sucesso de uma ZEE. A atratividade de sua possível localização é medida pela sua distância até os portos de exportação, como também pela distância até cidades com pelo menos 300.000 habitantes (THE WORLD BANK, 2017).

Na figura 8, o fluxograma abaixo ilustra os elementos necessários ao sucesso de implantação e operação de uma ZEE a fim de se obter irradiação do crescimento econômico, de acordo com o Banco Econômico Mundial – The World Bank (2017).

Figura 8: Quadro de elementos necessários para crescimento de ZEE's.



Fonte: Adaptado de The World Bank (2017, pág. 42).

A Figura 8 destaca características do programa, características de infraestrutura e contexto nacional/regional para determinar a performance do modelo. Segundo Oliveira et al. (2013), a infraestrutura, se bem planejada, implantada e operada, é capaz de oferecer vantagens competitivas para as empresas instaladas no distrito industrial. Sendo assim, a ZEE é capaz de concorrer no mercado internacional que é cada vez mais competitivo.

Quando acessível e bem distribuída no território, a infraestrutura é importante instrumento para redução dos desequilíbrios regionais (OLIVEIRA et. al, 2013). Portanto, a redução dos custos logísticos é uma necessidade para a competitividade das ZEE's, trazendo à tona a necessidade de infraestrutura de transportes adequada (OLIVEIRA et. al, 2013).

A infraestrutura de transportes pode promover o crescimento econômico de diversas formas. Inicialmente pelo próprio investimento realizado no planejamento e implantação das obras, como também pela conseqüente redução dos tempos de deslocamentos e custos operacionais (HONG; CHU; WANG, 2011). Com o aumento de capacidade da infraestrutura de transportes produtos e mercados se tornam mais acessíveis, integrando-se áreas maiores do território e estimulando a produtividade do interior de um país (HONG; CHU; WANG, 2011).

Além disto, uma adequada infraestrutura pode atrair investimentos estrangeiros implicando uma redistribuição do crescimento econômico (HONG; CHU; WANG, 2011). Há uma relação linear entre infraestrutura, crescimento e desenvolvimento econômico (HONG; CHU; WANG, 2011). Na China, por exemplo, entre os anos de 1998 a 2007, dados de 31 províncias ofereceram fortes evidências de que variações de qualidade na infraestrutura de transportes estavam relacionadas com variações de PIB (HONG; CHU; WANG, 2011).

A exemplo, entre os anos de 1993 e 2004, os investimentos em infraestrutura de transportes na China cresceram 9,31 | 13,89 e 15,86 vezes respectivamente nas regiões leste, central e oeste (ZHANG, 2009). Outro dado importante é de que os investimentos na região leste chinesa correspondem a 50% do valor total, formando-se um cluster entre economia e transporte (ZHANG, 2009). Na região leste chinesa, encontra-se a maior parte de suas ZEE's devido à proximidade com o litoral. Esta aglomeração, resultado do crescimento econômico chinês, cria um gradiente que diminui gradualmente do leste para oeste (ZHANG, 2009).

Na Itália, o potencial dos portos de exportação/importação passou a ser analisado em conjuntura com sua posição em relação à rede de transportes (BACCELLI; MORINO, 2020). O entendimento do nível de integração entre os portos e a matriz de transportes que o conecta tornou-se fundamental para análises socioeconômicas (BACCELLI; MORINO, 2020). Atualmente há, por parte de integrantes do governo italiano assim como por parceiros público-privados, iniciativas para incentivar a intermodalidade e a expansão de participação do modal ferroviário por questões de eficiência e redução de custos (BACCELLI; MORINO, 2020).

No Brasil, segundo a Associação Brasileira de Zonas de Processamento de Exportação – ABRAZPE, as ZPE's integram uma política federal de promoção ao desenvolvimento econômico, fortalecendo o balanço de renda e reduzindo desequilíbrios regionais. São reguladas pela Lei n.º 11.508/2007 e pelo decreto n.º 6.814/2009. Importante salientar que os produtos originários nas ZEE's e comercializados no mercado nacional não possuem qualquer incentivo que possa gerar competição desigual (CARVALHO; PESSOTI, 2018).

2.3 Construção do Modelo Teórico da Pesquisa

A estratégia econômica do tipo ZEE é amplamente utilizada por diversos países para promoção do crescimento econômico em oposição aos entraves enfrentados por muitas regiões (MÖSLE, 2019). Em diversos países, as ZEE's são consideradas fundamentais para o aumento das exportações, resultando em atração de investimentos, geração de empregos e compartilhamento de tecnologias (NARULA; ZHAN, 2019).

Algumas características são fundamentais e representam premissas para que as ZEE's alcancem seus objetivos como ferramenta de desenvolvimento econômico. Os incentivos fiscais são importantes para atração de investimentos, desburocratização e simplificação de processos. Esse passo garante a inserção das ZEE's nos mercados internacionais (CAVALCANTE, 2020). Para que tais desregulações sejam alcançadas é necessária sinergia e alinhamento entre os poderes legislativo e executivo, em todas as esferas, garantindo-se a estabilidade e a longevidade do programa (SOSNOVSKIKH, 2017).

O planejamento de uma ZEE perpassa também o contexto econômico regional, sendo necessário que suas atividades sejam compatíveis com a dinâmica econômica da região, garantindo-se integração e desenvolvimento. Assim, possibilitando-se a troca de tecnologias e processos (THE WORLD BANK, 2017). Desta forma, a implantação e operação das ZEE's pode tornar-se efetiva ao atrair investimentos estrangeiros e aumentar a geração de empregos (NAEEM; WAHEED; KHAN, 2020). A aquisição de recursos tecnológicos e o aumento da produtividade são importantes para a irradiação do crescimento, promovendo-se melhorias socioeconômicas nas regiões circundantes (MÖSLE, 2019).

A oferta de infraestrutura é importante para que a operação das ZEE's ocorra de forma eficiente. A infraestrutura de transportes deve garantir condições satisfatórias para o escoamento da produção de um país (PADULA, 2008). Para que a estratégia de desenvolvimento do tipo ZEE tenha sucesso, a produtividade e integração com os mercados internacionais são fundamentais. A competitividade internacional depende também de uma logística eficiente (CAIXETA FILHO; MARTINS, 2001). O aumento de tais capacidades passa pela oferta adequada de infraestrutura de transportes, permitindo-se o deslocamento de grandes volumes de carga pelo menor custo possível. Tal premissa é imprescindível para que o modelo possa ser implementado em regiões de interior, mais afastadas dos portos (HONG et al., 2011).

Em diversos países, a intermodalidade entre rodovias e ferrovias visa justamente o atendimento das mais diversas demandas do transporte de cargas (VILAÇA, 2005). Países de dimensões continentais como Estados Unidos, China, Rússia, dentre outros, possuem maior

participação do modal ferroviário no transporte econômico em comparação ao Brasil, dadas as características deste modal serem mais eficientes ao transporte de cargas para longas distâncias (RODRIGUES, 2004). Dados internacionais sugerem que melhores opções de acessibilidade e mobilidade para o transporte de cargas torna o processo logístico mais eficiente, reduzindo-se custos (PADULA, 2008). Nesse sentido, a dependência do modal rodoviário pode acarretar ônus à logística de exportações. A carência de infraestrutura ferroviária pode influenciar negativamente os processos de exportações das ZEEs, dificultando-se suas operações e competitividade internacional (VILAÇA, 2005).

Destarte, a seguir, no Quadro 6, discretiza-se os construtos e variáveis que envolvem a dinâmica do modelo econômico do tipo ZEE e a respectiva influência dos modais de transporte. Ao passo, são detalhadas as referências bibliográficas que dão suporte aos elementos elencados.

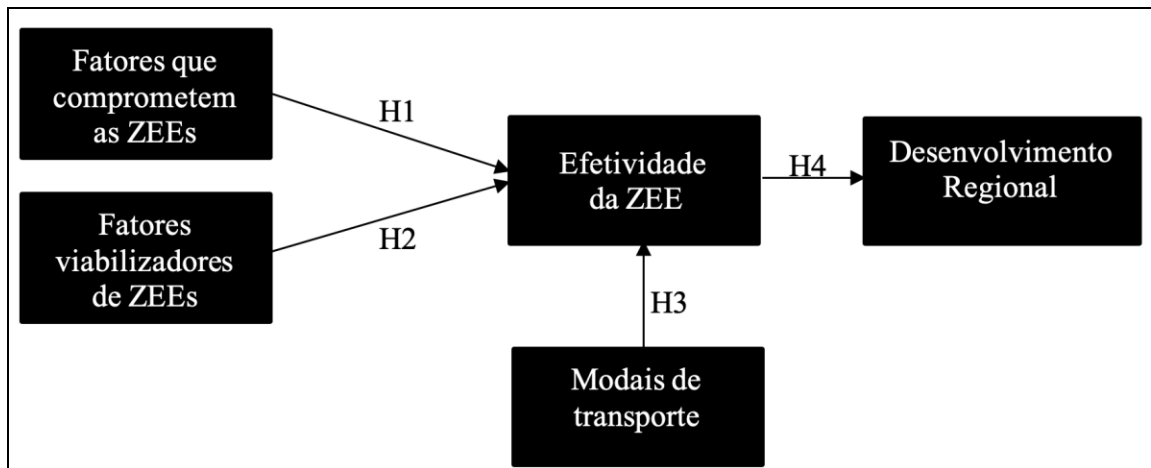
Quadro 6: Apresentação de construtos, variáveis e respectivas referências bibliográficas.

Construto	Variáveis	Referências
Fatores viabilizadores de ZEE's	Programa de Incentivos fiscais	(CAVALCANTE, 2020)
	Atração de Investimentos	(THE WORLD BANK, 2017)
	Regulação e sinergia entre Poder executivo e legislativo.	(SOSNOVSKIKH, 2017)
	Adequação ao contexto econômico regional	(CAVALCANTE, 2020; THE WORLD BANK, 2017)
Fatores que comprometem a efetividade das ZEE's	Burocracia	(SOSNOVSKIKH, 2017)
	Corrupção	(ALKON, 2018)
	Distância do litoral	(ZHANG, 2009)
Efetividade das ZEE's	Irradiação do crescimento econômico	(HONG; CHU; WANG, 2011; FRICK; RODRÍGUEZ-POSE, 2019)
	Geração de empregos	(UNCTAD, 2019)
	Aumento de exportações	(NAEEM; WAHEED; KHAN, 2020)
	Redução da pobreza	(NARULA; ZHAN, 2019)
Modais de transporte	Oferta de intermodalidade: Rodovias, Ferrovias, e Hidrovias	(HONG; CHU; WANG, 2011; PADULA, 2008; PEREIRA, 2014; VILAÇA, 2005; ZHANG, 2009)
Desenvolvimento Regional	Crescimento/desenvolvimento econômico	(MÖSLE, 2019)

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

O Quadro 6 destaca um total de cinco construtos que, inter-relacionados, podem permitir a observação do fenômeno das ZEEs; desde os fatores que viabilizem ou impedem a sua efetividade até o desenvolvimento da região em que a estratégia é aplicada. A relação de influências entre os construtos é sugerida a seguir na Figura 09.

Figura 09: Modelo teórico e hipotético do estudo



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

Tendo como base a Figura 10, sugere-se o pressuposto **H1**: fatores como burocracia, corrupção e distância do litoral influenciam negativamente na efetividade de ZEEs. O excesso de burocracia pode comprometer a desregulação e incentivos esperados no modelo de desenvolvimento do tipo ZEE (SOSNOVSKIKH, 2017). Da mesma forma, conflitos políticos podem impedir a tramitação do programa nas esferas governamentais além de gerar graves problemas como corrupção, inviabilizando projetos e afastando investimentos privados (ALKON, 2018). A localização das ZEEs também deve ser um fator a ser considerado para a sua implantação, garantindo-se proximidade ao litoral ou integração territorial através da infraestrutura de transportes existente para o escoamento da produção (ZHANG, 2009; HADDAD, 2011).

O pressuposto **H2** sugere que: fatores como programas de incentivos fiscais, atração de investimentos, regulação e sinergia entre poder executivo e legislativo e adequação ao contexto econômico regional influenciam positivamente na efetividade de ZEEs. A sinergia e alinhamento entre os poderes executivo e legislativo torna-se fundamental para que o projeto seja desenvolvido e aprovado de acordo com preceitos técnicos, visando-se alcançar benefícios socioeconômicos na região em questão (CAVALCANTE, 2020; THE WORLD BANK, 2017), sem que haja impasses políticos (SOSNOVSKIKH, 2017). O programa deve conter uma série de incentivos fiscais que atraiam investimentos (CAVALCANTE, 2020), apresentar afinidade e adequação ao contexto econômico regional potencializando a capacidade produtiva (CAVALCANTE, 2020; THE WORLD BANK, 2017). Assim, a ZEE pode produzir crescimento e se irradiar para as regiões e economias circundantes gerando desenvolvimento (HONG; CHU; WANG, 2011; FRICK; RODRÍGUEZ-POSE, 2019).

Conforme discussões anteriores, a infraestrutura de transportes do país e da região em que a ZEE será implantada pode ser um fator influenciador na sua efetividade - entende-se por

uma efetiva ZEE aquela que fornece crescimento econômico para a região em que está localizada (MÖSLE, 2019), geração de empregos a nível regional (UNCTAD, 2019), aumento das exportações (NAEEM; WAHEED; KHAN, 2020) e redução da pobreza na região circundante à ZEE (NARULA; ZHAN, 2019). Assim definiu-se o pressuposto **H3**: a oferta de intermodalidade (rodovias, ferrovias e/ou hidrovias) do país e da região em que a ZEE está localizada influencia positivamente na sua efetividade. Uma vez que a estratégia de desenvolvimento econômico do tipo ZEE é voltada para o mercado de exportações, a logística de transportes torna-se importante para redução de preços dos produtos a fim de se garantir competitividade internacional (HONG; CHU; WANG, 2011; PADULA, 2008; PEREIRA, 2014; VILAÇA, 2005; ZHANG, 2009). Destarte, para que a estratégia possa ser difundida em países de dimensões continentais, assim como estados e regiões afastados do litoral, é necessário a oferta de infraestrutura de transportes intermodal. Dessa forma, garante-se opções de acessibilidade e mobilidade para o transporte de cargas entre ferrovias e rodovias, sendo o modal ferroviário ideal para o transporte de cargas em grandes distâncias. (HONG; CHU; WANG, 2011; PADULA, 2008; PEREIRA, 2014; VILAÇA, 2005; ZHANG, 2009).

Por fim, o pressuposto **H4** sugere que: uma efetiva Zona Econômica Especial influencia positivamente no Desenvolvimento Regional. A promoção e irradiação do crescimento podem ser obtidas por meio do modelo econômico do tipo ZEE desde que este esteja alicerçado em um programa adequado de incentivos, infraestrutura e integração regional. O crescimento econômico pode ser caracterizado como o aumento escalar da produção de bens e serviços gerando emprego e lucro (SOUZA, 1999). Todavia, para que haja desenvolvimento é necessário a irradiação do crescimento, o que pode ocorrer na presença de empreendedorismo, inovação, investimentos e oferta de crédito (SCHUMPETER, 1911). Pode-se obter a pluralização de mercados, geração de empregos e aumento de renda por meio das ZEEs. Assim, a relação linear entre investimentos em infraestrutura de transportes, crescimento e desenvolvimento econômico (HONG; CHU; WANG, 2011) pode se ser efetiva.

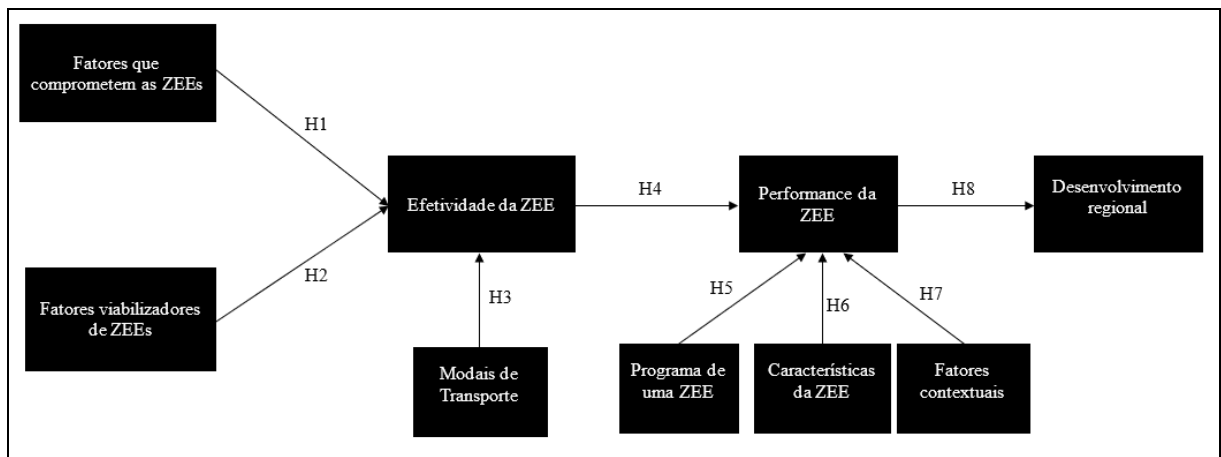
Contudo, o impacto econômico das ZEEs são limitados e irradiam para suas regiões circundantes em um raio aproximado de 50 quilômetros (FRICK; RODRÍGUEZ-POSE, 2019), observando-se este tipo de estratégia de desenvolvimento muito mais associada ao Desenvolvimento Regional do que a uma estratégia que pode se irradiar a nível nacional em casos de países com dimensões territoriais elevadas.

Embora o modelo sugerido na Figura 10 pareça adequado para representar os elementos que podem influenciar a efetividade de uma ZEE, é importante considerar o *framework* sugerido pelo Banco Mundial (2017) - Figura 11 - associado ao desempenho das

ZEE's. Entende-se que a efetividade de uma ZEE ocorre em um momento anterior ao seu desempenho, o que só pode ser determinado após uma ZEE efetivamente existir e ter empresas ou indústrias exportando e movimentando a economia. Assim, a relação direta entre a eficácia de uma ZEE e o desenvolvimento regional pode ser questionada, uma vez que seu desempenho pode depender das características da ZEE e de fatores contextuais (THE WORLD BANK, 2017).

Portanto, sugerimos redefinir o modelo teórico e hipotético apresentado na Figura 10 e apresentar uma ótica mais ampla, em linha com nossos achados e o estudo do Banco Mundial (2017) - Figura 10.

Figura 10: Modelo teórico e hipotético alinhado com framework do Banco Mundial (2017).



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

Partindo-se da ideia do alcance da efetividade de uma ZEE por meio dos pressupostos H2 e H3, surge a necessidade de se averiguar o critério de performance do modelo econômico ZEE. No pressuposto H4, sugere-se que uma ZEE efetiva deve operar de forma eficiente garantindo-se boa performance. Para que uma boa performance seja alcançada, três fatores são discretizados por meio dos pressupostos H5, H6 e H7.

No pressuposto H5, sugere-se que a performance do modelo ZEE depende diretamente da qualidade do programa. Incentivos fiscais permanentes, garantia de estabilidade e longevidade são fundamentais para atração de investimentos e manutenção do modelo (THE WORLD BANK, 2017). Esta política econômica depende de alinhamento governamental, o que é importante para a independência do modelo ZEE e sua regulação (SOSNOVSKIKH, 2017).

O pressuposto H6 destaca as características operacionais de uma ZEE como fator influenciador de sua performance. Quanto maior seu parque industrial e foco no potencial produtivo regional, melhores as chances de crescimento do modelo (THE WORLD BANK,

2017). Da mesma forma, a localização e oferta de infraestrutura de transportes impactam diretamente na competitividade e atração de investimentos (HONG et al., 2011). Assim, a maturidade de uma ZEE se refere ao seu tempo de operação e diversificação de produtos, tornando-se relevante como indicador de sucesso do modelo em seu atendimento às demandas internacionais (THE WORLD BANK, 2017).

O pressuposto H7 propõe a influência do contexto regional na performance de uma ZEE. A densidade populacional na região onde uma ZEE opera afeta diretamente a oferta de capital humano qualificado, sendo esta uma variável importante para que a região se beneficie da geração de empregos (NAEEM; WAHEED; KHAN, 2020). Outrossim, nota-se a importância da segurança jurídica para que haja qualidade institucional e segurança para que os investimentos ocorram (THE WORLD BANK, 2017).

Por fim, o pressuposto H8 sugere como produto da efetividade e da performance de uma ZEE, baseado nos fatores contidos nos pressupostos H2, H3, H5, H6 e H7, o desenvolvimento regional. As regiões circundantes à ZEE são influenciadas positivamente com a irradiação do crescimento, gerando-se desenvolvimento econômico (SCHUMPETER, 1911). A estratégia econômica do tipo ZEE pode promover o empreendedorismo, oferta de crédito, inovação, geração de empregos e aumento da renda. Neste sentido, consistindo em uma estratégia de desenvolvimento econômico regional (FRICK; RODRÍGUEZ-POSE, 2019).

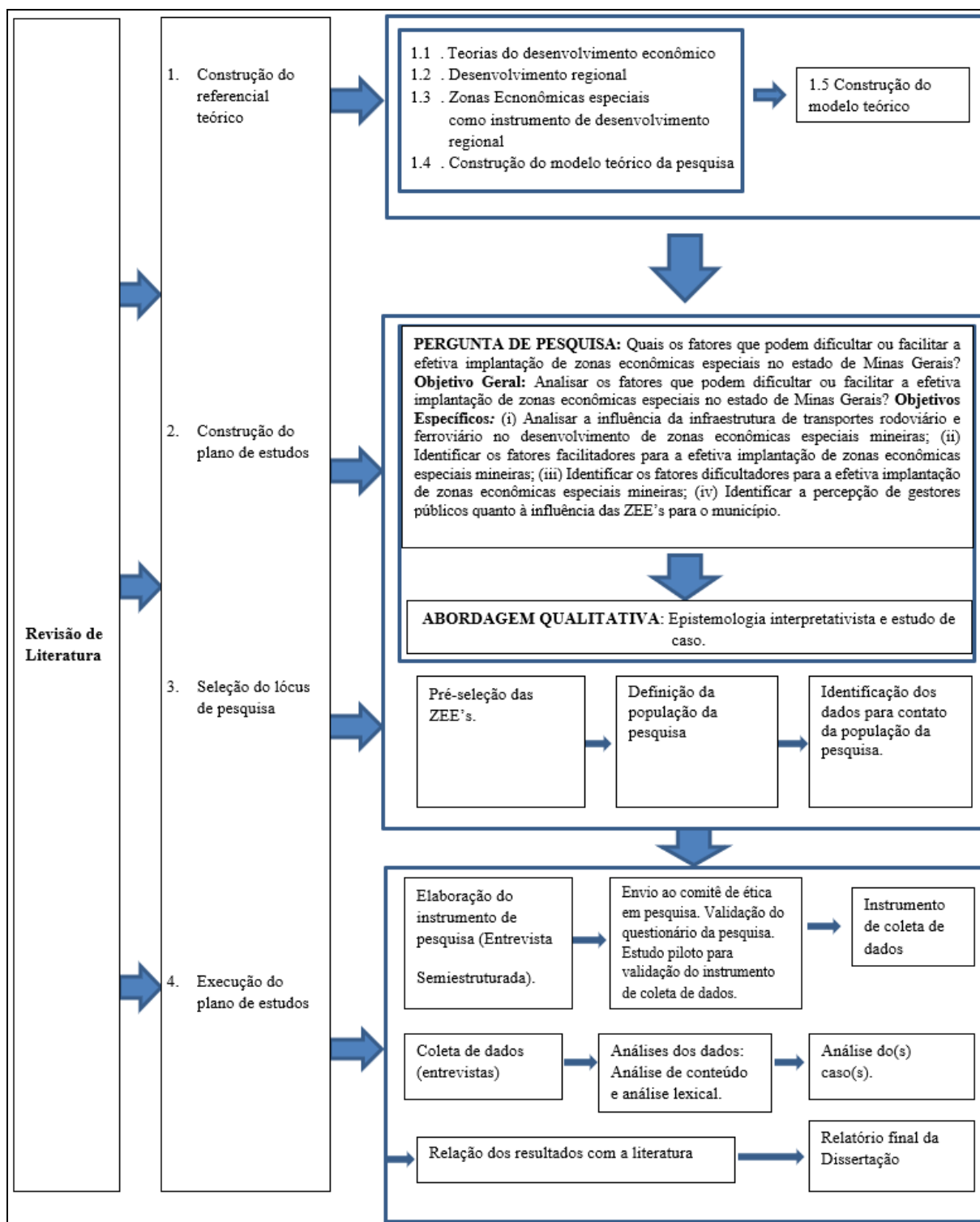
3

METODOLOGIA

3.1 Delineamento da pesquisa

O planejamento e desenvolvimento de uma pesquisa científica até sua apresentação em formato de relatório envolve diversas etapas. Segundo Koche (2015, p. 128), o projeto de pesquisa “não é um modelo fixo e sequencial, mas flexível e em alguns momentos com fases interpostas”. Na figura 11 é apresentado o fluxograma desta pesquisa de acordo com Koche (2015).

Figura 11: Fluxograma da pesquisa



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

Após a revisão de literatura, procede-se a construção do referencial teórico que embasará a construção do plano de estudos onde a pesquisa se delineia por meio da pergunta de pesquisa e seus objetivos geral e específico. Assim, pode-se definir o *lócus* da pesquisa, os casos a serem analisados, localidades e população de pesquisa.

A execução do plano de estudos dá-se com a elaboração do instrumento de pesquisa e posterior aprovação do Comitê de Ética em Pesquisa. Procede-se à coleta de dados para posterior análises, cruzamento de dados e verificação da relação com a literatura existente. Finaliza-se com o relatório final da dissertação.

3.2 Tipo de Pesquisa

Metodologicamente a pesquisa se caracteriza como de abordagem qualitativa e um paradigma interpretativista. A abordagem qualitativa em pesquisas tem como premissa analisar e interpretar aspectos mais profundos, descrevendo a complexidade do comportamento humano e fornecendo análises mais detalhadas sobre as investigações (MARCONI; LAKATOS, 2010). O método de pesquisa qualitativa pode ser entendido como aquele que se ocupa do nível subjetivo e relacional da realidade social, sendo tratado por meio da história, do universo, dos significados, dos motivos, das crenças, dos valores e das atitudes dos atores sociais (MINAYO, 2012).

A epistemologia se relaciona com a forma pela qual se acredita que o conhecimento é gerado (SACCOL, 2009). Pode ser entendida como a compreensão de como o conhecimento é produzido e analisado. A epistemologia pode ser observada sob duas óticas centrais, a saber: a epistemologia interpretativista representa uma abordagem construtiva, ou seja, o conhecimento nasce das interações humanas dentro de um contexto social (SACCOL, 2009). Já a epistemologia positivista considera fatos e dados por meio de análises probabilísticas. Assim, busca-se conhecer, explicar e prever o comportamento dos fenômenos por meio de teoremas e leis, sem considerar relações sociais (SACCOL, 2009).

Quanto aos meios da pesquisa, adotou-se o estudo de caso em decorrência das diferentes localidades onde o fenômeno ocorre. As características do fenômeno são intrínsecas e únicas em cada uma das duas localidades analisadas. Para Yin (2014), o estudo de caso é uma profunda investigação de um ou mais objetos de pesquisa. O estudo de caso é associado à compreensão do porquê e como uma decisão foi tomada (MINAYO; ASSIS; SOUZA, 2005). Para Prodanov e Freitas (2013) a técnica permite que variáveis causais de um fenômeno sejam explicadas.

3.3 População

Considerando o objetivo deste estudo, acredita-se que os sujeitos da pesquisa devem estar envolvidos com o planejamento e execução dos projetos de ZEE's nas esferas pública e privada das cidades de Uberaba e Teófilo Otoni.

Para tanto, os sujeitos de pesquisa propostos para entrevista são oriundos dos poderes executivos municipais como prefeitos e secretários responsáveis pela área de desenvolvimento econômico. Da mesma forma, representantes do poder legislativo municipal envolvidos no desenvolvimento de legislação específica para o modelo ZEE local também estão contemplados.

Visando-se estabelecer parâmetros de comparação, reforçar e identificar elementos da revisão de literatura, foram incluídos os administradores das ZPE's dos estados do Ceará e do Piauí, sendo os casos de sucesso no Brasil, com suas ZPE's devidamente implantadas e operantes. A seguir, no Quadro 7, são listados todos os possíveis sujeitos de pesquisa.

Quadro 7: Descrição dos sujeitos de pesquisa propostos

Cidade	Poder	Cargo
Uberaba	Executivo	Prefeito Municipal
		Secretário de desenvolvimento econômico
	Legislativo	Representantes da Câmara Municipal
Teófilo Otoni	Executivo	Prefeito Municipal
		Secretário de desenvolvimento econômico
	Legislativo	Representantes da câmara municipal
São Gonçalo do Amarante/CE	Administradora ZPE/CE	Diretor-Presidente
Parnaíba/PI	Administradora/ZPE/PI	Diretor-Presidente

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

O quadro 7 permite observar que, a princípio, um total de oito sujeitos poderiam participar do estudo. Contudo, devido à ausência de dados públicos sobre os envolvidos com as ZEE's mineiras será utilizada a técnica de bola de neve (*snow ball*) de forma que um sujeito de pesquisa possa indicar novos sujeitos que possam contribuir para as discussões do fenômeno pesquisado. Assim, novos sujeitos, além daqueles mencionados no quadro 7, podem fazer parte do estudo.

Apesar da expectativa definida para o número de entrevistas, dentre agentes públicos do legislativo (2) e do executivo (4) dos municípios de Teófilo Otoni e Uberaba, além dos diretores-presidentes das ZPE's do estado do Ceará e Piauí (2), não houve êxito no retorno e aceite dos convites realizados aos representantes do poder executivo ou ao seu secretariado. Todavia, os representantes do poder legislativo se mostraram interessados e dispostos a participar do estudo, assim como os diretores-presidentes das ZPE's dos estados do Ceará e Piauí. Assim, foram entrevistados vereadores do município de Uberaba (2), vereador do

município de Teófilo Otoni (1) e os diretores-presidentes das ZPE/CE e ZPE/PI (2), conforme quadro abaixo:

Quadro 8: Descrição dos sujeitos de pesquisa entrevistados

Cidade	Poder	Cargo
Uberaba	Legislativo	Vereador
		Vereador
Teófilo Otoni	Legislativo	Vereador
São Gonçalo do Amarante/Ceará	Administradora ZPE/CE	Diretor-Presidente
Parnaíba/PI	Administradora/ZPE/PI	Diretor-Presidente

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

3.4 Instrumentos de Pesquisa

Considerando que o estudo teve uma abordagem qualitativa, utilizou-se de um roteiro de entrevista semiestruturado. A entrevista semiestruturada se constitui por um roteiro de perguntas criado pelo entrevistador, porém sem se prender rigidamente à sequência das perguntas. A conversa segue de acordo com os depoimentos do entrevistado (ZANELLA, 2011). Este modelo de entrevista permite a combinação de perguntas abertas e fechadas, onde o entrevistado tem a possibilidade de discorrer sobre o tema sem se prender ao questionamento formulado (MINAYO, 2009).

Para tanto, o apêndice A apresenta as perguntas formuladas para o roteiro de entrevista semiestruturado de acordo com os construtos e variáveis identificados e discretizados de acordo com o modelo teórico do estudo. No apêndice B é observado a relação entre os objetivos específicos do estudo e as questões do roteiro de entrevista.

3.5 Procedimentos para Coleta de Dados

Os sujeitos de pesquisa foram convidados formalmente para participar do estudo via um e-mail convite onde será informado o objetivo do trabalho. Anexo ao convite será enviado o Termo de Consentimento Livre e Esclarecido – TCLE (Anexo A) para ciência do sujeito de pesquisa.

A coleta de dados se deu por meio de entrevistas semiestruturadas (conforme apêndice A – Roteiro de entrevista) via meios eletrônicos como plataforma Google Meet®, zoom ou Whatsapp ©, de acordo com a disponibilidade e interesse do participante.

As entrevistas foram gravadas em formato de vídeo ou áudio também de acordo com o interesse e viabilidade do entrevistado. Os dados da pesquisa em arquivo, físico ou digital, permanecerão sob guarda e responsabilidade do pesquisador, por um período de 5 anos após o término da pesquisa. Segue no apêndice C a transcrição das entrevistas realizadas.

Os riscos da pesquisa frequentemente são expressos na forma de desconforto ou possibilidade de constrangimento ao responder o instrumento de coleta de dados; medo de não saber responder ou de ser identificado; estresse; quebra de sigilo; cansaço ou vergonha ao responder às perguntas; dano; quebra de anonimato.

O projeto de pesquisa foi aprovado pelo Comitê de Ética em Pesquisa através do parecer consubstanciado CEP sob registro n.º 52481721.0.0000.5158 e aprovação n.º 5.049.569. O documento está disponível no anexo B.

Como benefícios, este estudo pode trazer informações importantes sobre o entendimento do tema ZEE's no estado de Minas Gerais. Numa ampla perspectiva, considera-se importante identificar e analisar os fatores que podem facilitar ou dificultar a efetiva implantação de zonas econômicas especiais no estado de Minas Gerais. Ao passo, analisar a influência dos modais de transporte rodoviário e ferroviário no desenvolvimento de uma ZEE através da logística.

3.6 Procedimentos para Análise de Dados

Os dados foram analisados por meio de duas técnicas. A primeira técnica será a análise lexical e a segunda a análise de conteúdo. Como ferramenta de auxílio para a análise lexical será utilizado o software Iramuteq versão 0.7 alpha 2.

A análise lexical caracteriza-se pela identificação dos grupos linguísticos de uma determinada língua. Este método permite auxiliar análises de discurso, é utilizado como instrumento para identificar “campos comuns” de discurso. Assim existe o pressuposto de que o uso de campos léxicos distintos, remeta a campos semânticos específicos (NASCIMENTO; MENANDRO, 2006).

A análise dos léxicos permite obter uma classificação estável onde os segmentos textuais sejam distribuídos em classes lexicais homogêneas segundo o vocabulário utilizado (NASCIMENTO; MENANDRO, 2006).

O software IRAMUTEQ é um programa gratuito com fonte aberta, desenvolvido por Pierre Ratinaud e licenciado por GNU GPL (v2), que permite o desenvolvimento de análises estatísticas sobre os *corpus* textuais e sobre tabelas (MARCHAND; RATINAUD, 2012).

O software oferece cinco possibilidades para análises textuais: (i) estatísticas textuais (Análises léxicas) que permitem a identificação e quantificação das palavras; (ii) pesquisa de especificidades onde é possível analisar a corpus textual em função de determinadas variáveis; (iii) classificação hierárquica descendente (Método de Reinert) onde o software classifica os segmentos de texto em função de seu vocabulário, obtendo-se conjuntos separados por classes; (iv) análises de similitude permitindo identificar coocorrências entre

palavras gerando indicações e conexidade entre elas; (v) nuvem de palavras onde se agrupa e as organiza graficamente em função de sua frequência (MARCHAND; RATINAUD, 2012).

A análise de conteúdo consiste num conjunto de técnicas para análise de comunicações, que utiliza procedimentos sistemáticos e objetivos de descrição do conteúdo das mensagens. A intenção da análise de conteúdo é a inferência de conhecimentos relativos às condições de produção, inferência esta que recorre a indicadores (BARDIN, 2011). Para Bardin (2011), a análise de conteúdo oferece três fases, sendo: (i) pré-análise: nesta etapa, o pesquisador realiza uma leitura superficial do material coletado identificando categorias de análise, que poderão ser expressões, temas ou mesmo um acontecimento. Após a identificação das categorias, segue a segunda fase; (ii) exploração do conteúdo: o conteúdo em análise é codificado, classificado e categorizado, seguindo para terceira fase; (iii) interpretação dos resultados: na terceira etapa, busca-se a correlação dos resultados com o referencial teórico utilizado pelo pesquisador.

Pode ser entendida também como a análise de informações sobre o comportamento humano, possibilitando uma aplicação bastante variada. Tem como funções a verificação de hipóteses ou questões assim como a descoberta do que está implícito ou escondido nos conteúdos manifestos (MINAYO, 2012).

4

RESULTADOS E ANÁLISES

4.1 Análise das entrevistas

A seguir, no quadro 09, os entrevistados são identificados por um código, o vínculo institucional na Administração Pública (executivo, legislativo ou judiciário) ou na administradora de ZPE, o município que representa, gênero, formação acadêmica, idade, data da entrevista e sua duração.

Quadro 09: Identificação dos entrevistados por vínculo institucional, município e gênero.

Entrevistado	Poder/ Empresa	Município	Gênero	Formação acadêmica	Idade	Data entrevista	Duração entrevista
E1	Legislativo	Teófilo Otoni	Masculino	Doutorado	37	05/11/2021	46min:24s
E2	Legislativo	Uberaba	Masculino	Superior	25	16/12/2021	33min:59s
E3	Legislativo	Uberaba	Feminino	Mestrado	32	21/01/2022	39min:32s
E4	ZPE/CEARÁ	São Gonçalo de Amarante/CE	Masculino	Graduação	55	13/07/2022	30min:30s
E5	ZPE/PIAUI	Parnaíba/PI	Masculino	Mestrado	42	26/07/2022	39min:20s

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

Destaca-se que havia uma expectativa definida no projeto de pesquisa de que oito entrevistados participassem do estudo, entre eles, agentes públicos do legislativo (2) e do executivo (4) dos municípios de Teófilo Otoni e Uberaba, além dos diretores-presidentes das ZPE's dos estados do Ceará e Piauí. Contudo, não houve êxito no retorno e aceite dos convites realizados aos representantes do poder executivo ou ao seu secretariado. Todavia, os representantes do poder legislativo se mostraram interessados e dispostos a participar do estudo, assim como ao diretores-presidentes das ZPE/CE e ZPE/PI.

Dadas as especificidades do tema e visando-se utilizar como parâmetros ZPE's em efetiva operação no Brasil, podendo contribuir e complementar as análises de ZPE's mineiras, foram procedidas entrevistas com E4 e E5, diretores-presidentes das ZPE's do Ceará e do Piauí, situadas respectivamente nos municípios de São Gonçalo de Amarante (Inserida no complexo industrial e portuário do Pecém) e no município de Parnaíba, permitindo-se melhor

compreensão do panorama brasileiro como também a comparação e confrontação de elementos identificados nesta pesquisa para os projetos de ZPE's mineiras.

O entrevistado E1 é formado em administração, especialista em gestão de pessoas, mestre em educação e doutor em economia. Atua na área docente no curso de administração e está em seu segundo mandato consecutivo no poder legislativo municipal, desde a legislatura 2017/2020.

O entrevistado E2 é formado em direito e cursa especialização em gestão pública. Está em seu primeiro mandato e se dedica ao aperfeiçoamento contínuo em escolas de política como a Politze e a RenovaBR.

A entrevistada E3 é graduada em direito e história. Tem mestrado em história política e está em seu primeiro mandato no poder legislativo municipal. Atuou no poder público por meio da superintendência de políticas da juventude no município de Uberaba, e também na chefia de gabinete na Câmara dos Deputados.

O entrevistado E4 é bacharel em ciências econômicas pela Universidade de Fortaleza e foi presidente da Agência de Desenvolvimento Econômico do Estado do Ceará – ADECE de Abril/2018 a Fevereiro/2021. Iniciou suas atividades na agência em 2007, neste período atuou também como conselheiro de entidades como SEBRAE, Companhia de Desenvolvimento do Ceará – CODECE, dentre outras.

O entrevistado E5 é bacharel em direito e atua como advogado tributarista, mestre em direito tributário e contador com especialização na área pública. Trabalha na ZPE/PI a sete anos e atua no poder público a mais de vinte anos. Atuou na prefeitura de Parnaíba como secretário de administração, fazenda e posteriormente de planejamento.

Os entrevistados E1, E2 e E3 apresentaram as características sociais e econômicas de suas regiões, um panorama histórico do município e, posteriormente, analisaram como o projeto da ZPE pode contribuir para o desenvolvimento regional mineiro.

Inicialmente, os entrevistados foram indagados sobre a existência de incentivos fiscais para a implantação da ZPE no município e de que tipo seriam. O entrevistado E1 destacou que à época do desenvolvimento do projeto no município de Teófilo Otoni, havia a garantia de oferta de **incentivos fiscais**, tais como redução de taxas alfandegárias, redução de tributos federais, como também redução de impostos para importação de maquinário, dentre outros, conforme relato a seguir.

...essa empresa teria taxas reduzidas, taxas alfandegárias de exportação, também alguns tributos federais, existia um desconto, para que ela fosse mais competitiva...
[E1].

O entrevistado E2, do município de Uberaba, também destaca os incentivos para importação de maquinário, além **dos incentivos fiscais relativos à exportação** que representam o maior **atrativo para as empresas**, conforme relato:

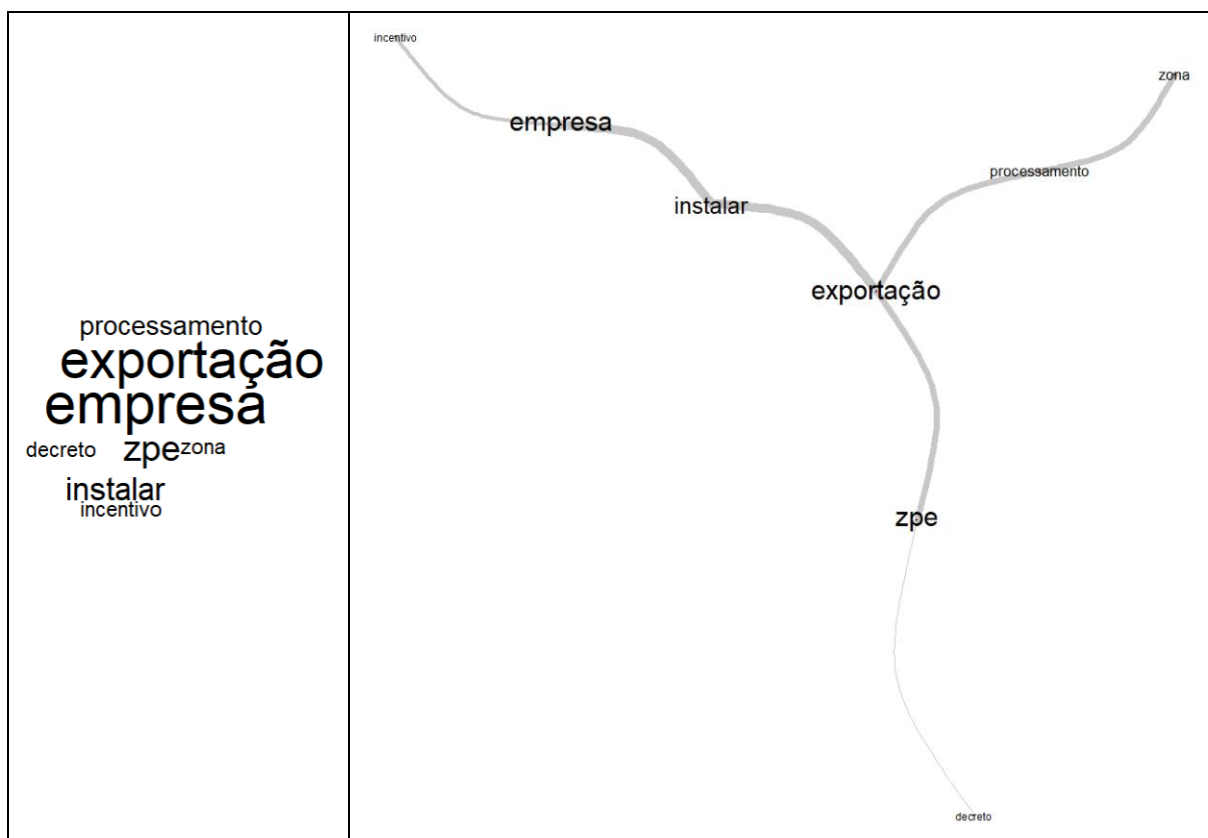
...A gente pode destacar o imposto de importação em relação aos bens de capital, ou seja, maquinário, todo tipo de equipamento para empresa operar. E como a ZPE tem um foco na exportação, então você também abrange o imposto de exportação... [E2].

A entrevistada E3 reforça a **garantia dos incentivos fiscais** para operação da ZPE, inclusive benefícios para a própria instalação da empresa no condomínio industrial; porém, salienta também, que é um desafio detalhar a natureza dos incentivos já que a questão da tributação deve ser aprovada e regulamentada por legislação específica, conforme relato:

...Sobre a questão de tributação por exemplo, ela está prevista sim, tem benefícios para essas empresas, inclusive incentivos para que elas consigam se instalar nesse local, mas é um desafio porque isso precisa ser regulamentado por legislação e decretos... [E3].

Assim, observa-se que a **regulação dos incentivos fiscais** são fundamentalmente a base para **atração de investimentos** e a garantia de **competitividade** da ZPE. Para complementar as análises anteriores, na sequência, são apresentadas as análises lexicais para a pergunta 1 (Figura 12).

Figura 12: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 1.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras (Figura 12) tem como principal termo “empresa” (10), seguido por “exportação” (9), “ZPE” (6), “instalar” (5), “processamento” (4), “decreto” (3), “incentivo” (3), e por último “zona” (3). Nota-se que viabilizar as exportações por meio das empresas instaladas na ZPE é preponderante na análise, tendo como “pano de fundo” os incentivos fiscais. Assim, a criação da ZPE e seu aparato burocrático tem por objetivo permitir que a zona possa operar/processar suas atividades por meio de empresas voltadas para exportação.

Na análise de similitude percebe-se que a exportação é resultado da junção entre a instalação de empresas por meio de incentivos e suas operações dentro do condomínio industrial. Desta forma, compondo as características inerentes à ZPE.

A literatura científica destaca a necessidade de **estratégias de incentivos fiscais** como ponto de partida para a criação de uma ZPE. Para Cavalcante (2020), a criação de uma ZEE depende diretamente de um programa de incentivos fiscais adequados à região onde ela será inserida. Este pacote de incentivos fiscais tem por objetivo a **atração de investimentos** voltado, principalmente, para o **fomento econômico**, aumento da produção industrial, logística, **exportações** e para a **criação de empregos** (CAVALCANTE, 2020). Ainda para o autor, os incentivos fiscais são importantes para a **atração de investimentos**,

desburocratização e simplificação de processos. Esse passo garante a inserção das ZEE's nos mercados internacionais (CAVALCANTE, 2020).

Assim, conforme modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, o pressuposto H2 baseia-se na influência do construto fatores viabilizadores de ZEE's na efetividade da mesma. Tendo como sua primeira variável ou premissa um programa de incentivos fiscais adequado para viabilizar a criação e implantação da ZPE por meio dos investimentos privados. As entrevistas corroboram esta variável como imperativa para o sucesso do projeto da ZPE, sendo assim um fator viabilizador.

Na segunda e terceira pergunta, os entrevistados foram questionados sobre como os municípios pretendiam atrair os investimentos para a ZPE e qual estratégia seria adotada. O entrevistado E1, de Teófilo Otoni, destacou que a atratividade do projeto para as empresas e investidores está justamente nas **potencialidades produtivas da região**, assim como na **possibilidade de agregação de valor aos produtos regionais** por meio da operação da ZPE, conforme relato:

...Então, a ideia inicial era que houvesse a potencialização de alguns produtos da nossa região, como por exemplo, aqui a gente tem a exploração do granito, e esse granito ele é exportado a sua maioria em blocos, e a ideia era que por exemplo houvesse o beneficiamento desse granito na zona de processamento de exportação, fazendo agregação de valor... [E1].

O entrevistado E2, em Uberaba, explicitou a importância geográfica da cidade no contexto econômico regional. É uma cidade estratégica em sua região, que desfruta de **localização, infraestrutura e mão de obra qualificada**. Sendo assim, um polo econômico para o desenvolvimento regional, conforme relato:

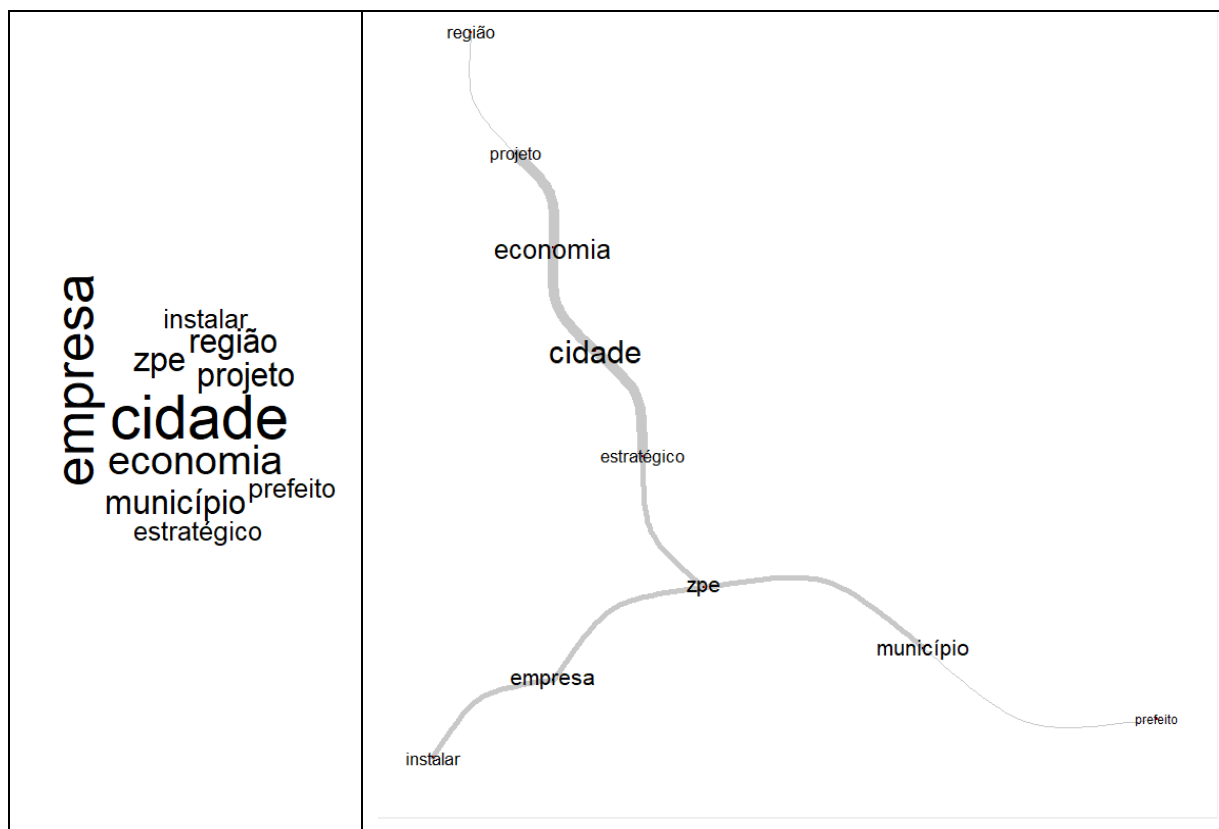
...Acho que outro ponto que Uberaba, não especificamente só a ZPE, mas as instalações de empresas aqui em Uberaba, é que a cidade é considerada um ponto estratégico, ela está no meio termo entre São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. É uma cidade num ponto estratégico para fins de distribuição... [E2].

Para a entrevistada E3, a **localização** também é uma grande vantagem para a atração de empresas, assim como o **tamanho da cidade** e seu **número populacional**, conforme relato:

...Uma coisa que é importante a gente dizer é que Uberaba é uma cidade geograficamente muito bem localizada, então a gente está aqui estruturalmente no triângulo mineiro, há exatos quinhentos quilômetros de Belo Horizonte, de São Paulo, de Goiânia, de Brasília, de cidades capitais, que são de fato muito estratégicas para o país. Isso também é um grande atrativo. É uma cidade estrategicamente muito bem condicionada... [E3].

Nota-se que o **potencial produtivo** dos municípios analisados que exercem papéis de polos econômicos em suas regiões, aliado à **localização estratégica** para distribuição de produtos para outros polos e capitais foram pontos fortes destacados pelos entrevistados para a **atração de investimentos** e viabilização do projeto da ZPE. Na sequência são apresentadas as análises lexicais para a pergunta 2 e 3 (Figura 13).

Figura 13: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 2 e 3.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras (Figura 13) tem como principal termo “cidade” (8), seguido por “empresa” (7), “economia” (5), “município”, “projeto” e “ZPE” (4), “região”, “estratégico”, “instalar” e “prefeito” (3). A nuvem de palavras explicita que as cidades analisadas têm uma economia polo graças às empresas existentes e que os municípios são estratégicos em suas regiões devido à localização. Assim, podendo atrair investimentos para a ZPE.

Na análise de similitude, percebe-se que o projeto pode ser viabilizado graças às características econômicas das cidades, sendo um fator estratégico para criação da ZPE e a posterior instalação de empresas.

De acordo com o The World Bank (2017), o sucesso operacional de uma ZEE pode ser influenciado pela **oferta de infraestrutura** e pela compatibilidade com a natureza econômica da região. O fator infraestrutura ganhou destaque na literatura sobre ZEE’s nos últimos anos,

tais características de infraestrutura de uma ZEE estão relacionadas com a sua **localização**, dimensões, **adequação às atividades produtivas** e eficiência das operações e serviços oferecidos (THE WORLD BANK, 2017).

No modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, a variável atração de investimentos compõe o construto fatores viabilizadores de ZEE's e está relacionada à atratividade de uma ZEE, assim influenciando sua efetividade conforme o pressuposto H2. As entrevistas demonstraram que a atratividade das ZPE's analisadas está atrelada aos seguintes fatores: localização, oferta de infraestrutura, população (tamanho da cidade) e a importância da cidade no contexto regional. Assim, pode-se considerar que a atração de investimentos por meio das características supracitadas é um importante fator viabilizador para que uma ZPE possa ser implantada e se torne operacional.

Nesse sentido, reflete-se que cidades maiores e polos das suas regiões apresentarão, em maior proporção, um ambiente mais adequado para a instalação de ZEE's em detrimento a cidades menores e com menor potencial de infraestrutura.

Na questão 04 do roteiro de entrevista, os entrevistados foram questionados acerca da forma como se dá ou se deu a regulação e sinergia entre os poderes executivo e legislativo do município nas tratativas do projeto. O entrevistado E1 destacou que houve engajamento político entre câmara e prefeitura para viabilizar os projetos. A **harmonia e colaboração** entre eles é imprescindível para **elaboração e regulação dos projetos**. Porém, apesar dos esforços, também foi identificada a necessidade de melhoria dessa relação político-institucional, que se **desgasta** principalmente durante as **transições eleitorais e administrativas**, conforme relato:

...O que a gente percebeu também, é uma exploração política do projeto sem resultados efetivos. Então, nós tivemos aí a eleição de dois ou três prefeitos, exatamente com essa alcunha da bandeira de implantação da zona de processamento de exportação. O que, óbvio não se concretizou dentro dos seus mandatos... [E1].

O entrevistado E2 explica que devido ao projeto da ZPE se encontrar em desenvolvimento, o projeto passou pela câmara apenas uma vez e que a **empresa vencedora da licitação não conseguiu cumprir os prazos da obra** e, em decorrência disso, o processo licitatório foi reiniciado, conforme relato:

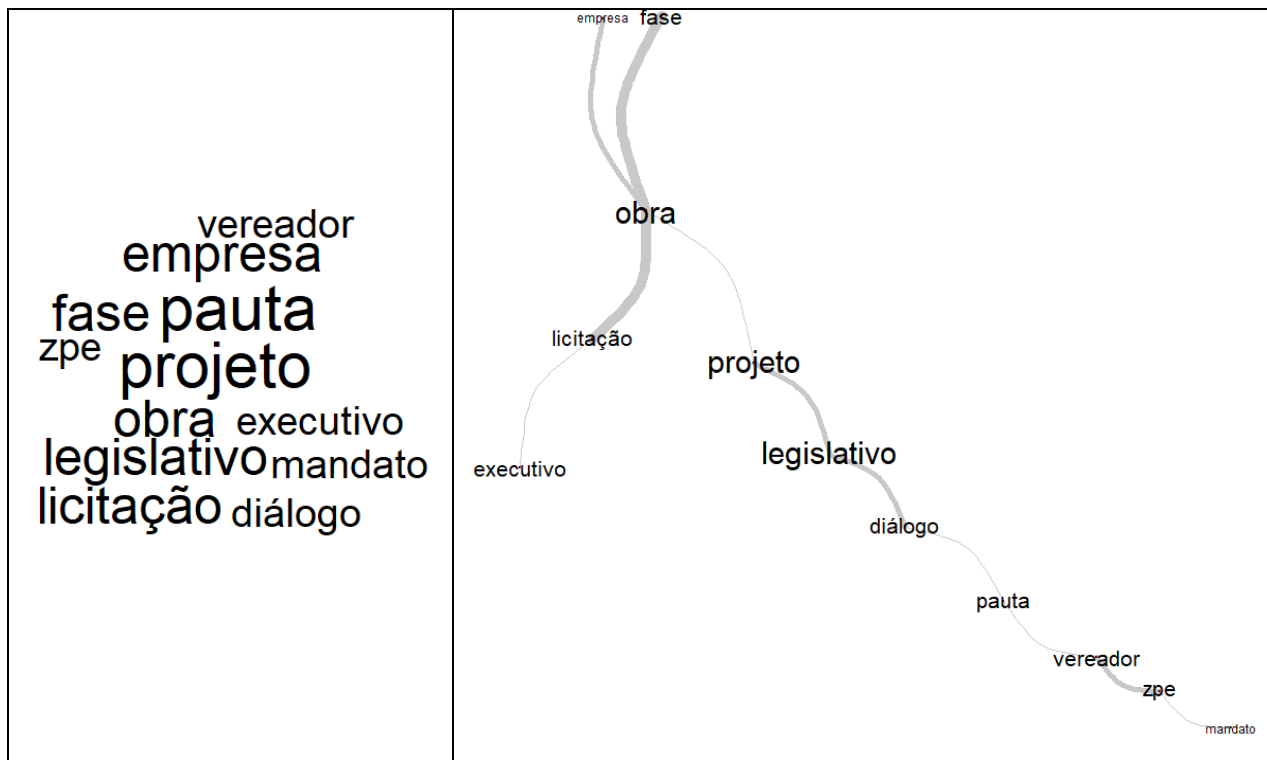
...Como o projeto aqui ainda está na fase de implementação, está bem no início, ele se resume mais ainda à fase administrativa. Não vieram projetos ainda para câmara, veio apenas um para pedir o empréstimo para continuação da obra. Mas infelizmente o executivo teve um problema que na primeira licitação para construção do condomínio, a empresa ganhadora não conseguiu executar a obra... [E2].

A entrevistada E3 reforça a necessidade de melhorias do diálogo entre os poderes, e que o tema deveria ser mais explorado. Segundo E3, a melhoria desta tratativa também deveria passar diretamente pela sociedade, fortalecendo o engajamento do próprio legislativo, conforme relato:

...Acho que a gente tem que melhorar muito esse quesito, a gente teve em dez anos, vamos dizer que a gente teve aqui três gestões, que lidaram com essa ZPE em Uberaba. Eu sou vereadora de primeiro mandato, então eu estou no mandato há praticamente um ano e eu particularmente acho muito pouco explorado o diálogo com o legislativo em torno da ZPE. A gente na maioria das vezes fica sabendo pela imprensa... [E3].

Os relatos reforçam a permanente necessidade de **colaboração entre os poderes executivo e legislativo**, a fim de se viabilizar o desenvolvimento dos projetos de forma eficiente. Outrossim, destacam que as transições eleitorais são desafios para a continuidade dos projetos de ZEE's. Abaixo são apresentadas as análises lexicais para a pergunta 4 (Figura 14).

Figura 14: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 4.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “pauta” e “projeto” (5), seguido por “empresa”, “fase”, “legislativo”, “licitação” e “obra” (4), “diálogo”, “executivo”, “mandato”, “vereador” e “ZPE” (3). Identifica-se que o andamento da pauta relativa ao projeto da ZPE depende diretamente do diálogo entre os poderes legislativo e executivo. Da mesma forma, processos como licitações e a própria implantação do condomínio precisam estar alinhadas entre os poderes.

Na análise de similitude, observa-se que a execução das obras de implantação da ZPE é resultado de licitação procedida pelo poder executivo, e que isso também depende do diálogo entre os poderes para viabilizar o projeto, permitindo a instalação de empresas em uma fase posterior.

Evidencia-se a importância da **sinergia entre os poderes** e a **necessidade de maior comunicação** para melhorar a eficiência do projeto. Para Sosnovskikh (2017), as **desregulações** só podem ser alcançadas havendo **sinergia e alinhamento entre os poderes** legislativo e executivo, em todas as esferas, garantindo-se a **estabilidade e a longevidade** do programa. O excesso de **burocracia** pode comprometer a **desregulação e incentivos** esperados no modelo de desenvolvimento do tipo ZEE (SOSNOVSKIKH, 2017).

De acordo com o modelo teórico da pesquisa (figura 11), a variável regulação e sinergia entre os poderes compõe o construto fatores viabilizadores de ZEE's. Observa-se pelos relatos a necessidade de garantia das desregulações e incentivos por meio dos projetos a serem elaborados e aprovados pelos poderes executivo e legislativo (alinhamento executivo e legislativo). A viabilidade do projeto de uma ZPE depende da harmonia entre os poderes executivo e legislativo, portanto, influenciando a efetividade de uma ZEE conforme pressuposto H2.

Na pergunta 05, foi questionado como os entrevistados observam que a ZPE do município poderia influenciar o contexto econômico regional, não só do município, mas qual seria o alcance da ZPE implantada. O entrevistado E1 destacou que o alcance do projeto da ZPE seria regional, fomentando toda a região direta e indiretamente com **geração de empregos** no setor industrial que naturalmente são mais bem pagos. Além disso, espera-se também maior **oferta e demanda de mão de obra qualificada**. Assim, com os investimentos, pode-se esperar a irradiação do crescimento por meio da prestação de serviços diretos e indiretos à ZPE, conforme relato:

...O alcance seria regional, a gente teria várias cidades do entorno, do vale do Mucuri e Jequitinhonha, que seriam economicamente de uma forma direta, não só com o fornecimento de matéria-prima, mas também com mão de obra. E é óbvio que o sistema industrial pela característica de uma remuneração com um valor acima da

média de mercado praticado nessa região, que é uma região economicamente menos ativa seria também uma forma de termos uma economia mais fortificada... [E1]

O entrevistado E2 destaca que a melhor característica de uma ZPE é a atração de investimentos por meio dos incentivos fiscais e que assim a **geração de emprego e renda** promoveriam **melhorias** não só **econômicas** como também **sociais** na região. Estas melhorias, por sua vez, se irradiam para todas as áreas de acordo com relato de E2, a seguir:

...Eu acho que o principal ponto seria atrair investimentos, geração de novos empregos. Ela tem esse benefício de ser uma região, uma área que estabelece incentivos fiscais, e a partir do momento você traz mais empresas, você tem geração de renda, geração de emprego e consequentemente a cidade tem uma evolução social... [E2].

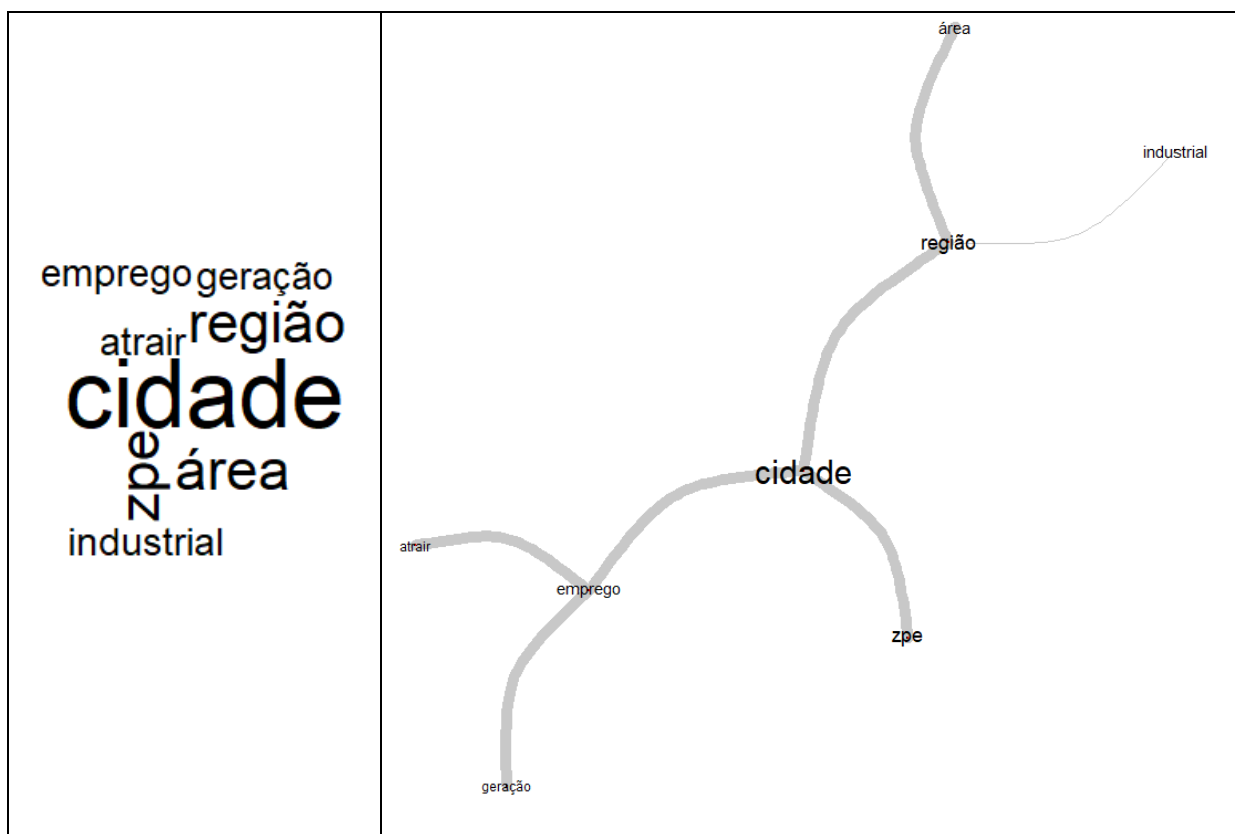
A entrevistada E3 reforça o protagonismo regional de Uberaba, sendo um polo de uma macrorregião com 27 municípios. Assim, o **fomento econômico criado pela operação de uma ZPE se irradiaria para os municípios vizinhos**, conforme relatos:

...uma licitação que vai fazer com que se crie perfis industriais de várias áreas, e isso vai acabar atraindo pessoas para cá, isso vai acabar atraindo economia, gerar renda, emprego e consequentemente melhorar a vida das pessoas aqui na nossa cidade... [E3].

...e hoje essa localidade da ZPE, é hoje onde a gente tem o entroncamento rodoferroviário do distrito industrial dois, que também é um local estratégico aqui da cidade. Então eu acho que nesse ponto, vamos dizer de estruturação da cidade, de questão de território, é muito importante e com certeza isso vai potencializar outros aspectos... [E3].

Os entrevistados ressaltam a possibilidade de crescimento regional por meio dos **investimentos**, instalação de empresas, **geração de empregos e aumento de renda**. Desta forma, a formação de polos de crescimento pode influenciar as regiões circundantes. Abaixo são apresentadas as análises lexicais para a pergunta 5 (Figura 15).

Figura 15: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 5.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “cidade” (9), seguido por “região”, “ZPE” e “área” (5), “atrair”, “emprego”, “geração” e industrial (3). A nuvem de palavras mostra que a cidade e região podem se beneficiar diretamente com a operação da ZPE, **gerando emprego, atraindo investimentos e renda**, sendo uma característica inerente de áreas industriais.

A análise de similitude mostra que a cidade e sua região são as bases estratégicas para o funcionamento da ZPE e sua área industrial, atraindo e potencializando a **geração de empregos**.

Para Perroux (1977), o nascimento de polos de crescimento representados por indústrias motrizes e satélites depende de **investimentos**, da **oferta de créditos**, como também da **inovação tecnológica** em processos e serviços. Os polos de crescimento possuem um contexto geográfico delimitado e formam uma cadeia produtiva de indústrias motrizes e satélites, assim, exercendo forte papel na economia, influenciando preços e fluxos econômicos (PERROUX, 1977).

Para Frick, Rodriguez-Pose (2019), o impacto econômico das ZEE’s pode ser limitado e sua **irradiação** para regiões circundantes restringem-se a um raio aproximado de 50 quilômetros. Assim, este tipo de estratégia de desenvolvimento é mais associada ao

desenvolvimento regional do que a uma irradiação a nível nacional, principalmente em casos de países com dimensões territoriais elevadas (FRICK; RODRÍGUEZ-POSE, 2019).

A literatura científica destaca a necessidade de **adequação ao contexto econômico regional** de forma que a ZPE seja integrada ao **potencial da região**. Para The World Bank (2017) estes condomínios industriais são diversos, exportando matérias-primas, manufaturas como também tecnologias. Assim, as características socioeconômicas da região podem ser identificadas visando-se facilitar a implantação, o acesso e a expansão da ZPE (CAVALCANTE, 2020).

O planejamento de uma ZEE perpassa pelo **contexto econômico regional**, sendo necessário que suas atividades sejam compatíveis com a dinâmica econômica da região, garantindo-se **integração e desenvolvimento**. Assim, possibilitando-se a **troca de tecnologias** e processos (THE WORLD BANK, 2017).

Retomando o modelo teórico da pesquisa (figura 11), a variável adequação ao contexto econômico regional compõe o construto fatores viabilizadores de ZEE's e está associada à compatibilidade dos investimentos com o potencial econômico da região. Garantindo-se assim a geração de empregos e renda e por consequência promovendo melhorias econômicas na região. Portanto, a execução do projeto e a efetividade das operações de uma ZPE depende de sua adequação ao contexto econômico regional conforme pressuposto H2, sendo este fator viabilizador de uma ZPE.

No entanto, apesar dos municípios serem polos regionais atendendo a uma macrorregião, a percepção da irradiação do crescimento a ser gerado talvez seja superestimada.

Na pergunta número 06, os entrevistados foram questionados a respeito de aspectos burocráticos existentes para a criação e desenvolvimento de uma ZPE em municípios mineiros. O entrevistado E1 afirmou que houve uma **falta de apoio técnico para a construção do modelo da ZPE, principalmente em relação ao governo federal**. Os projetos desenvolvidos pelos municípios podem necessitar muitas readequações o que protela a fase de implementação, conforme relatos:

...O que se percebeu é que existia uma falta de apoio técnico para construção desse aparato burocrático, principalmente em termos de atendimento às exigências do próprio ministério da economia... [E1].

...Então, essa falta de entendimento entre o que se apresentava no projeto e o que se exigia comprometeu sim a viabilidade e exequibilidade do projeto, em virtude talvez de não ter assessoramento técnico... [E1].

O entrevistado E2 salienta que em Uberaba muito tempo se passou entre a criação do decreto presidencial em 2012, o desenvolvimento dos projetos e o início das obras de implantação, o que pode significar dificuldades nos trâmites legais.

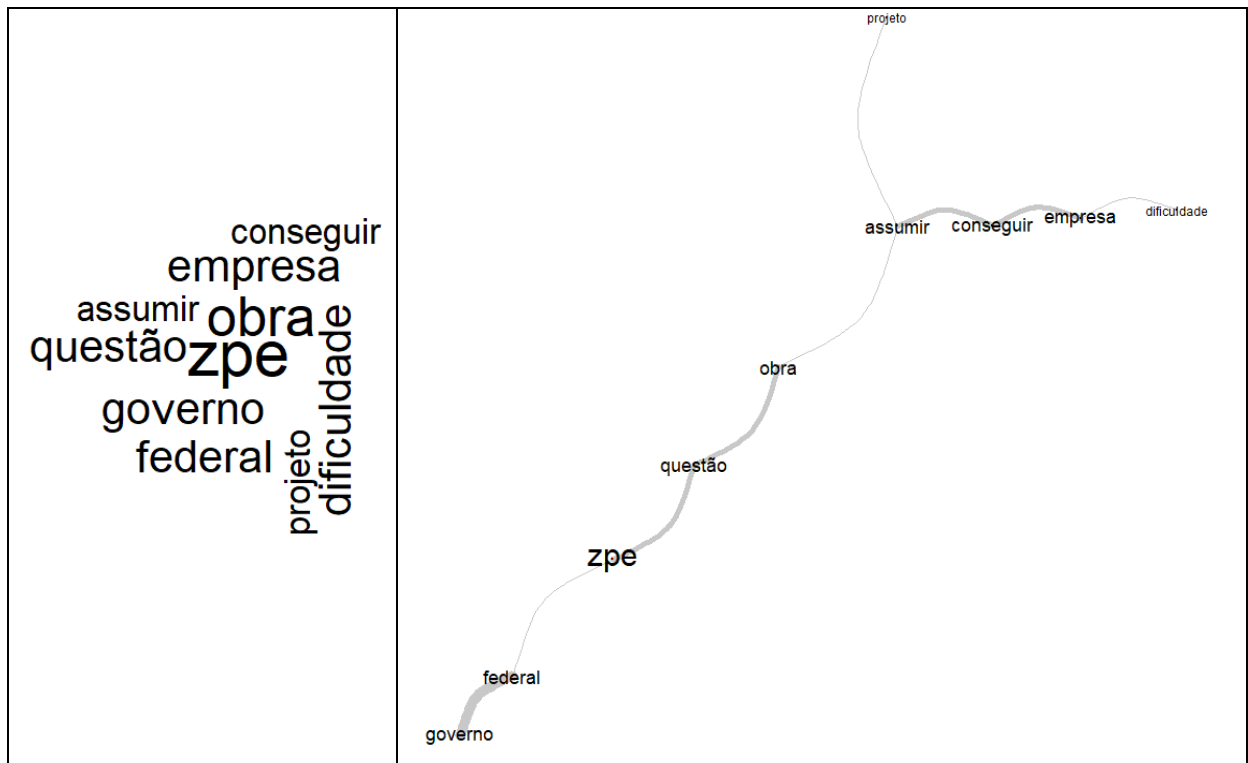
...O decreto presidencial que é feito, é a primeira etapa para o início da ZPE, ela foi feita aqui em Uberaba em 2012, então a gente está há muito tempo sem iniciar, e agora que a gente conseguiu. Tem também a questão de que para instalar a empresa, elas precisam da autorização do conselho nacional de ZPE's. A gente vê isso como alguns pontos que talvez dificultem um pouco a burocracia... [E2].

A entrevistada E3 reforça os entraves com o governo federal e que a prefeitura de Uberaba necessitou solicitar a prorrogação dos prazos para atendimento às exigências da União, conforme relato:

...Outra coisa que é importante a gente dizer, você está falando de entraves com o governo federal, a prefeitura inclusive aqui já fez um pedido para que se estendesse esse prazo com o governo federal, esse pedido já foi emitido. Então, tem uma questão também de prazos, e a gente tem aqui já um indicativo de prorrogação para que seja concluída a obra da ZPE... [E3].

Todos os entrevistados destacam as **dificuldades no processo burocrático**, principalmente relativos à falta de apoio do governo federal em oferecer assessoria para os trâmites legais, assim como para o desenvolvimento dos projetos; esses fatores podem comprometer a **viabilidade do programa** e o atendimento aos prazos exigidos pela própria União. Na sequência são apresentadas as análises lexicais para a pergunta 6 (Figura 16).

Figura 16: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 6.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “ZPE” (6), seguido por “obra” (5), “dificuldade”, “empresa”, “federal”, “governo” e “questão” (4), “assumir”, “consequir” e “projeto” (3). A nuvem mostra que a consolidação da ZPE por meio de suas obras de implantação por via de regra passa por inúmeras dificuldades, tanto nos **aspectos burocráticos** com o governo federal, como no desenvolvimento e execução dos projetos por parte de empresas licitadas.

A análise de similitude demonstra que existem dificuldades na conversão dos projetos em obras licitadas de forma eficiente com empresas preparadas. Desta forma a ZPE se torna uma questão burocrática com diversos impasses junto ao governo federal.

Para Sosnovskikh (2017), o **excesso de burocracia** pode comprometer o desenvolvimento dos projetos de ZEE’s. Além disso, os **conflitos políticos** podem dificultar e até mesmo impedir as tramitações de um programa de ZEE’s pelas esferas governamentais (ALKON, 2018).

O modelo teórico de pesquisa (figura 11) apresenta a variável burocracia como parte do construto “Fatores que comprometem a efetividade das ZEE’s” e remete aos desafios relacionados aos trâmites e exigências burocráticas impostos pela União, que muitas vezes dificultam o processo. De acordo com as análises a burocracia prejudica e atrasa o andamento dos projetos por parte dos municípios. Outro fator apontado é a carência de apoio técnico e

assessoria durante o desenvolvimento dos projetos por parte dos municípios o que gera posteriormente revisões e readequações. Desta forma, esta variável é um fator que pode comprometer a execução do projeto de uma ZPE conforme o pressuposto H1.

Na pergunta 07, levando-se em consideração algumas literaturas científicas, os entrevistados foram indagados se problemas de **corrupção** podem comprometer a efetividade das Zonas Econômicas Especiais e se eles acreditam que esse elemento exista ou possa influenciar os municípios mineiros.

O entrevistado E1 destacou que o projeto encerrado da ZPE em Teófilo Otoni apresentou suspeitas de **conflitos de legalidade e transparência** durante a aquisição da área onde seria implantado o distrito industrial, o que culminou em processo judicial devido às suspeitas de especulação imobiliária na aquisição da área que seria destinada ao projeto, conforme relato:

...Então a principal, indícios, volto a dizer, porque esse processo ainda não foi finalizado até hoje, como a gente já conhece a justiça brasileira, houve indícios sim, de que algumas pessoas estavam tendo enriquecimento ilícito com a implantação, nesse primeiro momento só da área do terreno que seria a implantação da possível zona de processamento... [E1].

...Então não tenho dúvida de que na cultura e na atual conjuntura da época, os fatores de corrupção foram incisivos, e implicaram sim em retardo, demora, atrasos e isso também contribuiu para inviabilizar... [E1].

O entrevistado E2 reforçou a importância do **combate à corrupção** para permitir avanços na administração pública e que os municípios, de forma geral, possuem engajamento para garantir a **licitude dos projetos**. Citou-se como reforço, o fato de que para início das operações da ZPE é obrigatória a existência de um posto da receita federal dentro do condomínio industrial, conforme relato:

...observando toda a circunstância atual do Brasil, eu não vejo momento melhor pra gente fazer isso, esses anos agora vejo esse boom de combate à corrupção, e principalmente que a gente até perguntou, a ZPE é obrigatória ter um posto da receita federal ali dentro, aqui em Uberaba a gente tem o privilégio de ter um posto da polícia federal... [E2].

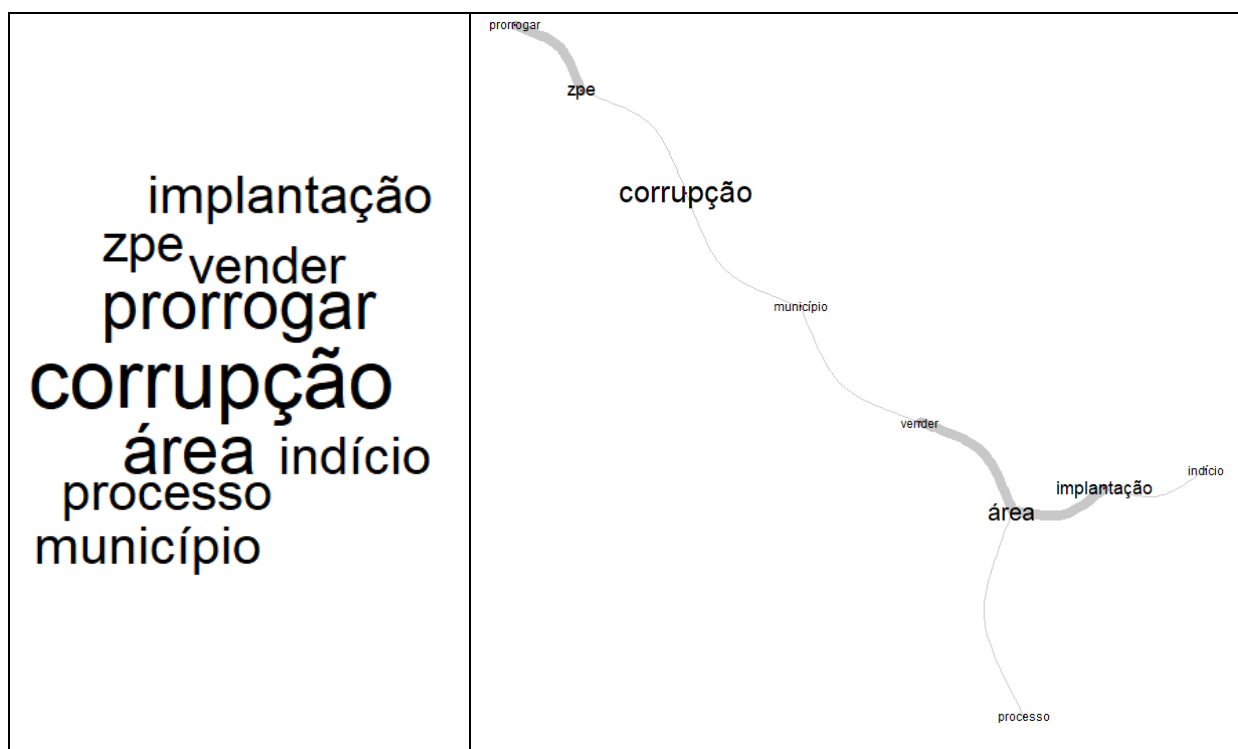
Para a entrevistada E3 o combate à corrupção é fundamental, ela destaca também que grandes obras precisam de fiscalização adequada para se evitar *lobbies* e monopólios, conforme relato:

...A gente sempre tem que ter essa perspectiva de combate à corrupção, até porque infelizmente é algo muito prejudicial para toda sociedade... [E3].

...Mas a gente tem um histórico aqui no Brasil de que grandes obras infelizmente têm muito *lobby*, monopólio de empresas nesses setores, mas assim, a gente não tem nada aqui em Uberaba, nenhum indício, nada que desabone o que já foi feito... [E3].

Os entrevistados destacam os prejuízos que atos de **corrupção** provocam nos investimentos públicos e por consequência na sociedade. Destacam também os compromissos institucionais de **combate à corrupção** e que o tema tem sido enfrentado no Brasil de forma intensa. Ademais, os entrevistados salientam também que os projetos de ZPE's possuem mecanismos de fiscalização. Na sequência, são apresentadas as análises lexicais para a pergunta 7 (Figura 17).

Figura 17: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 7.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “corrupção” (5), seguido por “prorrogar” e “área” (4), “implantação”, “indício”, “município”, “processo”, “vender” e “ZPE” “3”. A nuvem explicita que o **elemento corrupção pode prejudicar e prorrogar avanços dos investimentos públicos**, a exemplo, a implantação da ZPE, e que indícios deste problema devem ser investigados por meio de processos.

A análise de similitude mostra que indícios de corrupção podem prejudicar e prorrogar a implantação da ZPE, culminando em processos e invalidações dos trâmites legais.

Para Alkon (2018), exemplos internacionais como casos na Índia, mostram que **fatores como corrupção inviabilizam a implantação dos projetos e sua efetiva operação**. De acordo com os depoimentos, observou-se que **a corrupção pode inviabilizar ou atrasar projetos de ZEE's**.

Para o modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, a variável corrupção compõe o “construto fatores que comprometem a efetividade das ZEE's” e está relacionada a prejuízos ao erário público em decorrência de atos ilícitos cometidos por representantes públicos e privados. Conforme análise, atos de corrupção podem inviabilizar projetos, como o caso da ZPE em Teófilo Otoni. Assim, o fator corrupção integra o construto de fatores que podem inviabilizar a efetividade de projetos de ZEE's conforme pressuposto H1.

Na pergunta número 08 foi questionado se os entrevistados acreditam que o fato de Minas Gerais e os seus respectivos municípios estarem distantes do litoral poderia comprometer a efetividade da ZPE em decorrência de fatores logísticos - por exemplo, se a logística poderia ser mais difícil ou com um custo maior que inibisse a atração de empresas ou investimentos. E, caso positivo, como o município pretenderia minimizar o impacto dessa distância até o litoral.

Para o entrevistado E1, as limitações logísticas do estado de Minas Gerais são uma preocupação. Ele destaca os **prejuízos econômicos na região** de Teófilo Otoni **à medida que as estradas de ferro foram desativadas** ao longo do tempo. Da mesma forma, frisou-se a **dependência do modal rodoviário** e as **más condições das estradas mineiras**, o que **onera a logística do escoamento produtivo**, conforme relatos:

...nós tínhamos há um século atrás, a Bahia-Minas que era uma estrada de ferro que ligava vários estados e que facilitava toda essa movimentação logística dos nossos recursos, e houve após a retirada dessa estrada de ferro, houve também um retrocesso econômico muito grande... [E1].

...O outro aspecto também que me recordo que sempre impediu também esse olhar, foi a questão rodoviária. As nossas estradas sempre em péssimas condições. Só à título de comparação, a rodovia que liga a capital a nossa região ela passa por um processo de duplicação há mais de dez anos e não está concluída nem quarenta por cento do trecho. Então, mostra que o fator de localização geográfica somada aos desafios logísticos eram também desafios extremamente impactantes para viabilidade do projeto... [E1].

Para o entrevistado E2, **ZPE's em cidades litorâneas naturalmente possuem maior atratividade** já que a produção tem por objetivo a exportação. Porém, esta estratégia econômica deve ser difundida no interior do país, englobando-se os mercados e empresas destas regiões, conforme relato:

...Eu acho que a ZPE, quando ela está no litoral, obviamente que ela tem um atrativo maior, já que a produção tem o objetivo de exportação... [E2].

...eu acho legal é que por existir poucas ZPE's e a gente colocar uma em Uberaba, a gente dá oportunidade para empresas menores, com menos capital de se instalarem e conseguirem os incentivos... [E2].

Para a entrevistada E3, atualmente as **rodovias mineiras são desafios para os processos logísticos** e que as particularidades de cada setor econômico podem encontrar **entrave no transporte rodoviário**. No entanto, o estado possui caminhos para solucionar este problema por meio das concessões rodoviárias e investimentos em infraestrutura de transportes, conforme relato:

...É óbvio que a gente tem um desafio que é as nossas rodovias mineiras, e federais, é um desafio sim, inclusive o governador Romeu Zema recentemente está privatizando e gerando concessões para empresas. Várias rodovias de Minas Gerais podem se tornar um entrave. Até porque quando a gente fala da ZPE, a gente está falando de vários setores, é importante a gente dizer isso. E estes setores, cada um deles tem as suas particularidades... [E3].

Os entrevistados criticam as **condições das rodovias mineiras** que se encontram, de forma geral, em más condições de conservação. Ressaltam também que **este cenário pode encarecer os processos logísticos**. Foi destacado também na região de Teófilo Otoni os **prejuízos e desvantagens históricas resultados da desativação de linhas férreas** que atendiam a região. Em Uberaba foi salientado a expectativa do programa de concessões rodoviárias do atual governo do estado para solucionar parte do problema das rodovias. Abaixo, seguem as análises lexicais para a pergunta 8 (Figura 18).

Figura 18: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 8.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “desafio”, “setor” e “ZPE” (4), seguido por “condição”, “empresa”, “estrada”, “logístico”, “quilômetro”, “região” e “rodovia” (4). A nuvem destaca que é um desafio garantir uma logística eficiente para uma ZPE, haja vista as condições das estradas mineiras ao longo das regiões, o que pode prejudicar a operação das empresas instaladas no distrito industrial.

Na análise de similitude, nota-se que **as condições das rodovias impactam uma ZPE** e a operação de suas empresas, constituindo-se de um **desafio logístico** ao longo das regiões dadas as más condições de conservação da malha rodoviária mineira.

Para Caixeta Filho e Martins (2001), a competitividade nos mercados internacionais também depende de uma logística eficiente. O aumento de tais capacidades por meio da **oferta adequada de infraestrutura de transportes**, permite o deslocamento de grandes volumes de carga pelo menor custo possível.

Para Hong et al (2011), **o aumento da capacidade de infraestrutura de transportes torna produtos e mercados mais acessíveis**, integrando-se maiores áreas do território e **estimulando a produtividade do interior de um país**. Esta premissa é imprescindível para que o modelo econômico do tipo ZEE possa ser **implementado em regiões de interior, mais afastadas dos portos** (HONG; CHU; WANG, 2011).

Para Rodrigues (2004) países de dimensões continentais possuem maior participação do modal ferroviário no transporte econômico em comparação ao Brasil, dadas as características deste modal serem mais **eficientes ao transporte de cargas para longas distâncias** (RODRIGUES, 2004). Dados internacionais sugerem que melhores opções de acessibilidade e mobilidade para o transporte de cargas torna o processo logístico mais eficiente, reduzindo-se custos (PADULA, 2008). Nesse sentido, **a dependência do modal rodoviário pode acarretar ônus à logística de exportações.**

A carência de infraestrutura ferroviária pode influenciar negativamente os processos de exportações das ZEEs, dificultando suas operações e competitividade internacional (VILAÇA, 2005).

De acordo com o modelo teórico da pesquisa (figura 11), a variável distância do litoral compõe o construto “Fatores que comprometem a efetividade das ZEE’s” e está atrelada aos custos logísticos para escoamento produtivo da ZPE rumo aos portos para exportação. As entrevistas ressaltam o alto custo do transporte rodoviário e a carência de ferrovias pelo estado. Destacam também que apesar das zonas litorâneas poderem ser mais atrativas, as regiões de interior possuem muito potencial produtivo e que problemas logísticos podem ser resolvidos. Portanto, a variável distância do litoral pode minimizar a atratividade do projeto de uma ZPE assim como sua competitividade, sendo um fator que pode comprometer sua efetividade conforme pressuposto H1.

Na pergunta 09, os entrevistados foram indagados acerca do potencial da ZPE para influenciar o crescimento econômico do município e se esse crescimento poderia se irradiar para os municípios vizinhos. O entrevistado E1 afirma que devido ao cancelamento do projeto em Teófilo Otoni não há, por parte da população, a expectativa de crescimento econômico atrelado ao projeto da ZPE, uma vez que a mesma não será implantada, conforme relato:

...mas hoje para nós eu não acredito porque ela não existe. É um processo um projeto que para nós aqui ele está extinto... [E1].

O entrevistado E2 apresenta como entendimento que parte significativa da **mão de obra pode ser importada de municípios vizinhos**. Desta forma, a **geração de empregos e renda se irradiariam para as regiões circundantes**, de acordo com o relato:

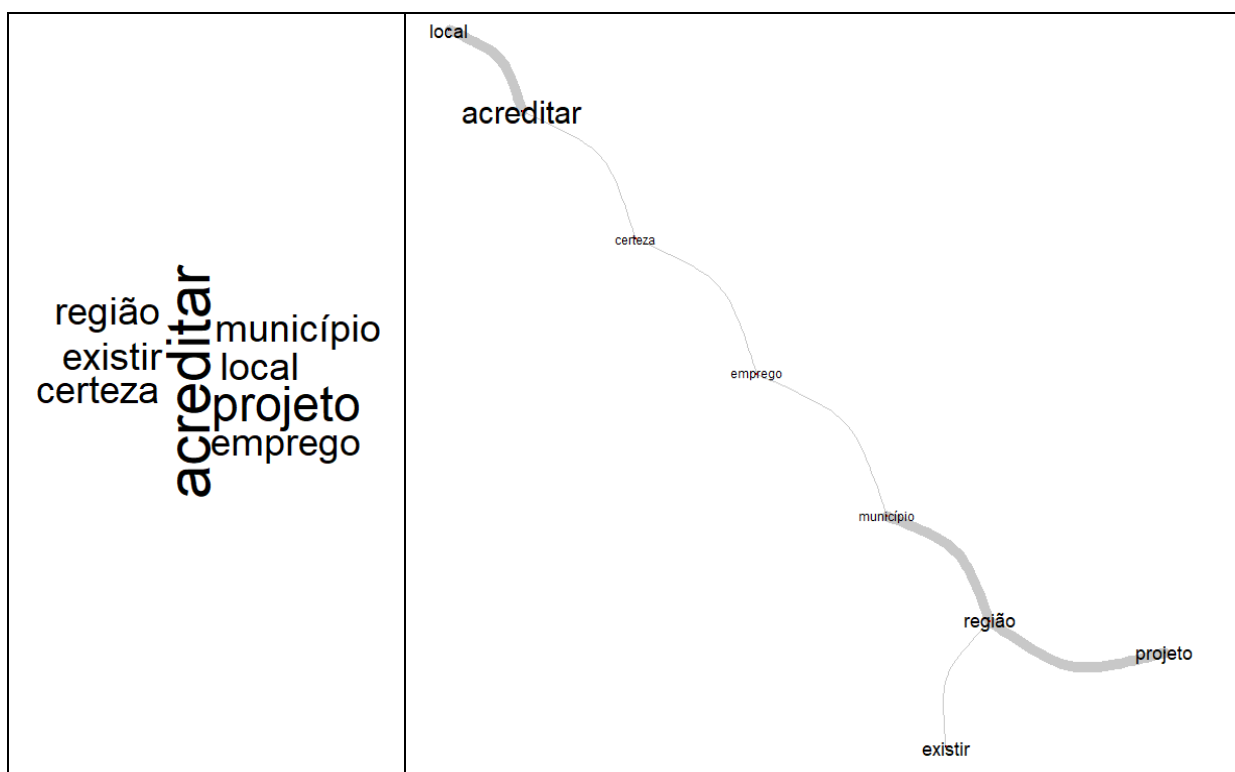
... a gente sabe que grande parte da mão de obra vem dos municípios vizinhos. Então existindo a ZPE aqui, a gente tem certeza que vai gerar muito emprego, e esse emprego não vai vir só de Uberaba, vai vir de toda região... [E2].

A entrevistada E3 reforça que o município de Uberaba, sendo um **polo regional** em diversas áreas, com certeza será beneficiada pela operação da ZPE e que a **geração de empregos será irradiada por toda região** que já interage economicamente com o polo de Uberaba nos mais diversos setores, conforme relato:

... sobre a potencialidade eu acredito que com certeza sim. Até porque, esse protagonismo regional acontece muito naturalmente aqui. Então eu acredito que nesse aspecto sim... [E3].

Os entrevistados do município de Uberaba acreditam que a **geração de empregos e investimentos promoveriam crescimento econômico em toda região**, haja vista o município ser um polo regional que interage com as economias dos municípios vizinhos, o que acarretaria **melhorias econômicas e sociais** em toda região. Seguem análises lexicais para a pergunta 9 (Figura 19).

Figura 19: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 9.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “acreditar” (5), seguido por “projeto” (4), “certeza”, “emprego”, “existir”, “local”, “município” e “região” (3). A nuvem demonstra que os entrevistados acreditam que o projeto da ZPE se implantado e operante certamente **gerará emprego e renda** para o município assim como toda região.

A análise de similitude reforça que há nos municípios a certeza de geração de empregos por toda região por meio dos projetos, implantação e operação da ZPE.

Conforme já tratado anteriormente, segundo Frick e Rodríguez-Pose (2019), os efeitos econômicos e o **desempenho das ZEE's são positivos irradiando-se para as regiões circundantes**. Todavia, **limitam-se e diminuem progressivamente até um raio máximo de 50 km** (FRICK; RODRÍGUEZ-POSE, 2019). Para a garantia da irradiação do crescimento é necessário que o projeto esteja alinhado com o **contexto econômico da região** para potencializá-lo por meio dos investimentos (CAVALCANTE, 2020).

Neste sentido, os resultados das interações econômicas podem ser benéficos em toda região, impedindo que haja uma migração de empresas e empregos exclusivamente no município da ZPE, o que poderia provocar uma economia de aglomeração e possivelmente aumentar as desigualdades no território (WEBER, 1929). Desta forma, para Lemos (2011), a estratégia parte da premissa de enfrentamento à desigualdade socioeconômica, como também da desigualdade espacial, onde alguns territórios possuem maior protagonismo econômico.

De volta ao modelo teórico da pesquisa (figura 11), a variável irradiação do crescimento compõe o construto “Efetividade das ZEE's” e está relacionada ao alcance das melhorias econômicas proporcionadas pela ZPE por meio dos investimentos, emprego e renda. Assim, quanto maior a irradiação do crescimento proporcionado por uma ZEE, maior será sua efetividade. Portanto a variável irradiação do crescimento pode ser validada como parte do construto efetividade da ZEE e influencia sua performance conforme construto H4.

Na questão número 10 foi perguntado como os entrevistados observam a geração de empregos com a operação da ZPE no sentido de o município estar preparado para atender a mão de obra que porventura possa ser demandada; ou se seria necessário a atração de recursos humanos de fora do município.

O entrevistado E1 destaca que com a possível pauta de instalação de uma ZPE em Teófilo Otoni à época do projeto, houve a instalação de **polos educacionais** no município visando a **capacitação de mão de obra**, haja vista a expectativa de oferta e demanda para os mercados que seriam criados.

Destacou-se que o fenômeno da expectativa de implantação da ZPE durante as fases iniciais do projeto, propiciou a instalação e ampliação de diversos centros educacionais na região, visando atender às demandas futuras, conforme relato:

...Houve a partir da pauta da possível instalação da ZPE, um movimento para que houvesse uma estruturação da qualificação de mão de obra. Então a partir só do sonho de ter uma implantação da ZPE a cidade se transformou num polo

educacional passando a ter uma universidade federal que hoje possui todos os cursos na área de engenharia... [E1].

O entrevistado E2 reforça que o município de Uberaba é um polo educacional de ensino superior e que o município tem condições de oferecer **mão de obra qualificada**, como também de expandir seu leque profissionalizante para áreas tecnológicas específicas que porventura possam ser necessárias.

...Bom, aqui em Uberaba, acho que tem um fator importante na questão de mão de obra, é que é um polo de várias faculdades, tem uma universidade federal a UFTM, tem uma faculdade particular que é bastante conceituada, UNIPAC, então tem várias faculdades e um polo muito grande de ensino... [E2].

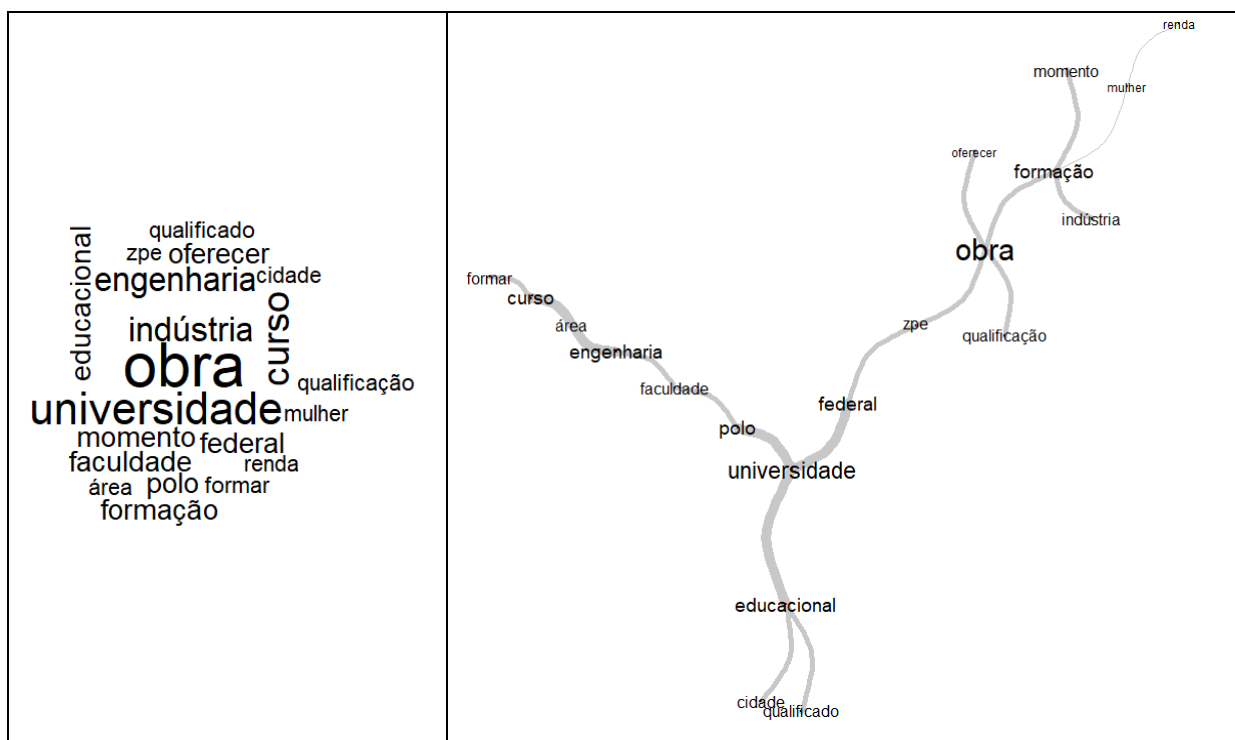
A entrevistada E3 ressalta que o município de Uberaba tem potencial para formar e qualificar os profissionais necessários e cita que o Sistema Nacional de Emprego – SINE, no município, é atuante e oferece diversos cursos em sintonia com as necessidades de mercado. Ela ressalta também que as indústrias locais promovem parcerias com o município para **qualificar futuros profissionais**, conforme relato:

...Olha, eu não sei o que demanda, qual é a mão de obra específica, mas eu acho que Uberaba tem potencialidade para poder oferecer e formar essas pessoas aqui. A gente tem um SINE bem atuante que oferece cursos, oferece formações. E que já foi feito com outras indústrias que vieram para cá parcerias na questão da qualificação... [E3].

Em Teófilo Otoni, foi destacado que a expectativa do projeto da ZPE à época, por si só promoveu fomento na área educacional e uma nova estruturação de ensino no município, atraindo universidades e **centros profissionalizantes** que garantiriam a oferta de **mão de obra qualificada**.

Em Uberaba, foi destacado que a cidade é um **polo educacional na região**, pronta para aumentar o número de mão de obra qualificada além de expandir o leque de áreas tecnológicas. Abaixo se apresenta as análises lexicais para a pergunta 10 (Figura 20).

Figura 20: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 10.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “obra” (10), seguido por “universidade” (7), “curso” (6), “engenharia e “indústria” (5)”, “educacional”, “faculdade”, “federal”, “formação”, “momento”, “oferecer”, “polo” (4), “cidade”, “formar”, “mulher”, “qualificado”, “qualificação”, “renda”, “ZPE” e “área” (3).

A nuvem de palavras destaca que a possível obra da ZPE estimulou a formação e expansão de centros educacionais em suas regiões visando atender às demandas de futuras indústrias. Assim, as universidades foram estimuladas a diversificar seus cursos de engenharia e a **qualificação profissional** se tornou um enfoque naquele momento. Este fenômeno atrela-se à possibilidade do **aumento de renda** por meio da ZPE.

Na análise de similitude evidencia-se que a expectativa de implantação da ZPE e um consequente aumento de renda estimulou através das universidades a possibilidade de **qualificação profissional** em diversas áreas. Estes polos educacionais passaram a oferecer mais cursos nas áreas de engenharia. Nota-se também que a formação e qualificação para as indústrias é uma grande oportunidade para a população.

Para Unctad (2019), a efetividade de uma ZEE está diretamente relacionada a sua capacidade de **gerar empregos em sua região**, assim como integrar o **contexto produtivo local** às demandas de suas operações.

Para Schumpeter (1911) uma das bases do desenvolvimento está na **inovação tecnológica** o que depende diretamente da qualidade educacional oferecida à população visando-se a criação de novas áreas de mercado.

De acordo com Benevides (2013, p. 38) “da mesma forma que existe esta necessidade de investimentos estruturais, as instituições se modificam a fim de se ajustarem à elevação do nível de bem-estar geral. Essa espiral de investimento proporciona o fortalecimento dos **polos de crescimento**”. Estes polos caracterizam-se pela atração e concentração de recursos financeiros, humanos e tecnológicos (PERROUX, 1977). Assim é necessário promover a **irradiação do crescimento** para que ocorra o **desenvolvimento**. Processos que permitam um mercado plural e mais produtivo, com oportunidades para o surgimento de novas áreas.

Para o modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, a variável geração de empregos compõe o construto “Efetividade das ZEE’s” e é fundamental para o crescimento econômico. As entrevistas ressaltam que os municípios são polos educacionais preparados para capacitar a mão de obra ou expandir seu leque profissionalizante de acordo com as novas demandas de mercado. Portanto, a variável geração de empregos é fator que integra a efetividade de uma ZEE e influencia sua performance conforme pressuposto H4.

A pergunta 11 aborda como os entrevistados observam o crescimento nas exportações com a operação da ZPE, que tipo de exportação poderá ser realizada e como pode ser o seu impacto para a economia do município. O entrevistado E1 resalta que as atividades de extração de minerais como pedras preciosas, conhecidas mundialmente na região de Teófilo Otoni, seria alavancada em escala. Outrossim, áreas agrícolas e pecuárias poderiam compor esta balança comercial, conforme relatos:

...As pedras preciosas e as pedras ornamentais que são os granitos, então é a única coisa que consta no nosso registro de exportação.

É óbvio que se nós tivéssemos a implantação da ZPE, nós teríamos uma alavancagem, um incremento significativo nessa balança comercial com a exportação desses produtos em uma escala muito maior, uma vez que a maioria hoje se concentra na transferência desses recursos para exportação através de Vitória no Espírito Santo na sua maioria... [E1].

...E a gente teria outros produtos ocupando essa balança comercial como eu já havia dito, como por exemplo, a carne bovina, a questão dos produtos lácteos. A própria cachaça que é um produto muito característico da nossa região que hoje a gente sabe que ganhou uma escala de exportação e tem uma atenção especial no mercado externo... [E1].

Para o entrevistado E2, o projeto da ZPE possui uma característica importante que é a possibilidade de atuação em qualquer área econômica, o que promoveria uma pluralidade de setores comerciais na região. Ele destaca ainda o protagonismo agrícola e pecuário em

Uberaba e que estas áreas certamente comporiam o escopo de atuação da ZPE haja vista o grande mercado de exportação de grãos já existente, conforme relato:

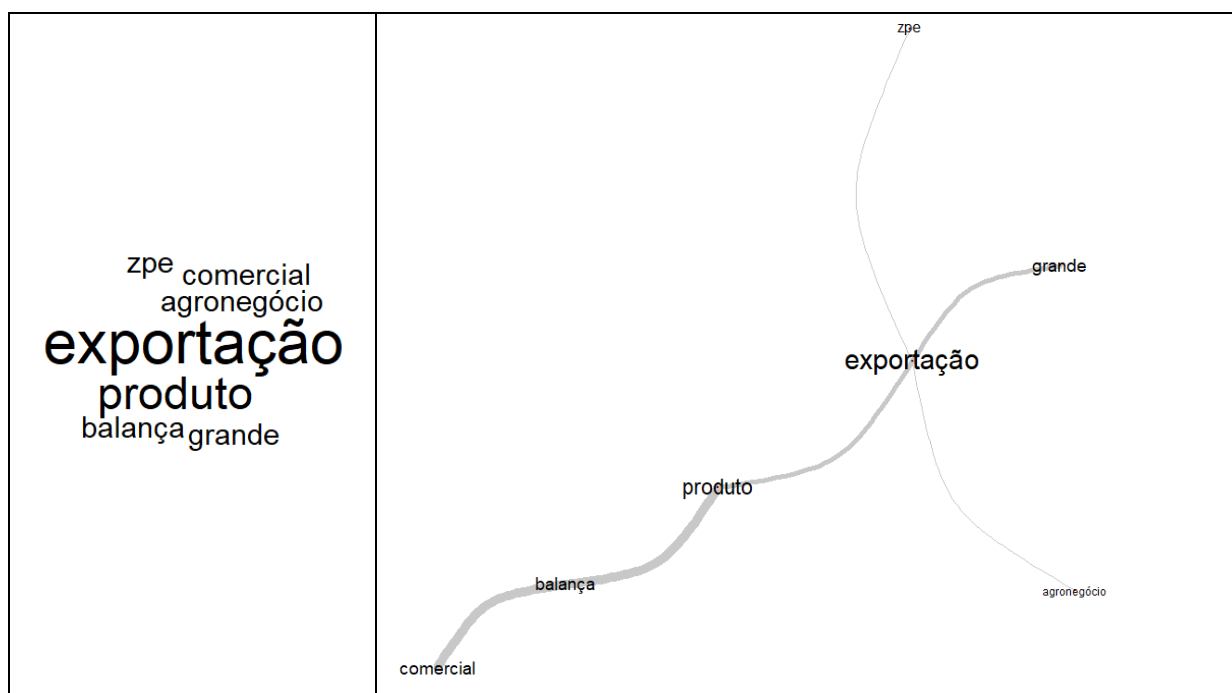
...Mas aqui em Uberaba é inerente a gente falar da pecuária e da agricultura. Por causa da exposição, e aqui o agro é muito forte, e a gente sabe que a exportação de grãos do Brasil é muito grande. Então acredito que o principal serviço seria esse, seria na parte de agronegócio mesmo... [E2].

A entrevistada E3 reafirma a posição do entrevistado E2 e adiciona o campo de biotecnologia, químicos e fertilizantes. O que mostra o potencial de diversificação e agregação de valor aos processos produtivos regionais. Segue citação:

...Acho que tem uma potencialidade muito grande, outro campo importante também que a gente já tem consolidado aqui é esse campo da biotecnologia, de químicos e fertilizantes. Então acho que a gente já tem esse protagonismo nessas áreas e tem condição de expandir cada vez mais... [E3].

Os entrevistados trazem o enfoque para as áreas econômicas de maior participação em suas regiões a exemplo do agronegócio em Uberaba e da extração de minerais em Teófilo Otoni. Sendo carros-chefes das economias regionais destes municípios, são áreas que eles consideram primordiais na operação da ZPE. Citam também a expectativa e possibilidade de agregação de valor nos processos destas áreas como também na criação de novas áreas econômicas da região. Segue abaixo as análises lexicais para a pergunta 11 (Figura 21).

Figura 21: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 11.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “exportação” (7), seguido por “produto” (5), “agronegócio”, “balança”, “comercial”, “grande” e “ZPE” (3). A nuvem mostra que as exportações são o foco e objetivo da ZPE e que o aumento da venda de seus produtos pode melhorar a balança comercial da região onde ela está implantada.

Na análise de similitude identifica-se que a exportação depende da efetividade da ZPE e dos setores que nela atuam, garantindo-se produtos que culminem em aumento da balança comercial. Em ambas as análises o setor agrícola desponta como expoente regional para fomentar a economia.

Segundo April (2017), a utilização do modelo econômico ZEE é estratégica, além de ferramenta consolidada para o **crecimento das exportações**. Só nos EUA existem cerca de 190 ZEE's responsáveis pela exportação de 3,5 bilhões de dólares anuais (UNCTAD, 2019).

Segundo Unctad (2019) as estimativas sugerem a existência de cerca de 5.000 ZEE's espalhadas em mais de 140 países, empregando aproximadamente 100 milhões de pessoas. Na Ásia as ZEE's são ferramentas utilizadas para o crescimento das exportações.

Para o modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, a variável aumento de exportações compõe o construto “Efetividade das ZEE's” e é o objetivo primordial a ser alcançado com a operação da ZPE. Promovendo-se investimentos, geração de emprego e renda. As entrevistas destacam o potencial comercial agrícola, pecuário e de minérios para as exportações. Portanto, a variável aumento de exportações é um fator que compõe a efetividade de uma ZEE e influencia sua performance conforme pressuposto H4.

Na pergunta número 12 os entrevistados foram indagados se a operação da ZPE poderia influenciar a redução da pobreza no município, de que forma e se eles acreditam que essa redução poderá ocorrer nos municípios vizinhos. O entrevistado E1 confirma que a **geração de empregos** e o conseqüente **aumento de renda** promoveriam melhorias drásticas sociais e econômicas na região de Teófilo Otoni. Adicionando ainda que o aumento da própria oferta de **qualificação educacional** geraria grandes oportunidades para a sociedade local, conforme relato:

...Sem sombra de dúvida. Se nós estamos falando de uma economia com maior número de empregos e também com um nível de renda ampliado, sem sombra de dúvida são os dois fatores preponderantes para que houvesse a diminuição do empobrecimento da nossa população... [E1].

Para o entrevistado E2, a demanda por mão de obra no município de Uberaba como também nos municípios vizinhos seria fundamental para a redução do desemprego e que a atração de novas áreas de serviços pode fomentar ainda mais a economia local.

...Com certeza. Eu acho que esse é o principal aspecto, não terá efeitos apenas no município de Uberaba, mas em toda região aqui. Porque vai precisar de mão de obra, vai vir investimentos, redução do desemprego, e eu acredito também que as próprias empresas da ZPE talvez precisem de serviços novos que aqui na região não tem e atraiam novos serviços, novas atividades para região também... [E2].

A entrevistada E3 destaca que cerca de 5% da população de Uberaba encontra-se em estado de extrema pobreza, quase 18.000 pessoas. E que a expectativa é que a ZPE traga empregos e renda oferecendo mais dignidade à população mais vulnerável, conforme relatos:

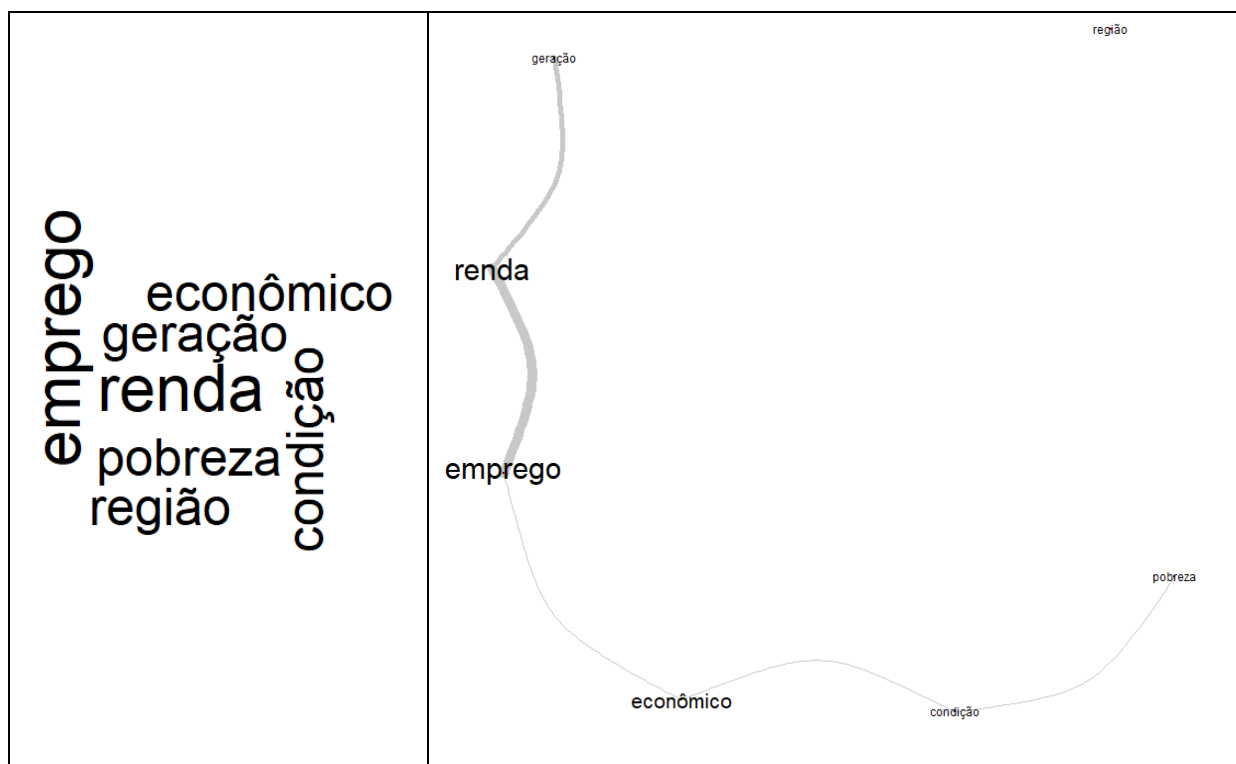
...É a expectativa. A gente fala que Uberaba é uma cidade com potencial econômico muito grande, mas a gente tem sim uma grande pobreza aqui na cidade. Para que você tenha ideia, a gente tem quase 5% da população que está em extrema pobreza. Isso quer dizer que a gente tem quase 18.000 pessoas, uberabenses que estão em extrema pobreza, isso é inaceitável... [E3].

...Então eu acredito que sim, que a ZPE tem sim o potencial de garantir aumento de renda e emprego. De fazer que mais pessoas tenham a sua dignidade garantida... [E3].

É entendimento unânime entre os entrevistados E1, E2 e E3 de que a operação de uma ZPE poderia **reduzir a pobreza do município e da região**, levando-se em consideração de que se trata de uma estratégia de **geração de emprego, aumento da renda e atração de investimentos**. Destacando-se a necessidade intrínseca de formação e qualificação de mão de obra.

Em ambos os municípios os entrevistados reforçam que a operação da ZPE pode abrir as portas de **mercados internacionais** para a economia regional. Desta forma, ampliando-se o mercado e gerando novas oportunidades profissionalizantes à população. Abaixo se apresenta as análises lexicais para a pergunta 12 (Figura 22).

Figura 22: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 12.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principais termos “emprego” e “renda” (4), seguido por “condição”, “econômico”, “geração” e “pobreza” (3). A nuvem mostra como o **aumento de renda** e a **geração de empregos** estão intrinsecamente relacionados, possibilitando-se a **redução da pobreza** e melhorando-se as condições econômicas da região.

A análise de similitude apresenta a conexão direta entre geração de renda e emprego para se melhorar as condições econômicas e combater a pobreza.

Para Cavalcante (2020), as ZEE’s representam ferramentas de **desenvolvimento econômico** e de **redução da pobreza**. Para Narula e Zhan (2020) um dos objetivos da estratégia é justamente a redução da pobreza na região onde a ZPE opera, além de desenvolver, **ampliar exportações, gerar empregos e promover o compartilhamento de tecnologias** (SOSNOVSKIKH, 2017).

Segundo Wang (2013) os indicadores chineses apontam para um aumento de PIB per capita de 58% nas municipalidades vizinhas à algumas ZEE’s implantadas. Destaca-se que as ZEE’s chinesas não prejudicaram os investimentos e a estabilidade da economia doméstica (WANG, 2013).

Para Amirahmadi e Wu (1995), apesar das ZEE’s serem consideradas **ferramentas de crescimento econômico**, alguns estudos demonstram que a **irradiação do crescimento** nem

sempre ocorre. Na Ásia algumas zonas de processamento de exportação geraram baixos resultados na irradiação do crescimento para a economia doméstica. Citam-se como causas escolhas de **locais inadequados** para implantação das ZEE's, como também **infraestrutura insuficiente** para produção e logística, além de baixa qualidade de planejamento institucional (AMIRAHMADI; WU, 1995).

Para o modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, a variável redução da pobreza compõe o construto “Efetividade das ZEE's” e representa um resultado esperado do modelo econômico. A redução da pobreza é resultado da geração de empregos, aumento de renda, qualificação de mão de obra e novas oportunidades no mercado de trabalho. As análises destacam que a redução da pobreza seria consequência direta da operação da ZPE. Assim, a variável redução da pobreza é um fator diretamente relacionado à efetividade de uma ZEE e pode influenciar sua performance, conforme pressuposto H4.

Na pergunta 13, os entrevistados foram indagados se eles acreditam que a oferta de ferrovias poderia melhorar a logística do transporte de cargas da ZPE e se a logística exclusivamente pelo modal rodoviário poderia comprometer os custos e a competitividade da ZPE nos municípios.

O entrevistado E1 explicita os prejuízos econômicos regionais decorrentes da desativação da ferrovia Bahia-Minas que passava por Teófilo Otoni. Destaca ainda que os prejuízos logísticos impactam diretamente o desenvolvimento regional e que o município se comunica frequentemente com o legislativo e executivo estadual visando-se a retomada do modal ferroviário no Vale do Mucuri.

Assim, oferecendo menores custos e mais competitividade ao transporte de cargas corroborando a possibilidade de melhorias econômicas através da logística por meio do modal ferroviário (ver relatos):

...Como eu já citei durante a entrevista, a retirada da ferrovia Bahia-Minas aqui da nossa região traz um atraso significativo para o nosso desenvolvimento... [E1].

...E hoje existem discussões por exemplo na assembleia legislativa de Minas Gerais, através do governo de Minas na pasta da secretaria de planejamento, e aqui nós já temos promovido diversas reuniões e encontros acerca desse tema, que é a necessidade da retomada do modal ferroviário no vale do mucuri/Jequitinhonha. Então exatamente porque nós acreditamos que mesmo sem a ZPE, esse modal de transporte ele irá reduzir custos... [E1].

...Então sem sombra de dúvidas, nós sabemos disso, o modal ferroviário, ele agrega o menor custo ao transporte logístico, e isso torna muito mais atrativo e do ponto de vista do desenvolvimento econômico, isso incrementa muito, e atrai muito mais investimento... [E1].

Em Uberaba, o entrevistado E2 ressalta a existência de uma ferrovia em operação na região que pode melhorar a logística regional, porém destaca que ela não foi um dos fatores para implantação da ZPE e que a logística da ZPE tem sido planejada por meio das rodovias da região (ver relato):

...Foi até outro ponto que a gente conversou, aqui em Uberaba existe uma ferrovia de transporte de mercadorias, mas ela não foi fator para trazer a ZPE, desde o início eles montaram a ZPE pensando na logística rodoviária mesmo, por meio de caminhão. Eu acredito que não vai haver nenhum prejuízo não... [E2].

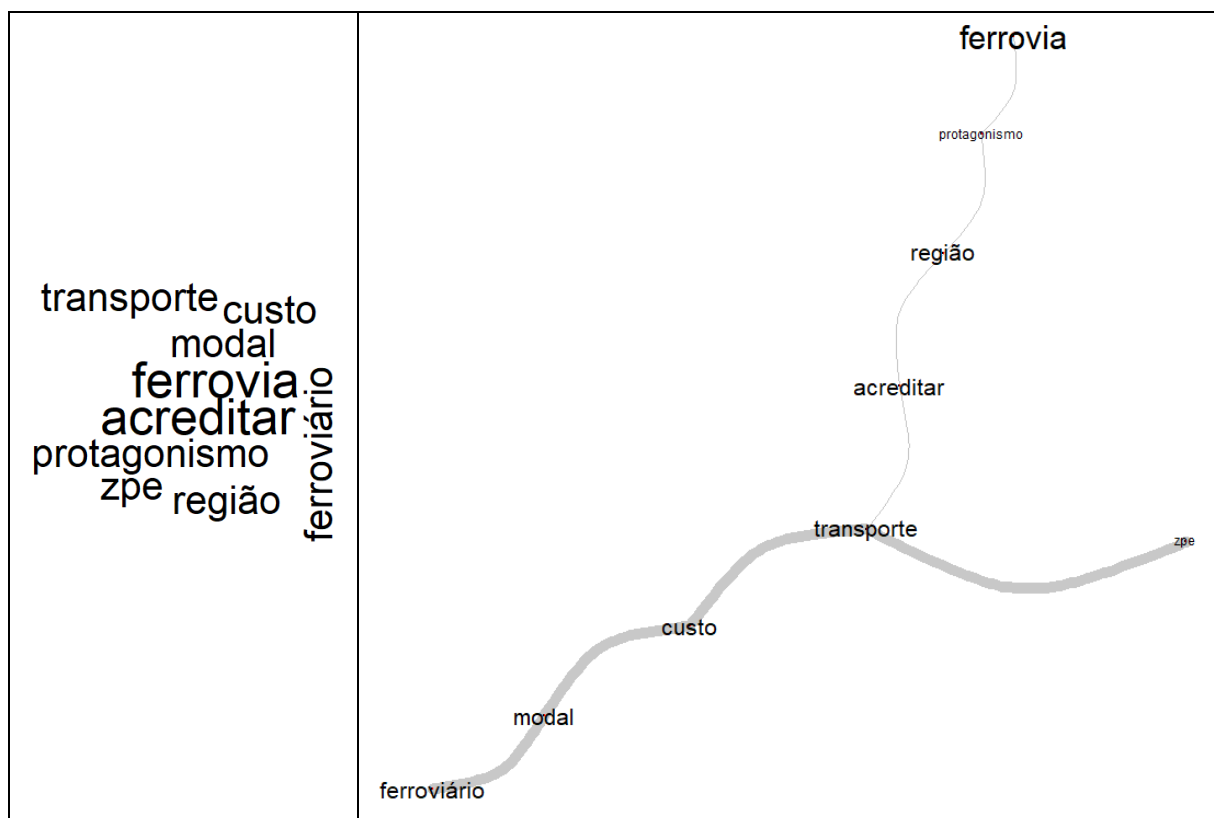
A entrevistada E3 também acredita em melhorias logísticas por meio do modal ferroviário e destaca na história do município o papel das ferrovias no crescimento econômico e no protagonismo regional do município, conforme relato:

...Eu acredito que sim, inclusive é engraçado, eu sou historiadora, então eu vou pegar um pouco da história de Uberaba que tem uma história muito voltada em torno da ferrovia... [E3].

...Acho que precisaria de um aprofundamento nessa questão que eu não tenho agora, mas eu acredito que sim, que tem essa potencialidade porque isso está bem estruturado aqui no Município... [E3].

Os entrevistados E1 e E3 destacam a **importância das ferrovias** na história de suas regiões e como elas promoveram o crescimento econômico ao longo das décadas. Salientam também que o modal ferroviário pode **melhorar a logística** e promover mais **competitividade aos mercados**. O entrevistado E2 destaca que a ZPE de Uberaba tem sido pensada para uma logística rodoviária e que de toda forma, há próximo à área de implantação da ZPE um entroncamento rodoferroviário. Abaixo seguem as análises lexicais para a pergunta 13 (Figura 23).

Figura 23: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 13.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principais termos “ferrovia” e “acreditar” (4), seguido por “custo”, “ferroviário”, “modal”, “protagonismo”, “região”, “transporte”, e “ZPE” (3). A nuvem mostra que há credibilidade na afirmação de que ferrovias podem promover menores custos para o transporte permitindo às regiões onde as ZPE’s operarem maior protagonismo econômico e competitividade.

A análise de similitude mostra que o transporte pode ter seus custos reduzidos por meio do modal ferroviário, e que o protagonismo econômico regional pode ser alavancado pela operação de ferrovias.

Para Vilaça (2005) os prejuízos decorrentes da falta de transporte de cargas adequado no Brasil são da ordem de bilhão todos os anos. Este desequilíbrio logístico no Brasil compromete a **competitividade econômica nos mercados internacionais** (VILAÇA, 2005). De acordo com Hong et al (2011), investimentos em infraestrutura de transportes resultam na redução dos tempos de deslocamento e **aumento da capacidade de escoamento produtivo**. Assim, aproximando-se mercados e estimulando a **produtividade de um país** (HONG; CHU; WANG, 2011). Além disto, uma adequada infraestrutura pode atrair investimentos estrangeiros implicando numa redistribuição do crescimento econômico (HONG; CHU; WANG, 2011). Há uma relação linear entre infraestrutura, crescimento e desenvolvimento

econômico (HONG; CHU; WANG, 2011). Na China, por exemplo, entre os anos de 1998 a 2007, dados de 31 províncias ofereceram fortes evidências de que variações de qualidade na infraestrutura de transportes estavam relacionadas com variações de PIB (HONG; CHU; WANG, 2011).

Retomando o modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, a variável oferta de intermodalidade de transportes compõe o construto “Modais de transporte” e pode influenciar a efetividade de uma ZEE em decorrência dos custos logísticos serem inerentes aos mais diversos setores da economia e refletirem no preço final de produtos e serviços, justificando o pressuposto H3.

Dois dos entrevistados destacam que a oferta de ferrovias pode melhorar a competitividade da ZPE por meio da redução dos custos de transportes. Um dos entrevistados ressalta que o projeto da ZPE de Uberaba tem como foco o transporte rodoviário, mas que o distrito estará próximo a uma linha férrea existente.

Evidencia-se que a intermodalidade de transportes entre rodovias e ferrovias pode interferir na efetividade de uma ZPE, sendo considerada um construto que impacta na efetividade do modelo.

Na questão 14, os entrevistados foram indagados sobre como eles observam o projeto da ZPE do município em relação à estabilidade político-institucional, ou seja, de que forma haveria a garantia de que o projeto seria duradouro independente da administração vigente.

O entrevistado E1 ressalta a importância de que o projeto seja uma iniciativa de Estado, e não uma iniciativa político-partidária. Destacou-se também que as **transições das administrações** do poder executivo municipal podem causar atrasos no andamento dos trâmites, sendo fundamental que os projetos estejam **sintonizados entre os poderes executivo e legislativo** do município (ver relato):

...nós tivemos uma apropriação político-partidária de um projeto que deveria ser um projeto de Estado, não um projeto de governo. E como houve essa mudança no perfil do gestor, houve também menor desprendimento de energia para que houvesse implantação de fato, andamento de todo processo. E ainda somado a isso, tem um desencontro das alternâncias que é o que eu também entendo que atrapalha muito... [E1].

Para o entrevistado E2, a iniciativa privada também tem um papel fundamental, pois os projetos de uma ZPE assim como sua operação dependem diretamente de investimentos privados o que equilibra a participação das entidades na **regulação da ZPE**. Assim contribuindo para maior **estabilidade político-institucional**. Segue citação:

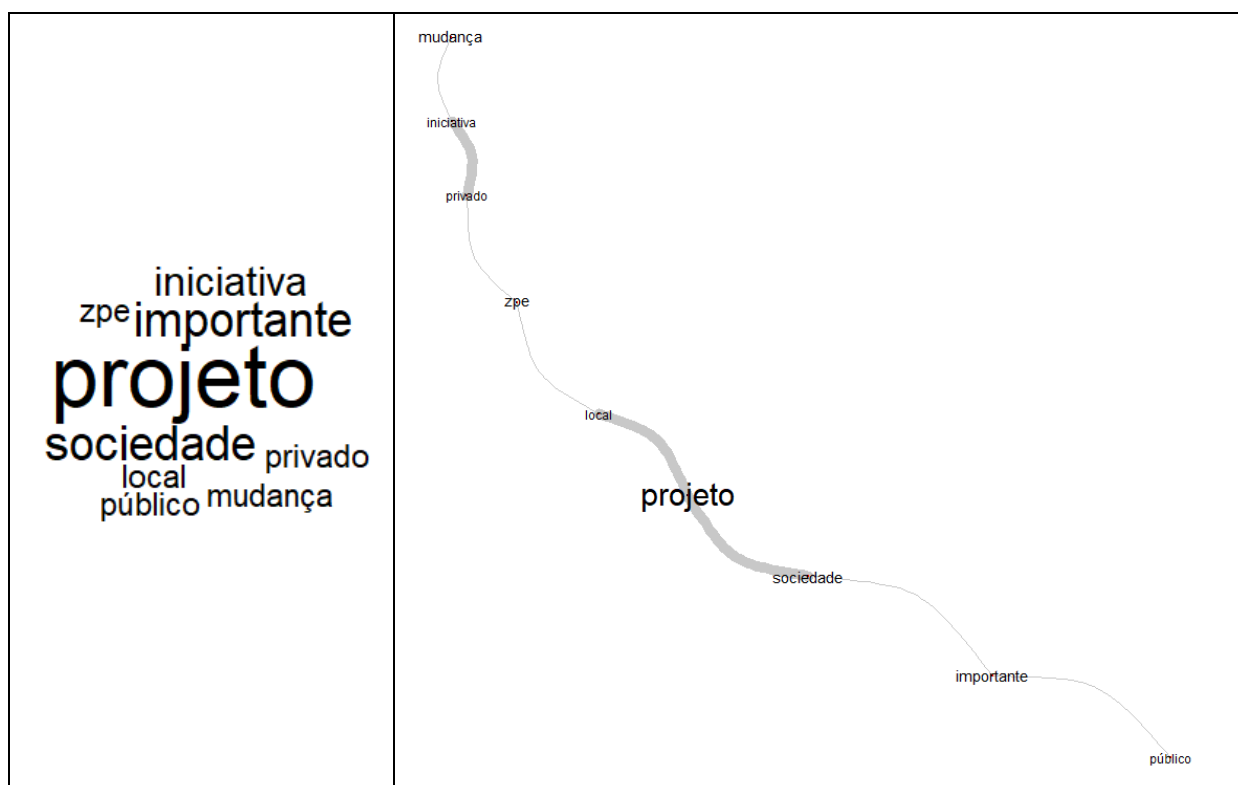
...a maior parte do investimento era público e deixou de ser. Hoje em dia a maior participação na ZPE aqui de Uberaba é da iniciativa privada. Então considerando que a iniciativa privada tem a maior participação, ela vai sofrer menos impacto das mudanças políticas... [E2].

Para a entrevistada E3, o poder executivo municipal poderia difundir o tema de forma mais intensa na sociedade, como também melhorar a comunicação com o poder legislativo municipal, garantindo-se que a própria sociedade de forma geral estimule o poder público para dar continuidade nos projetos e buscar novas melhorias. Segue citação:

...Quando eu disse lá atrás que a gente precisa esclarecer melhor isso para sociedade, e tanto para o legislativo, enfim, é muito por conta disso, porque se a gente tem, vamos dizer, um convencimento e um entendimento da sociedade em torno da importância de um projeto como esse, a própria sociedade não deixa que isso se perca. Cobra do poder público continuidade. Então, o que a gente vê, é um empenho sim do poder público aqui em dar continuidade desse projeto... [E3].

Os entrevistados reforçam a importância de que tais projetos sejam iniciativas de Estado, não havendo vieses político-partidários. Salientam também que a comunicação entre os poderes é imperativa para garantir-se que os trâmites sejam eficientes durante transições de administração do poder executivo e que a iniciativa privada deve equilibrar as tratativas. Seguem as análises lexicais para a pergunta 14 (Figura 24).

Figura 24: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 14.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “projeto” (10), seguido por “importante” e “sociedade” (5), “iniciativa” (4), “local”, “mudança”, “privado”, “público” e “ZPE” (3). A nuvem corrobora as afirmações de que o projeto deve ser protagonizado pela sociedade e que a iniciativa é importante para que haja equilíbrio durante as mudanças de administração. Nota-se ainda que o equilíbrio público-privada é fundamental para a regulação de uma ZPE.

A análise de similitude mostra que o projeto necessita da sociedade local, sendo importante para a ZPE que as iniciativas público-privadas equilibrem as mudanças políticas.

A literatura científica explicita que a **sinergia e alinhamento entre os poderes executivo e legislativo** é preponderante para o desenvolvimento, implantação, operação e longevidade do modelo econômico tipo ZEE (CAVALCANTE, 2020; THE WORLD BANK, 2017). Assim, para Sosnovskikh (2017) a manutenção do programa de forma estável e longa depende de **alinhamento governamental e qualidade institucional**.

Retomando o modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, uma ZEE efetiva produzirá performance a depender do construto “Programa de uma ZEE”, onde as variáveis como regulação, independência e longevidade são importantes para os resultados a longo prazo. As entrevistas esclarecem que estes resultados só podem ser alcançados por meio do alinhamento entre os poderes em nome de um projeto de Estado sem vieses partidários. Assim, as variáveis deste construto dão respaldo ao pressuposto H5 que influencia a performance de uma ZEE.

Na pergunta 15 se questionou como eles descreveriam as características gerais da ZPE que se pretende alcançar em relação a tamanho, foco da indústria, infraestrutura e serviços oferecidos. O entrevistado E1 reforça a dificuldade em relação ao tamanho da área adquirida, que deveria possibilitar expansões futuras, mas principalmente aos **desafios de implantação da infraestrutura** para o distrito industrial, passando desde o fornecimento de energia, água, pavimentação, dentre outros (ver relato):

...Aos desafios de infraestrutura, os desafios eram enormes porque a área não possuía nada, então teria que se fazer desde o fornecimento de água, energia, pavimentação, divisão em lotes ou áreas para que houvesse ocupação das empresas, então esse projeto ele ficou como projeto, não houve implantação, não houve andamento... [E1].

O entrevistado E2 salienta que a área adquirida pelo município de Uberaba tem cerca de 64 ha, o que mostra o tamanho dos projetos e possibilidades. Segue citação:

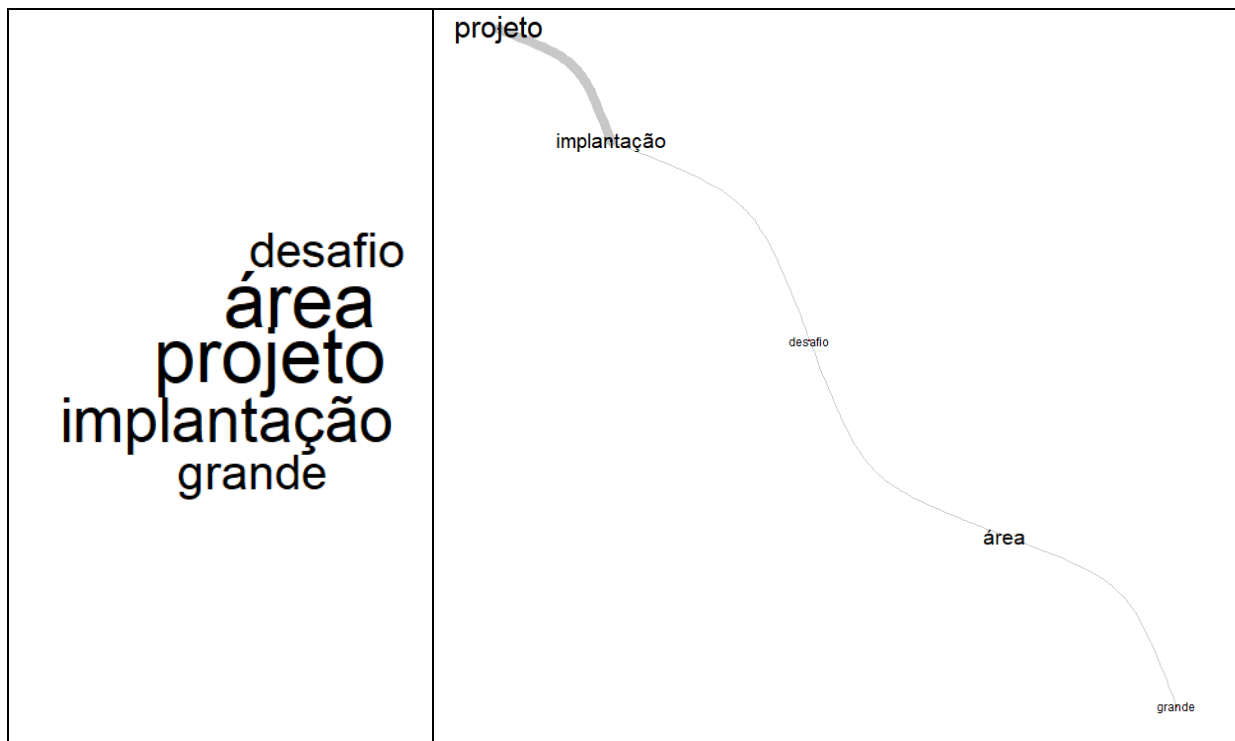
...Se eu não me engano, a ZPE terá 64 ha, essa parte de projetos em si, quem tem os detalhes é a própria prefeitura. Até porque estando na fase de implantação, de construção, essa nova licitação, a gente não sabe se vai ter alteração de projeto... [E2].

A entrevistada E3 ressalta que por se tratar de um condomínio incentivado, esta condição pode potencializar os empreendimentos e acarretar crescimento e expansões de diversos setores no município. Segue citação:

...O tamanho a gente já falou, é uma área muito grande, e a gente já falou aqui também da amplitude dos setores que vão estar representados aqui. Então de fato gera uma grande expectativa de crescimento econômico não só para o município, mas para todos os níveis da federação também... [E3].

Os entrevistados enfocam a importância e a necessidade de uma grande área para implantação da ZPE, garantindo-se a possibilidade de futuras expansões e compatibilidade com qualquer modalidade industrial ou de produção. A infraestrutura também se destaca havendo a necessidade de oferta adequada de energia, água, pavimentação, dentre outras. Seguem as análises lexicais para a pergunta 15 (Figura 25).

Figura 25: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 15.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principais termos “projeto” e “área” (5), seguido por “implantação” (4), “desafio” e “grande” (3). A nuvem destaca que o

projeto da ZPE e a área a ser utilizada são interdependentes e fundamentais para o sucesso do planejamento, sendo sua implantação um grande desafio dados todos os elementos necessários.

A análise de similitude indica que a implantação do projeto é um desafio, e que área a ser utilizada precisa ser grande para comportar a operação da ZPE.

Para The World Bank (2017), a performance de uma ZPE depende diretamente de sua **localização, tamanho e foco da indústria**. Com relação a sua localização, sua **proximidade com os portos** e cidades polos são importantes para sua produtividade (The World Bank, 2017). Sua infraestrutura e tamanho territorial garantem a possibilidade de expansão e crescimento de mercado regional (The World Bank, 2017). O foco da indústria está relacionado com a capacidade de **agregação de valor** do início ao final do processo, garantindo autonomia da ZPE e menor dependência de processos externos à zona de processamento (The World Bank, 2017).

Para o modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, uma ZEE efetiva produzirá performance a depender do construto “Características da ZEE”, onde variáveis como tamanho, infraestrutura e serviços oferecidos são importantes para sua produtividade. As entrevistas esclarecem que o tamanho da área da ZPE é fundamental para futuras expansões e chegada de novas empresas, outrossim, a oferta de serviços relacionados a infraestrutura impacta diretamente a qualidade e produtividade. Portanto, as variáveis tamanho, infraestrutura e serviços integram o construto “Características da ZEE” influenciando a performance da mesma, o que justifica o pressuposto H6.

Na pergunta 16 foi indagado como seriam as estratégias da ZPE para o acesso a mercados internacionais, quais mercados seriam o foco e de que forma isso poderia ser viabilizado. O entrevistado E1 elucida que a economia de Teófilo Otoni já detinha expertise em segmentos específicos para exportação já consolidados, que poderiam ser potencializados com a ZPE, como por exemplo a exportação de carnes e produtos fitoterápicos para tratamento animal. Além da extração de gemas minerais por parte de investidores internacionais, conforme relatos:

...A gente já tinha uma expertise em alguns segmentos, só para citar aqui uma cidade vizinha que está a cem quilômetros de Teófilo Otoni, ela hoje exporta sua carne para Israel, alguma coisa vai para China, um frigorífico. Então já existe algumas negociações, alguns clientes internacionais, sendo atendidos na nossa região... [E1].

...Além disso, as próprias pedras ornamentais e as pedras preciosas que são conhecidas mundialmente, Teófilo Otoni é conhecida como a capital mundial das pedras preciosas, então existem vários grupos de investidores internacionais que acessam a nossa região... [E1].

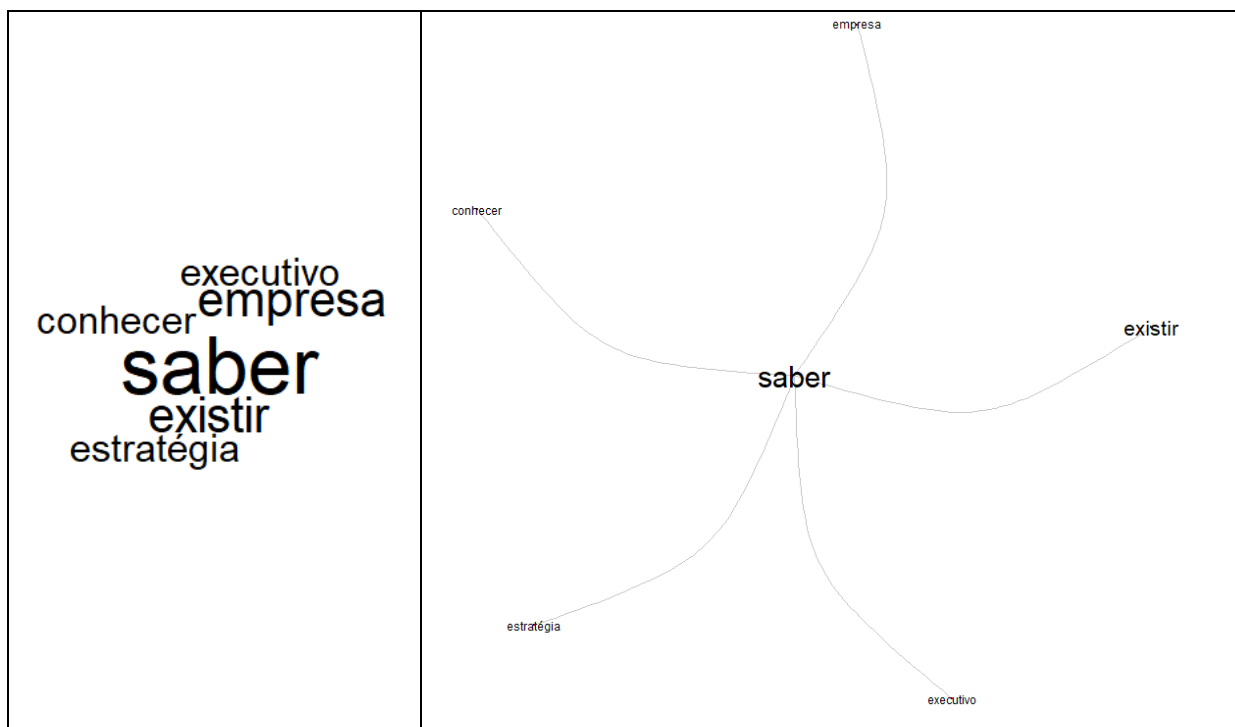
O entrevistado E2 ressalta que a prefeitura de Uberaba planeja uma ação estratégica para acesso aos mercados internacionais que está em fase de planejamento. Ao passo, a administração vigente já buscou novos investidores em outros países, conforme citação:

...mas esse ano a prefeita Elisa foi até Dubai, Emirados Árabes, e falou sobre a construção da nossa ZPE, buscou vários investimentos nessa área, então eu acredito que existem sim mecanismos para chamar essas empresas. Em conversa com a secretaria, ainda está em fase de captação das empresas e eu não sei se o executivo tem uma definição exata de quais empresas eles querem atrair. Esta não é uma informação que executivo deixou bem definido... [E2].

A entrevistada E3 informou ainda não conhecer as estratégias do poder executivo municipal para acesso aos mercados internacionais, e que há a necessidade de maior abertura dos projetos da ZPE entre os poderes.

Os entrevistados demonstram a pré-existência de **mercados de exportação** em suas regiões que seriam potencializados com a operação da ZPE. Da mesma forma, salientam que os projetos são reforçados pela busca de investidores e a **abertura de novos mercados**. Seguem as análises lexicais para a pergunta 16 (Figura 26).

Figura 26: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 16.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principal termo “saber” (7), seguido por “empresa” e “existir” (4), “conhecer”, “estratégia” e “executivo” (3). A nuvem

indica que o conhecimento da existência de empresas atuantes no mercado internacional é importante para o funcionamento da estratégia.

Na análise de similitude, percebe-se que este conhecimento sobre a expertise regional em exportações é a base para a estratégia e atuação das empresas na ZPE.

Para The World Bank (2017), o **acesso aos mercados internacionais** está diretamente relacionado à **performance** de uma ZEE. Neste sentido, a **qualidade institucional**, o **estado de direito** e o **capital humano** de sua localidade são fundamentais para a atração de empreendimentos.

Para Farole (2011) os serviços oferecidos dentro de uma ZEE podem afetar o dinamismo da região. Tradicionalmente, as ZEE's podem ajudar e participar no fornecimento de melhorias em infraestrutura, incluindo-se casos em que os serviços públicos possuem limitações dentre outros desafios governamentais (FAROLE, 2011). Citam-se como exemplos desde o fornecimento de escritórios alfandegários, fornecimento de energia elétrica, serviços de habitação, dentre outros (FAROLE, 2011; FAROLE; AKINCI, 2011).

De acordo com o modelo teórico de pesquisa apresentado na figura 11, uma ZEE efetiva produzirá performance a depender do construto “Fatores contextuais”, onde variáveis como estado de direito, acesso aos mercados e capital humano apresentam a qualidade do ambiente de negócios oferecido pela ZEE. As análises esclarecem que o acesso aos mercados internacionais é preponderante e depende da regulação das tratativas comerciais gerando confiabilidade o que também é resultado de capital humano qualificado. Portanto, as variáveis “estado de direito”, “acesso aos mercados” e “capital humano” integram o construto que por sua vez influencia a performance de uma ZEE conforme pressuposto H7.

Por fim, na indagação 17, perguntou-se o que os entrevistados esperam como resultados socioeconômicos para o município com a efetiva operação da ZPE e se esses mesmos resultados são esperados para a região como um todo. O entrevistado E1 evidencia que à época havia grande expectativa em relação à **geração de empregos, aumento de renda e arrecadação** dos municípios. Cita também que inicialmente, os investimentos ocorreriam em Teófilo Otoni, mas que se irradiariam para os municípios vizinhos por meio dos próprios mecanismos de mercado à medida que o fornecimento de insumos, matérias-primas e prestação de serviços aumentassem (ver relato):

...o princípio transformador da ZPE era exatamente o aumento de arrecadação das prefeituras, são prefeituras que na maioria sobrevivem através dos repasses constitucionais legais, através do fundo de participação dos municípios, com baixa arrecadação local. Então a gente sabe que através da ZPE, num primeiro momento Teófilo Otoni seria a principal arrecadadora, mas nós teríamos outras regiões que seriam fornecedoras de matéria-prima, insumos para essa indústria e também iriam

aumentar sua arrecadação bem como o próprio incremento nas transações comerciais, no comércio, no varejo, no consumo das famílias, iria impactar de maneira direta também na arrecadação dos municípios e na própria melhoria da renda e da economia... [E1].

O entrevistado E2 destaca que o projeto é singular no município e que pode alavancar a cidade gerando **emprego e renda**. Comenta também que é um projeto estratégico para o município crescer. Segue citação:

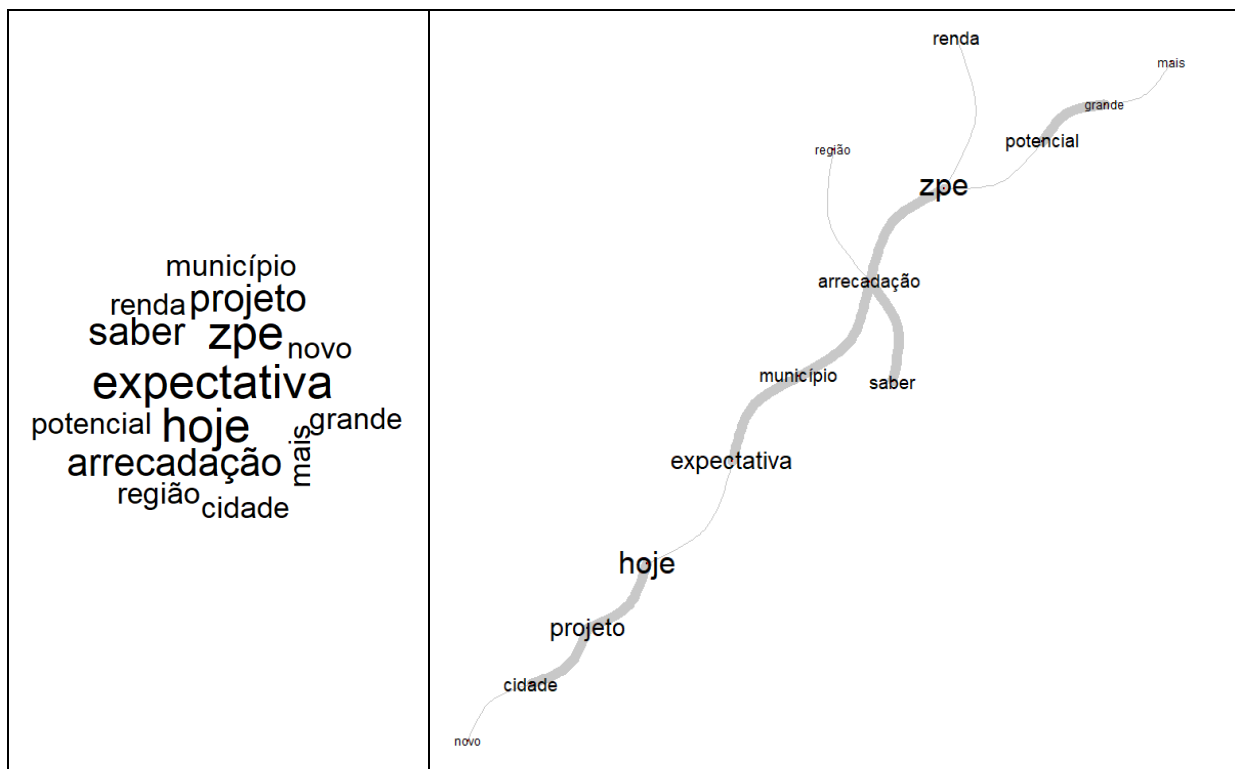
...Então, eu acredito que por eu não ter visto um projeto dessa magnitude aqui em Uberaba nos últimos anos, eu acho que a ZPE vai trazer muita geração de emprego e de renda, e vai alavancar a cidade... [E2].

A entrevistada E3 frisa que o projeto é um investimento estrutural para o **aumento da renda, emprego e investimentos**. Reforça também o engajamento da prefeitura ao longo dos anos para garantir a continuidade dos trâmites para efetivação do projeto. Segue citação:

... Acho que tem uma expectativa muito grande, com grande potencial de atração de investimentos, com grande potencial econômico, geração de renda, e tomara que isso saia do papel o mais rápido possível... [E3].

Todos entrevistados ressaltam que os resultados sociais e econômicos esperados para o projeto de ZPE corresponde ao aumento de renda e geração de empregos oriundos dos investimentos atraídos, o que transformaria a realidade da população assim como permitiria ao município uma maior **arrecadação** direta e indireta. Salientam também que estes resultados também seriam irradiados para as municipalidades vizinhas por meio de uma economia em cadeia. Seguem as análises lexicais para a pergunta 17 (Figura 27).

Figura 27: Análise por nuvem de palavras e Similitude da pergunta 17.



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

A nuvem de palavras apresentada acima tem como principais termos “expectativa”, “hoje” e “ZPE” (5), seguido por “arrecadação”, “projeto” e “saber” (4), “cidade”, “grande”, “mais”, “município”, “novo”, “potencial”, “região” e “renda” (3). A nuvem indica que a expectativa em relação à ZPE baseia-se no **aumento da renda** e consequentemente da arrecadação dos municípios. E que o projeto visa estimular o potencial das cidades e da região como um todo.

Na análise de similitude, nota-se que a ZPE possui grande potencial para aumento de renda, e desdobra-se também no aumento de arrecadação da região. Assim a expectativa dos municípios é grande.

Destarte, com as análises realizadas oriundas das entrevistas E1, E2 e E3 para o locus de pesquisa adotado em Minas Gerais, pode-se proceder a averiguação dos casos de sucesso brasileiros por meio dos entrevistados E4 e E5. Assim, a análise de conteúdo permite novas comparações com os casos mineiros.

Na primeira pergunta acerca dos incentivos fiscais existentes para operação da ZPE, o entrevistado E4 destaca os **incentivos fiscais federais** tanto para as exportações da ZPE quanto para importação de mercadorias dentro dela para agregação de valor.

São citadas **reduções e cortes em taxas** como o Imposto sobre Produtos Industrializados – IPI, como também para o PIS/COFINS que são impostos relativos à

seguridade social como seguro desemprego, abonos salariais e outros gastos ligados à previdência.

No que tange à legislação estadual, ele destaca o **ICMS suspenso no estado do Ceará**, tanto para entrada do produto importado, como numa compra local dentro do estado.

Salienta também que a ZPE/CE negocia na esfera municipal a redução do ISS e do IPTU para as empresas instaladas na ZPE, conforme relatos:

...A ZPE conforme a lei, sim, a legislação federal dá incentivos fiscais tanto na importação de mercadorias do mercado externo, que dá toda tributação federal, depois importação, adicional de frete marinho-mercante e IPI/PIS/COFINS... [E4].

...Na mercadoria adquirida no mercado interno todos esses tributos IPI/PIS/COFINS são suspensos na venda de empresas dentro da ZPE... [E4].

...A ZPE no Brasil é uma poligonal finita, ela está dentro de uma poligonal restrita, controlada pela receita federal do Brasil. Estes são os tributos federais... [E4].

O entrevistado E5 ressalta que o grande diferencial de uma ZPE para instalação de uma empresa exportadora, conforme o marco regulatório é a **isenção do imposto sobre importação de máquinas e insumos**. Além da já conhecida isenção de PIS/COFINS. Ressalta também que além dos **incentivos federais**, o estado do Piauí trabalha **incentivos no que tange ao ICMS sobre o consumo de energia** das indústrias instaladas na ZPE.

Da mesma forma, a ZPE estuda uma forma de redução de Imposto Sobre Serviços – ISS na esfera municipal para as empresas prestadoras de serviços instaladas na ZPE, uma novidade do marco regulatório que reconhece empresas exportadoras de serviços, conforme relatos:

... Vou deixar bem claro para quem quer se instalar em uma ZPE. Aqui no Brasil, é o imposto de importação, e esse PIS e COFINS de importação é um pouco menor, mas o que de fato faz diferença para empresa estar na ZPE ou fora dela é o imposto de importação sobre os insumos e equipamentos... [E5].

... além das isenções que nós temos na legislação federal, no novo regulamento e também nas próprias portarias ministeriais, nós estamos trabalhando aqui no Piauí a questão do ICMS sobre energia, isso é uma situação inovadora, não temos ainda nenhuma ZPE que trabalha com isso... [E5].

Na segunda e terceira perguntas, relativas às estratégias de atração de investimentos ou novas empresas para a ZPE, o entrevistado E4 ressalta que a ZPE/CE está instalada no complexo industrial e portuário do Pecém, uma área de 19.000 hectares com **localização privilegiada**, possuindo um porto de cargas gerais de entrada no Brasil. Destacando-se que estas características, como **localização e infraestrutura portuária** propiciaram o nascimento da ZPE, unindo-se **atrativos tributários e logísticos**.

O entrevistado E4 destaca que a ZPE sendo atrativa, reuniu parceiros nacionais como a Vale do Rio Doce e parceiros internacionais para viabilizar o desenvolvimento da indústria siderúrgica no estado. Destacando também que a ZPE/CE possui a maior fábrica de produção de oxigênio da América latina, da empresa White Martins, conforme relatos:

... A ZPE nossa aqui, ela está instalada no complexo industrial e portuário do Pecém, é uma área de 19.000 hectares de área total... [E4].

... Temos uma localização geográfica privilegiada porque nós somos o primeiro porto de cargas gerais na entrada do Brasil e por consequência o último a sair quando você imagina o destino África, Europa, Estados Unidos ou canal do Panamá. Então aqui tem uma localização privilegiada. Por conta disso, o estado do Ceará tem uma estrutura de atração de investimentos que buscou um negócio estruturante para o estado... [E4].

... Então, a ZPE propiciou a condição de ter essa atividade econômica, foi a localização geográfica com a infraestrutura do porto, então você teria logística com a equação tributária que foi feita com a ZPE... [E4].

O entrevistado E5 destaca que inicialmente é importante a **criação de um plano de atração de investimentos**, que esteja alinhado com o **perfil industrial da ZPE** em criação. Na ZPE/PI esta estratégia consiste em focar nas **riquezas naturais do estado** possibilitando a instalação e operação de indústrias com **custos mais competitivos e focadas no perfil industrial** do município. Salienta ainda que este plano deve atender a um dos objetivos das ZPEs que é de regionalizar a industrialização, historicamente mais concentrada nas regiões sul e sudeste do Brasil, conforme relatos:

... Primeiramente, existe a necessidade de se criar um plano de atração de investimento. As ZPE's como qualquer outro ambiente de negócio, tem que ter um planejamento de como atrair seus investidores... [E5].

... É necessário que se diga, que as ZPE's como a própria legislação estabelece, as ZPE's foram criadas para trazer um equilíbrio regional tanto industrial como foco nas exportações. Uma vez que o Sudeste é concentrado toda essa industrialização e as exportações... [E5].

... Então, quando eu falo de estratégia de negócio no Piauí, eu estou falando de um plano de atração de investimentos focado no perfil industrial da ZPE de Parnaíba. Então a nossa estratégia é trabalhar as riquezas naturais que temos aqui no nosso estado... [E5].

Em resposta à quarta pergunta, tratando-se da regulação e sinergia entre os poderes no município para criação da ZPE, o entrevistado E4 explica que houve **harmonia e alinhamento entre os poderes executivo e legislativo** haja vista ser do interesse de todos o desenvolvimento econômico por meio do modelo ZEE, conforme relato: [...] foi tranquilo porque é interesse. O desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda. [E4].

O entrevistado E5 explica que em Parnaíba o projeto de ZPE se iniciou em 2006, por meio de uma comissão de profissionais de diversas áreas tanto da esfera pública como privada, para **realizar o estudos de viabilidade socioeconômica**. Posteriormente, em alinhamento com o governo do estado, foi apresentada proposta para que houvesse a criação a ZPE.

Assim, em dois mil e dez, a ZPE/PI foi criada por decreto, havendo a delimitação de uma área e sua posterior aquisição, conforme relatos:

... Olha, em 2006 foi quando houve a primeira movimentação, vamos dizer, efetiva do município de Parnaíba, o município de Parnaíba naquela época, o prefeito teve a sensibilidade de entender que o projeto era fundamental para o estado e para região. E criou-se uma comissão de agentes tanto do poder público, engenheiros, arquitetos, foi um grupo de trabalho muito misto, muito diversificado, engenheiros, arquitetos, topógrafos, ambientalistas, economistas, contadores, advogados, se reuniram, tanto do colégio industrial de Parnaíba, da área privada, da indústria do setor privado e do poder público... [E5].

... E nesse momento, criou-se uma proposta, foram ao governo do estado alinhado com o município, foi criado de fato um estudo, partiu tudo de um estudo socioeconômico, de viabilidade econômica para que houvesse de fato a autorização da criação da ZPE... [E5].

Na quinta pergunta, onde se indaga sobre a influência da ZPE no contexto econômico regional, o entrevistado E4 ressalta que a influência da ZPE é grande não só no município onde atua mas em toda região, como também no estado de forma geral. Segundo E4, as atividades da ZPE/CE representam atualmente cerca de 50% das exportações cearenses, conforme relato: [...] sim, a nossa ZPE hoje representa mais de 50% das exportações cearenses. Ela cumpre de fato o seu papel. [E4].

O entrevistado E5 salienta que o projeto da ZPE/PI é o **maior equipamento econômico da região e do próprio estado**, sendo seus resultados de **abrangência regional** havendo cerca de vinte e cinco municípios que serão impactados pela ZPE. Para E5, estes impactos resultam das atividades industriais, que por natureza **interligam cadeias produtivas e por consequência geram empregos**, conforme relatos:

... Nós estamos diante do equipamento de maior impacto econômico na região ou no estado do Piauí. O maior equipamento de impacto econômico para o estado do Piauí. Essa abrangência ela é regional, porque ela alcança todo um território... [E5].

... Então aqui nós temos em torno de aproximadamente vinte e cinco cidades, então todas essas cidades que estão próximas elas vão ser impactadas economicamente porque a indústria ela é o fator que mais emprega no mundo... [E5].

... Então indústrias que vão se instalar na ZPE, que já estão se instalando, ela vem com esse impacto econômico porque primeiro ela vai interligar as cadeias produtivas, primeiramente isso, naturalmente ao ligar as cadeias produtivas, ela

começa a gerar movimento industrial, movimento comercial e começa a movimentar todo o ecossistema de negócios... [E5].

Para a sexta pergunta, relativa aos aspectos burocráticos existentes para a criação de ZPE's no Brasil, o entrevistado E4 destaca que mudanças tem ocorrido na legislação para propiciar e facilitar a operação de ZPE's e torná-las mais atrativas. Como mencionado na resposta à segunda pergunta, uma maior flexibilização nos percentuais de contribuição da produção da ZPE para o mercado externo e interno podem facilitar os investimentos e a operação de indústrias nacionais, conforme relatos:

... É exatamente essa mudança na legislação que vai propiciar se ter mais ZPE's no Brasil. Obviamente quanto mais ZPE's mais atividades econômicas ou diversidade de atividades econômicas vai ser maior e cada atividade econômica carrega em si uma peculiaridade. E isso vai ser descoberto e deve ser constantemente acompanhado e modificado... [E4].

... A gente tem que atender as demandas existentes no mercado, a própria evolução mercadológica... [E4].

O entrevistado E5 explica que nossa legislação a respeito das ZPE's é significativamente atrasada se comparada com outros países que praticam o modelo econômico, em termos de incentivos e liberdade de negócios, gerando excesso de burocracia. Segundo E5 isto também está ligado à própria política nacional de exportações, que é no Brasil mais focada para exportação de commodities, sendo necessário estimular a área de exportações para manufatura e serviços com uma legislação mais adequada, conforme relatos:

... Eu acho que sim, em virtude dessa minha fala inicial, quando eu disse que a legislação nacional das ZPE's, o marco regulatório, ainda é atrasado com relação aos demais países que praticam a política de "free zone", zonas livres de comércio... [E5].

... Há uma burocracia muito grande ainda, mas também tem a ver com o contexto nacional, da política de exportação nacional. Então eu não apontaria somente a ZPE, mas apontaria a uma política pública nacional de exportação. Então se o Brasil melhorar a política pública nacional de exportação, ela vai atingir também as ZPE's... [E5].

Na sétima pergunta, relativa ao elemento corrupção identificado em alguns casos internacionais, o entrevistado E4 ressalta que a ZPE/CE é **regulada pela Receita Federal** e possui sistema próprio de acompanhamento de suas mercadorias. Destaca também que a administradora do condomínio industrial, sendo uma empresa SA possui um regramento rígido, com regulamentações e **fiscalizações vinculadas ao poder público**, a exemplo de tribunais de contas e ministério público.

O entrevistado E4 salienta também que o estado do Ceará é considerado e reconhecido como o estado mais transparente do Brasil, sendo a esfera pública muito controlada, havendo também uma busca constante por melhores métodos administrativos pela ZPE/CE, conforme relatos:

... A ZPE é regulada pela receita federal do Brasil, nós somos um agente, hoje a gente desenvolveu uma sistema único em parceria com a própria receita federal do Brasil e a companhia siderúrgica do Pecém, que toda entrada e saída de mercadoria é acompanhada através de sistema de monitoramento de câmeras, de mobile, enfim, a gente tem uma agilidade muito próxima com a receita federal... [E4].

... a gente tem um regramento de empresa SA, depois com as auditorias necessárias, a gente tem regulamentação por ser público, por ser ligado ao estado pelo tribunal de contas do município, tribunal de contas do estado, ministério público estadual, ministério público federal, enfim existe todo um arcabouço de legislação que a gente é obrigado a cumprir e responder... [E4].

O entrevistado E5 destaca que a corrupção é um problema para qualquer país, administração seja pública ou privada. Entende também que a legislação relativa às ZPE's exerce um controle efetivo, haja vista a **criação do conselho nacional de ZPE's** e também da secretaria executiva que coordena os trabalhos de ZPE's no país. Destaca que os **princípios da administração pública** aliados à atuação da polícia federal e receita federal permitem que o modelo ZPE possa crescer com tranquilidade no Brasil.

Ressalta também que as duas ZPE's em operação no país não possuem este tipo de problema e que com a expansão dos programas ao longo dos estados será possível avaliar necessidades futuras de ferramentas mais avançadas, conforme relatos:

... A situação da corrupção é uma situação complexa, sistêmica quando ela acontece, sem dúvida nenhuma, sempre a corrupção ela vai ser um problema para qualquer país, qualquer administração, seja privada ou pública, isso não tenha dúvida... [E5].

... mas eu entendo que a forma que o Brasil conduz hoje as ZPE's, ela criou um conselho nacional de ZPE's, criou uma secretaria executiva que coordena os trabalhos a nível nacional. E eu entendo que a secretaria executiva hoje ela acompanha muito bem os passos das ZPE's criadas... [E5].

... Hoje, não vejo grandes dificuldades com esse tema corrupção porque não existe, pelo menos na nossa concepção e na nossa percepção. Por outro lado, o princípio da administração ela é focada no princípio da legalidade, da isonomia, da publicidade, então se houver essa transparência dos gestores com relação a esses princípios e a polícia federal que é um órgão que atua muito bem junto à receita federal e à parte aduaneira, eu acho que nós vamos conseguir seguir tranquilamente aqui no Brasil com esse tema exportação... [E5].

Para a oitava pergunta, relativa à distância do litoral e o desafio logístico para as operações de uma ZPE em regiões de interior, o entrevistado E4 destaca que a **atratividade**

da ZPE depende diretamente da natureza da atividade econômica exercida, haja vista alguns produtos poderem ser transportados e distribuídos por meios de transporte terrestres, aéreos ou marítimos.

O entrevistado E4 ressalta que deve haver sinergia entre as atividades econômicas da ZPE e a infraestrutura de transportes para que haja o escoamento adequado da produção, conforme relatos:

... Eu acho que isso tem mais a ver com a vocação e o que vai ser produzido em cada ZPE... [E4].

... Então a logística, creio tenha mais a ver com a vocação de cada região. Obviamente uma produção que você tenha, aqui no Ceara, que tenha uma vocação que dependa de uma sinergia muito maior com o porto, esse tipo de atividade não deverá estar aí, deverá estar aqui. Outra atividade mais ligada à vocação daí e aí por diante em qualquer estado brasileiro.
... [E4].

O entrevistado E5 ressalta que o Brasil, sendo um país de **dimensões continentais**, precisa pensar de forma **economicamente sustentável**. Segundo E5, mesmo havendo vantagem em se ter uma ZPE ao lado de um porto, investimentos em **melhorias da malha viária, principalmente em ferrovias podem resolver limitações logísticas**. E5 destaca que, conforme dados do Ministério da Indústria, Comércio Exterior e Serviços – MDIC, parte significativa das exportações brasileiras são oriundas do interior e que melhorias das vias de transporte é fundamental para a expansão das exportações, conforme relato:

... tem que haver um investimento em melhorias da nossa malha viária, sobretudo na ferrovia. Veja que um dado importante, o ministério da economia, através eu acho que do antigo MDIC que hoje é uma secretaria, ela num passado bem recente ela mostrou um dado interessante, que no Brasil a média de uma indústria que exporta para um porto, uma média nacional, está de 780 km. Isso quer dizer que os estados que não tem portos eles conseguem exportar. Mas tem que haver viabilidade de melhoria das vias de transporte...[E5].

Na nona pergunta, a respeito da percepção do entrevistado acerca da influência da ZPE no crescimento econômico do município, e de sua irradiação para os municípios vizinhos, o entrevistado E4 explica que a injeção de recursos no município é direta, em razão dos investimentos na implantação de empresas, suas próprias atividades e também no transporte das cargas. O entrevistado E4 ressalta que este crescimento se refletiu para todo o estado do Ceará.

Por fim, E4 frisa que quanto mais ZPE's atuarem no país, maiores as chances de interação entre elas promovendo mais crescimento e desenvolvimento econômico, haja vista

que suas interações comerciais também são consideradas exportações incentivadas, conforme relatos:

... Sim, no município é injeção direta, ela está implantada no local, geração de emprego e renda, é injeção direta, movimentação de cargas. E não só para os municípios vizinhos, acho que para todo o estado, e de certo modo para o país... [E4].

... Além disso de ZPE para ZPE é considerado exportação, quanto mais ZPE's a gente tiver no Brasil, esse movimento tende a se retroalimentar e aumentar sozinho. Então eu acho que esse é o grande caminho, imagina sua ZPE de Minas fornece para uma empresa que está na ZPE do Ceará, é uma exportação de custo zero. E a ZPE do Ceará pode ter um insumo que forneça para ZPE de Minas da mesma forma... [E4].

... Então quanto mais estiver assim melhor para o país. Essas transações econômicas só tendem a melhorar... [E4].

O entrevistado E5 reforça que a ZPE tem a finalidade **de regionalizar o crescimento**, e não de concentrar. E5 comenta que a ZPE tem um raio de atuação forte, **empregando e estimulando a qualificação da mão de obra**. Por natureza, as indústrias promovem resultados que impactam os municípios vizinhos, conforme relato:

... As ZPE's ela tem essa finalidade, tem a finalidade de regionalizar, ela não concentra, ela expande. Porque a indústria por natureza ela tem uma característica de expansão. Ela tem um raio de atuação muito forte, porque como ela emprega muito, então há necessidade de mão de obra qualificada, de mão de obra de médio porte e de pequeno porte. Então, naturalmente onde há uma ZPE, onde há uma cultura de industrialização sobretudo de exportação, porque concentra grandes indústrias, é natural que as cidades e o ambiente vizinho, elas sejam impactadas economicamente... [E5].

Na décima pergunta, tratando-se da geração de empregos com a operação da ZPE e a necessidade de mão de obra qualificada, E4 destaca que a ZPE/CE possui mão de obra tanto do município quanto importada da capital Fortaleza. Todavia, há uma tendência natural das empresas **capacitarem a mão de obra local para promover melhorias socioeconômicas regionais** e reduzir custos operacionais. Atualmente, parcela majoritária da mão de obra da ZPE é natural do próprio município, conforme relato:

... a gente tem recursos humanos de fora, da região metropolitana de Fortaleza, tem tanto do município como de fora, mas a tendência natural de qualquer empresa onde se está em qualquer canto, em qualquer município, é de ir treinando a mão de obra local e tendo esse cuidado de absorver a mão de obra local... [E4].

O entrevistado E5 explana que o município de Parnaíba possui uma cultura de exportação antiga, sendo uma referência na área. De acordo com E5, o município possui

organismos próprios de qualificação de mão de obra como o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI, o Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial - SENAC e o Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas - SEBRAE.

O entrevistado E5 destaca também que o município possui um **polo universitário** com sete instituições de ensino, oferecendo no total cerca de 45 cursos de ensino superior, conforme relatos:

... Parnaíba é uma cidade que tem uma característica muito forte com a mão de obra. Nós temos uma cultura de exportação já antiga ainda do século passado. Parnaíba era uma cidade que já exportava, no nordeste ela é uma referência de exportação. Nós temos uma cultura de indústria também aqui no passado. Nós temos uma indústria de couro, de peles, indústrias siderúrgicas, os próprios organismos aqui o SENAI formou muita gente durante décadas. SENAI, SENAC e SEBRAE... [E5].

... Nós temos mão de obra qualificada de diversos níveis, inclusive de níveis superiores de várias áreas. Parnaíba tem um polo universitário que tem para mais de 45 cursos universitários dentro de sete institutos diferentes. Universidades federais, estaduais e particulares... [E5].

Na pergunta onze, onde se indaga a respeito do crescimento das exportações com a operação da ZPE e quais tipos de exportações poderiam ser realizadas, o entrevistado E4 explica que as empresas inseridas na ZPE têm por obrigação legal exportar 80% de sua produção. E que quando do início das operações da ZPE/CE, as empresas já haviam vendido dois anos de sua produção, conforme relato:

... No início, quando elas começaram a produzir, elas já tinham dois anos da produção toda vendida 100% para fora do país. Então, ela tinha todo esse perfil já, então já iniciou produzindo para exportar. E hoje a ZPE do Ceará, representa mais de cinquenta por cento das exportações de todo estado. O município que não era exportador, se transformou num município exportador... [E4].

O entrevistado E5 ressalta que o perfil da ZPE de Parnaíba é o agronegócio, com a exportação de ceras vegetais, carnaúba, cocos babaçu, dentre outros. Outrossim, destaca a indústria de serviço de tecnologia, e que o foco de mercado é China, Europa, EUA e Ásia, conforme relato:

... o perfil da ZPE de Parnaíba é o agronegócio, então nós temos aqui a cadeia do agronegócio muito forte, nós temos aqui as ceras vegetais, que o Piauí também tem muito forte, a carnaúba, os cocos babaçu, os demais cocos aqui. Nós temos também uma indústria de serviço de tecnologia muito forte, nosso alvo hoje, nosso foco de industrialização, nosso mercado digo, de consumo ainda é a China e boa parte da Europa, da Ásia e Estados Unidos... [E5].

Para a pergunta doze, onde se indaga a respeito da possibilidade de redução da pobreza com a operação da ZPE no município e seus vizinhos, o entrevistado E4 explicita que em relação à **geração de emprego**, o número praticamente dobrou no município de São Gonçalo de Amarante com a operação da ZPE, mudando a realidade local, conforme relato:

... Em relação à geração de emprego no próprio município ela praticamente dobrou. Foi um impacto muito forte... [E4].

O entrevistado E5 explana que o objetivo da ZPE é criar um **ambiente econômico sustentável**, focado na **geração de emprego e geração de renda**; e, por consequência, melhorar o **Índice de Desenvolvimento Humano – IDH** por meio de melhorias na saúde, educação, dentre outros, conforme relato:

... Esse é o foco principal de uma ZPE. Criar ambiente de emprego e geração de renda. Então naturalmente, isso impacta na vida das pessoas, impacta na saúde, na educação, na melhor qualidade de vida, no índice de desenvolvimento humano - IDH. Não tenha dúvida, que onde uma ZPE for instalada, naquela cidade o IDH ele vai ser impactado... [E5].

Para a pergunta treze, onde se questiona sobre a oferta de ferrovias visando-se melhorias logísticas para ZPE's e a dependência do modal rodoviário para o transporte de cargas no Brasil. E4 ressalta que a **falta de ferrovias no Brasil compromete a competitividade** a muito tempo e que a logística de nossa produção agrícola custa caro justamente pela falta de ferrovias. Porém, E4 explica que para o modelo ZPE, tudo **depende do que será produzido e por consequência qual o meio de transporte mais adequado**, conforme relatos:

... Já compromete, a falta de ferrovias no Brasil compromete a muito tempo. Até porque ferrovia é para exportar commodities, então para commodity tem que ter ferrovia. E no Brasil o que não tem é ferrovia. Infelizmente, a gente paga um custo caro hoje para nossa produção agrícola, de logística muito maior do que se tivesse ferrovia... [E4].

Mas assim, depende do que você for produzir, se for commodity, sim precisa de ferrovia, se não, pode ser rodoviário ou até aéreo. Se tiver na sua ZPE produção de medicamentos, vai aéreo, se for chip de computador vai aéreo. Então, enfim, teria que ter um aeroporto... [E4].

O entrevistado E5 afirma que a **oferta de ferrovias pode melhorar a logística de cargas** e que o Brasil será prejudicado caso não invista em ferrovias. Destaca que a ferrovia é o meio de transporte mundial com **menor custo logístico** e que caso o Brasil não aumente sua

malha ferroviária sempre haverá dificuldade no **custo final das mercadorias**. E5 destaca que a falta de infraestrutura logística, sobretudo a ferroviária, pode inviabilizar algumas ZPE's no Brasil, conforme relato:

... O Brasil vai perder muito se não investir em ferrovias. A ferrovia é o transporte mundial que traz menor custo logístico. A ferrovia. Então, enquanto o Brasil não aumentar sua malha ferroviária, nós sempre teremos dificuldade inclusive no custo fim dessa mercadoria, podendo até inviabilizar algumas ZPE's no Brasil serem instaladas por falta de infraestrutura logística, sobretudo a ferroviária como você perguntou... [E5].

Na questão quatorze, onde se indaga a respeito da estabilidade político-institucional do município visando-se a longevidade do programa, o entrevistado E5 destaca que o estado do Ceará possui um contexto de **governos de continuidade** e práticas de políticas públicas que se sucedem. Assim, não há o receio de descontinuidades em programas bem estabelecidos.

A estabilidade nas políticas de estado é um fator que pode ser reforçado em Minas Gerais para o desenvolvimento de ZPE's, haja vista as dificuldades relatadas pelos entrevistados E1, E2 e E3 pelos municípios no que tange aos processos burocráticos e paralisações nos projetos devido às mudanças de administração do poder executivo municipal.

E5 ressalta também que a administradora e as empresas instaladas possuem controles e ferramentas de responsabilidade administrativa que oferecem maior transparência, tornando improvável situações de insustentabilidade administrativa, conforme relato:

... O estado do Ceara tem uma condição política, tem trinta anos que a gente tem alguns governos de continuidade, o estado tem práticas de políticas públicas que vem se repetindo embora mude os governos, essas práticas vêm se repetindo, a gente não tem esse problema de descontinuidade ainda, aqui na ZPE... [E4].

O entrevistado E5 explana que o programa de ZPE's se fortaleceu a nível nacional com o efetivo funcionamento das ZPE's do Ceará e do Piauí, podendo haver um efeito em cadeia à medida que novas ZPE's forem criadas. E5 ressalta ainda que as indústrias instaladas nas ZPE's possuem vinte anos de **estabilidade jurídica**, renováveis por mais vinte e, assim, não dependem de estabilidade política. E5 considera que o atual regime da ZPE contempla, de forma satisfatória, a estabilidade esperada e que quanto mais ZPE's forem implantadas no país mais efetiva e eficaz será a segurança jurídica oferecida, conforme relatos:

... esse programa ele demorou muito para ser deslanchado, mas agora ele aconteceu, com o efetivo funcionamento da ZPE do Pecém e da Parnaíba, ele fortalece a nível nacional, então isso vai ser uma cadeia que vai acontecer a nível nacional. Então quanto mais ZPE's forem sendo criadas, mais o programa vai se fortalecer, e eu

acho que nesse aspecto segurança jurídica, eu acho que nós estamos bem porque o programa ele independe de estabilidade política. É um programa que garante às indústrias vinte anos de estabilidade jurídica, podendo ser renovado para mais vinte anos para uma indústria... [E5].

... ou seja, o que vai de fato tornar a garantia jurídica mais eficaz e mais efetiva, é a expansão do programa a nível nacional. Eu acho que a resposta mais foco é essa. Já é muito bom em termos de teoria, em termos de leis, mas o que vai garantir é a expansão a nível nacional... [E5].

Na questão quinze, quando consultado acerca das características da ZPE no que tange ao foco, tamanho e serviços oferecidos, o entrevistado E4 explica que a ZPE foi iniciada com uma grande empresa siderúrgica e agregada a ela outras grandes empresas internacionais fizeram parte da zona (ex. White Martins). E4 destaca ainda que a ZPE/CE possui uma área de quinhentos hectares para este setor siderúrgico e que em novembro/2021 foi inaugurado um segundo setor dentro do distrito voltado para outras atividades econômicas, possibilitando a entrada de empresas de pequeno e médio porte, prestadores de serviços, além de grandes empresas, como o caso do “*hub*” de hidrogênio verde, conforme relatos:

... A ZPE iniciou com essa grande empresa âncora com a companhia siderúrgica... [E4].

... agregada a ela você tem outra empresa muito forte que é a White Martins, e uma terceira é americana que trabalha nessa mesma linha, na mesma classe econômica da siderurgia. Esse é o setor um de ZPE, que aqui a gente tem uma área de quinhentos e poucos hectares... [E4].

... Inauguramos recentemente em Novembro o setor dois, que esse está preparado para diversas atividades econômicas, já preparado para essa nova legislação, onde a gente tem espaço para pequenas e médias empresas e empresas de serviços... [E4].

O entrevistado E5 informa que a ZPE/PI se encontra na cidade litorânea de Parnaíba, numa área de trezentos e treze hectares, às margens do Rio Parnaíba e ao lado da rodovia BR-343. Destaca que o primeiro módulo da área está sendo ocupado por empresas do agronegócio e também empresas de tecnologia para exportação de serviços, havendo ainda uma área de desembarço aduaneiro, conforme relato:

... Nós estamos instalados aqui no litoral do estado do Piauí, na cidade de Parnaíba, numa área total de trezentos e treze hectares, uma área que fica às margens do rio Parnaíba que é um rio perene, um dos maiores rios perenes do nordeste e ao lado da BR343... [E5].

...Essa área ela foi construída modular, ou seja, nós estamos povoando primeiramente uma área de trinta hectares com empresas de exportação do agronegócio, ceras vegetais, e também agora com a instalação de um “Hub” de tecnologia para exportar serviços. Isso só foi possível ser feito depois do marco regulatório. Temos uma ADA (Desembarço aduaneiro) instalada em dois hectares... [E5].

Para a penúltima questão, os entrevistados foram indagados sobre as estratégias da ZPE para acesso aos mercados internacionais e quais os mercados em foco. O entrevistado E4 explica que o principal foco ou cliente da administradora são as empresas instaladas no distrito, como também novas empresas que venham a se instalar.

Desta forma, a ZPE promove, junto ao governo do estado, eventos e feiras destacando a **infraestrutura oferecida**, o sistema de desenvolvimento econômico do estado, a **qualidade do programa da ZPE** e **potencial produtivo regional**. Assim, atrai novos investimentos e oferece maior visibilidade às empresas já instaladas, conforme relatos:

... Na verdade, o nosso principal cliente são as empresas instaladas dentro da ZPE, mercado internacional o foco maior é dessas empresas em exportar, o que elas já tem, é o contato mais micro entre elas... [E4].

O que a ZPE faz é uma promoção mais macro da própria ZPE, do próprio estado e dos produtos aqui produzidos com as feiras e promoções de eventos que o próprio sistema de desenvolvimento econômico do estado trabalha, e propicia que as empresas instaladas tenham uma visibilidade maior... [E4].

O entrevistado E5 destaca as **estratégias nacionais para exportação** como a existência da **Agência Nacional de Exportação** – APEXBrasil como norteadora da política pública de exportação, assim como a **Lei do Plano Nacional de Cultura Exportadora**. No âmbito estadual e municipal salienta que a participação junto às **câmaras de comércio internacional** é fundamental para um **diálogo com investidores**, conforme relatos:

... nós temos uma agência nacional de exportação chamada ApexBrasil, ela é um norteador vamos dizer assim, da política pública de exportação, nós temos uma lei chamada plano nacional de cultura exportadora, que também é o que nos rege, o que nos norteia... [E5].

... a participação junto das câmaras de comércio internacional é fundamental, Estados Unidos, focar a câmara de comércio Brasil-Estados Unidos. A China, Brasil-China. Então, aproximar-se das câmaras de comércio é uma estratégia fundamental para que haja na verdade uma interlocução, um diálogo com os investidores daquele país... [E5].

Por fim, na questão dezessete, quando consultado acerca dos resultados socioeconômicos esperados para o município e região com a efetiva operação da ZPE, o entrevistado E4 destaca que a ZPE é **um instrumento de desenvolvimento econômico e atração de investimentos** dentro do nicho de exportações. Assim, se espera a **difusão tecnológica** e, por consequência, **melhoria dos processos produtivos locais e aumento da competitividade**.

Da mesma forma, a **geração de empregos e aumento de renda** são objetivos para mudar a realidade de regiões pobres, sendo o principal foco do governo do estado ao desenvolver e investir no projeto da ZPE, conforme relatos:

... A ZPE é um instrumento de desenvolvimento econômico, é mais um instrumento de atração de investimentos dentro de um nicho de mercado de exportação. O que se espera é isso, difusão tecnológica... [E4].

... A formação de mão de obra, que é algo que a gente traz atrelado à ZPE, a geração de emprego e renda que é fundamental, principalmente numa região pobre como a nossa, dando mais emprego e mais renda ao desenvolvimento econômico do estado do Ceará, esse é o principal foco e o motivo do investimento do estado e da coragem do estado em montar esse equipamento para que se possa gerar emprego e renda... [E4].

O entrevistado E5 explana que melhorias no **Índice de Desenvolvimento Humano** – IDH da cidade e da região como um todo são esperados por meio da operação da ZPE/PI. O objetivo é **melhorar a qualidade de vida** das pessoas **gerando mais emprego, renda e oportunidade** para as famílias. Outrossim, permitir mais **acesso à formação educacional e qualificação profissional**, conforme relatos:

... nós esperamos uma melhora do IDH, o nosso projeto de ZPE é melhorar do IDH da cidade e da região, é impactar no melhoramento da qualidade de vida das pessoas porque vai gerar emprego, vai gerar mais renda, vai gerar mais oportunidade das famílias poderem possibilitar também seus filhos a estudar. Vai possibilitar seus filhos ingressarem nas universidades, fazerem capacitação, ou seja, o que nós esperamos aqui em Parnaíba é um ambiente de pessoas mais capacitadas, mais vocacionadas e mais com força de trabalho ativa... [E5].

A análise de conteúdo das entrevistas realizadas nas ZPE/CE e ZPE/PI ressaltam e corroboram o construto **fatores viabilizadores de ZEE's**, como também reforçam elementos importantes para o sucesso do modelo econômico. Foram destacados a importância do **apoio do governo estadual no desenvolvimento dos projetos**, na **qualidade do programa**, **sinergia governamental e estabilidade institucional necessárias para se garantir os incentivos fiscais**, assim como no **engajamento do estado para efetivar os investimentos em infraestrutura**.

O **contexto econômico regional** também ganha destaque, estimulando o potencial produtivo regional, assim como promovendo a atração de novas indústrias e novas atividades comerciais, havendo a **oferta de capacitação da mão de obra**, **pluralizando o mercado e promovendo integração**, **geração de empregos e aumento de renda**.

Sob o construto modais de transporte, nota-se que a **localização das ZPE's é um grande atrativo**, estando situadas em cidades litorâneas, possuindo **infraestrutura de**

transportes adequada para uma **logística eficiente**, junto a um **distrito industrial moderno e equipado**. Cita-se a necessidade de **investimentos em infraestrutura de transportes** para **melhorias logísticas**, sobretudo no **modal ferroviário**, que viabilizem e potencializem a competitividade de ZPE's no interior do país.

Por outro lado, ressalta-se que a **natureza das atividades econômicas** a serem realizadas no distrito industrial pode ser adaptada não só ao contexto econômico regional, mas também às limitações e possibilidades de escoamento logístico existentes.

Assim, os **construtos viabilizadores de ZEE's** são reforçados tornando uma **ZEE efetiva e influenciada positivamente pela oferta de infraestrutura de transportes**.

Sob o **construto performance de uma ZEE**, a administração da Zona de Processamento de Exportação tem papel importante na **performance do modelo**, garantindo-se **melhorias contínuas nos processos administrativos, aumento e expansão do distrito industrial** para instalação de novas empresas, assim como na busca por **melhorias na legislação vigente** para que a operação do modelo seja cada vez mais **atrativa e eficiente**.

Por fim, os indicadores de **crescimento econômico** também indicam sua **irradiação às regiões circundantes promovendo o desenvolvimento regional**, por meio da geração de empregos e aumento da renda como resultado de sua operação.

A literatura científica enfatiza que uma efetiva ZPE tem como resultado de suas operações o **crescimento econômico** da região em que está localizada (MÖSLE, 2019), por meio da **geração de empregos** a nível regional (UNCTAD, 2019), **aumento das exportações** (NAEEM; WAHEED; KHAN, 2020) e **redução da pobreza** na região circundante (NARULA; ZHAN, 2019). As ZPE's influenciam positivamente as regiões circundantes com a **irradiação do crescimento**, gerando-se **desenvolvimento econômico** (SCHUMPETER, 1911). A estratégia econômica do tipo ZEE pode promover o **empreendedorismo, oferta de crédito, inovação tecnológica, atração de investimentos, geração de empregos e aumento da renda**. Neste sentido, consistindo em uma estratégia de **desenvolvimento econômico regional** (FRICK; RODRÍGUEZ-POSE, 2019).

Para o modelo teórico de pesquisa apresentado na Figura 11, uma ZEE efetiva e dotada de performance poderá produzir o construto desenvolvimento regional, sendo este alcançado pelo pressuposto H8. Os resultados esperados com a operação da ZPE, conforme análise dos relatos, consistem em melhorias socioeconômicas por meio da geração de empregos, aumento de renda e arrecadação dos municípios. Desta forma, a irradiação do crescimento econômico pela região pode promover o desenvolvimento regional haja vista a

natureza desta estratégia se basear em investimentos, crédito, inovação e empreendedorismo, produzindo reações em cadeia no sistema produtivo.

Portanto, o desenvolvimento regional pode ser resultado dos construtos conectados pelos pressupostos H2-H3-H4-H5-H6-H7 e H8. Como síntese, criou-se o Quadro 10, onde os construtos e variáveis do modelo teórico são comparados com relação aos casos de sucesso e insucesso (ZPE de Uberaba e Teófilo Otoni).

Quadro 10: Quadro comparativo entre casos de sucesso e casos mineiros

Construto	Variáveis	Casos de sucesso	Casos de insucesso	
			ZPE/Uberaba	ZPE/Teófilo Otoni
Fatores viabilizadores de ZEE	Programa de Incentivos fiscais	Alta qualidade e estabilidade institucional	Em desenvolvimento	Paralisado
	Atração de Investimentos	Foco no mercado de exportações	Foco no mercado de exportações	Foco no mercado de exportações
	Regulação e sinergia entre Poder executivo e legislativo.	Alinhamento entre poderes executivo e legislativo nas esferas municipal e estadual.	Necessita melhorias de comunicação entre os poderes executivo e legislativo municipais. Não há participação da esfera estadual	Paralisado. Não há participação da esfera estadual
	Adequação ao contexto econômico regional	Foco no potencial econômico regional	Foco no potencial econômico regional	Foco no potencial econômico regional
Fatores que comprometem a efetividade das ZEE	Burocracia	Reduzida	Excessiva	Excessiva
	Corrupção	Inexistente	Inexistente	Indícios de irregularidade na aquisição da área do distrito industrial.
	Distância do litoral	Inexistente	Superior a 400 km.	Superior a 400 km.
Efetividade das ZEE	Irradiação do crescimento econômico	Comprovado por indicadores	Não efetiva	Não efetiva
	Geração de empregos	Comprovado por indicadores	Não efetiva	Não efetiva
	Aumento de exportações	Comprovado por indicadores	Não efetiva	Não efetiva
	Redução da pobreza	Comprovado por indicadores	Não efetiva	Não efetiva
Modais de transporte	Oferta de intermodalidade: Rodovias, Ferrovias, e Hidrovias	Infraestrutura logística e portuária no complexo industrial.	Dependência do modal rodoviário para transporte até os portos.	Dependência do modal rodoviário para transporte até os portos.
Performance: Programa de uma ZEE	Pacote de incentivos, investimentos e requisitos, regulação e independência, tempo de estabilidade do programa.	Alta qualidade e estabilidade institucional.	Não efetiva	Não efetiva
Performance: Características de uma ZEE	Maturidade, tamanho, operação, localização, foco da indústria, infraestrutura, serviços oferecidos.	Infraestrutura e localização privilegiadas. Tipos de serviço em expansão.	Não efetiva	Não efetiva

Performance: Fatores contextuais	Qualidade institucional, estado de direito, acesso a mercados, nível de arrecadação, capital humano, densidade populacional.	Alta qualidade e estabilidade institucional.	Não efetiva	Não efetiva
Desenvolvimento Regional	Crescimento/ desenvolvimento econômico	Comprovado por indicadores	Não efetiva	Não efetiva

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

Com relação ao construto “fatores viabilizadores”, nota-se nos casos de sucesso que a qualidade e estabilidade institucional são fundamentais para o programa de incentivos fiscais, assim como o alinhamento entre os poderes fundamentais para a regulação e sinergia governamental. Da mesma forma, o foco nas exportações e no potencial regional garantem a atração de investimentos e a adequação ao contexto econômico regional.

Sob a ótica do construto “fatores que comprometem as ZEE’s”, nos casos de sucesso percebe-se a redução da burocracia e inexistência de corrupção garantindo-se a legalidade e transparência tanto na implantação quanto nas operações do modelo econômico. Outrossim, a distância do litoral é desprezível.

A “Efetividade da ZEE”, nos casos de sucesso, ela foi comprovada por indicadores que sugerem a irradiação do crescimento, aumento das exportações, geração de empregos e redução da pobreza.

Considerando o construto “Modais de transporte”, sua influência sobre as operações da ZEE foi comprovada. Nos casos de sucesso, a infraestrutura logística e portuária reduz custos e aumentam a atratividade e performance da ZPE.

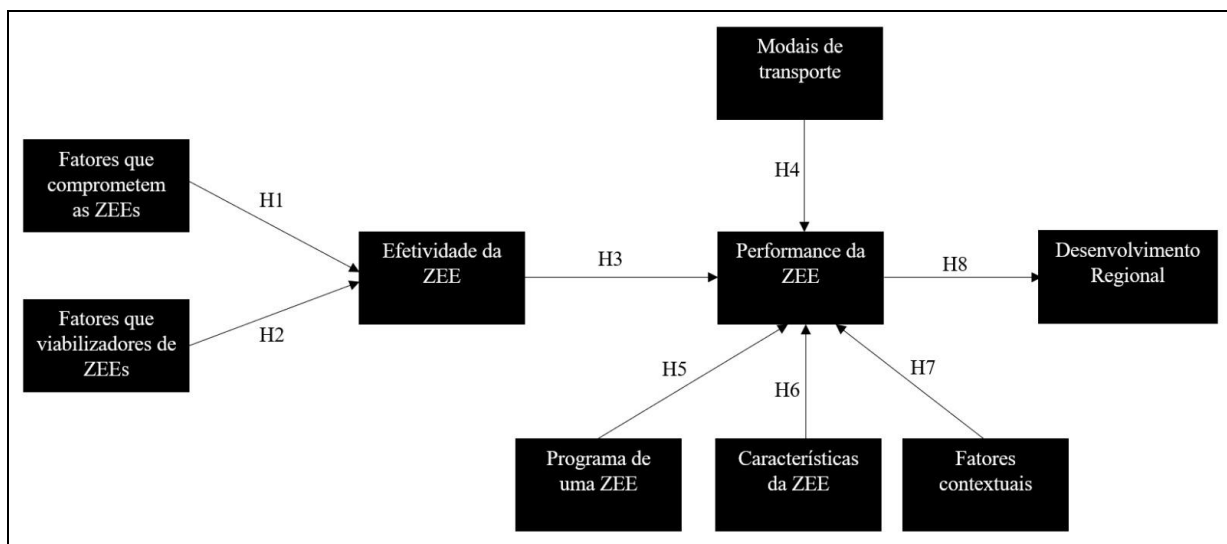
Nos construtos relativos à “Performance” os casos de sucesso mostram que a alta qualidade institucional garante a independência e longevidade do programa, assim como o estado de direito e segurança jurídica. Outrossim, a infraestrutura e a expansão dos serviços oferecidos garantem melhorias de produtividade.

Por fim, o construto “Desenvolvimento regional” foi observado nos casos de sucesso, uma vez que há a percepção de melhorias socioeconômicas nas regiões circundantes das ZPEs.

Evidenciou-se nos relatos e análises, que apesar da oferta e qualidade da infraestrutura de transportes impactar diretamente nas operações de uma ZEE, a natureza das atividades econômicas promovidas pelo modelo econômico pode se adequar de forma específica em determinado nicho produtivo para utilizar um modal de transporte específico que esteja

disponível. Assim, tendo como base as análises deste estudo, sugere-se uma adaptação do modelo teórico e hipotético do estudo (Figura 10), considerando que o construto modais de transporte influencie a performance da ZEE e não a sua efetividade, como havia sido previamente estabelecido - ver figura 28.

Figura 28 – Modelo teórico e hipotético final do estudo



Fonte: Desenvolvido pelo autor.

Assim, uma ZEE efetiva será dotada de performance sob a influência dos pressupostos H4, H5, H6 e H7. Onde, de acordo com H4, a infraestrutura de transportes influenciará a performance de uma ZEE de acordo com sua oferta e qualidade de acessibilidade e mobilidade. Os pressupostos H5, H6 e H7 permanecem conforme postulados anteriormente.

5

CONCLUSÕES

Os projetos de ZPE existentes em Minas Gerais, alvos desta pesquisa, permitiram um maior entendimento dos processos e desafios ao longo do desenvolvimento dos programas e da implantação do modelo econômico do tipo ZEE. Esta iniciativa, alçada pelos poderes executivos municipais, se inter-relacionam com as demais esferas e com o poder legislativo. Outrossim, está diretamente vinculada às ofertas e demandas econômicas de um mercado globalizado.

Em ambos os casos analisados, Uberaba e Teófilo Otoni, assim como nas ZPE's efetivamente operantes no Brasil situadas nos estados do Ceará e Piauí, os objetivos destes projetos visam melhorias e aproveitamentos consideráveis das características socioeconômicas de suas regiões, buscando eliminar entraves ao crescimento e desenvolvimento, promover a redução da pobreza e a criação de oportunidades para toda a população.

Os resultados obtidos por meio da análise de conteúdo e lexical corroboraram o referencial teórico e forneceram novos indicadores e percepções alinhados com as proposições e pressupostos da pesquisa.

Sob o **construto fatores viabilizadores de ZEE's**, as variáveis “incentivos fiscais”, “atração de investimentos”, “regulação entre os poderes” e “adequação ao contexto econômico regional” se mostraram preponderantes para o desenvolvimento, viabilidade e exequibilidade dos projetos mineiros, sendo este o primeiro passo para garantia de atração e realização dos investimentos.

Em Uberaba, conforme análises das entrevistas, o andamento do projeto é resultado do engajamento de sucessivas administrações do poder executivo municipal com apoio e suporte do poder legislativo do município. A atração de investimentos e o potencial produtivo regional tem sido o foco para alavancar o projeto.

Em Teófilo Otoni, os relatos mostram que o fracasso do projeto também se deu pela falta de sinergia entre os poderes e pela utilização do projeto para alcunhas políticas.

No **construto fatores dificultadores de ZEE's** a variável “burocracia” se apresenta como um desafio permanente nos projetos, sendo frequentemente alertado nas revisões de

literatura. Em ambos os municípios, os relatos frisam as dificuldades nos trâmites com a União, falta de assessoria e impasses que resultam no atraso do programa.

Em Teófilo Otoni, a variável “corrupção” se apresenta como indício e possível elemento crítico no encerramento do projeto que apresentou possíveis problemas de licitude e legalidade na aquisição da área do parque industrial, que segundo a pesquisa não visou atender às demandas do projeto, mas a interesses políticos.

A variável “distância do litoral”, elemento proposto no modelo de pesquisa em decorrência das dimensões do estado mineiro e as dificuldades logísticas para escoamento da produção até os portos se mostrou uma preocupação dos entrevistados. Em Teófilo Otoni, a reativação de linhas férreas é pauta permanente nas tratativas do município com o estado de Minas Gerais e a União, visando-se a redução de custos logísticos e redução da dependência do modal rodoviário. Em Uberaba, o projeto da ZPE conta com a proximidade de um entroncamento rodoferroviário.

O **construto “modais de transporte”** propõe a necessidade da oferta de infraestrutura intermodal para garantir o escoamento de cargas de forma eficiente e barata. As características do território mineiro no que tange as suas dimensões e distância do litoral podem influenciar a atratividade dos investimentos se comparados aos estados litorâneos - mais próximos aos portos para exportação.

Em ambos os municípios, há a percepção de que as características de produção interiorizada demandam mais opções de acessibilidade e mobilidade para a economia, como também uma preocupação com a dependência de rodovias para o transporte econômico.

O **construto efetividade de uma ZEE** se baseia nas premissas de crescimento econômico por meio dos investimentos promovidos. As variáveis “geração de empregos” e “aumento das exportações” são objetivos dos projetos que, se bem elaborados, podem resultar nas variáveis “irradiação deste crescimento” e “redução da pobreza”, alinhando-se ao conceito de desenvolvimento regional. Nos dois municípios investigados, o projeto tem por objetivo final o alcance destas metas no enfrentamento aos entraves econômicos e vulnerabilidades sociais.

Uma ZEE efetiva leva ao construto **performance da ZEE** que é influenciado pelos construtos **programa de uma ZEE**, **características da ZEE** e **fatores contextuais**. No primeiro é importante visualizar a estabilidade e longevidade do programa resultados da estabilidade institucional do município. Estas variáveis foram confirmadas pelos relatos apesar dos casos aqui analisados não haverem sido implantados e estarem nesta fase relativa à sua operação. As **características de uma ZEE** implicam variáveis fundamentais para a sua

performance, potencial e expansão, dentre elas pode-se citar a área do parque industrial, a infraestrutura oferecida, os serviços oferecidos e o foco das indústrias. Em Uberaba, os relatos mostram que a aquisição de uma grande área para implantação do condomínio de empresas foi cuidadosamente escolhida pelo governo e que a viabilização de sua implantação é uma prioridade. Em Teófilo Otoni, o principal problema apontado que levou ao fim do projeto foram justamente possíveis impasses na aquisição da área. Em ambos os casos, o foco das indústrias se mostrou diversificado havendo ampla variedade de áreas econômicas já inseridas no mercado de exportações, tais como agricultura, agropecuária e extração mineral. Além da possibilidade de agregação de valor por meio da tecnologia para ramos tecnológicos. No **construto fatores contextuais**, destaca-se o “estado de direito” visando a garantia da qualidade jurídica dos ambientes de negócios, promovendo estabilidade aos processos comerciais. Outrossim, a variável “densidade populacional” e “capital humano” foram corroborados pelos relatos, sendo elementos importantes para o crescimento de uma ZEE. Os projetos das ZPE’s em ambos os municípios promoveram por si só investimentos educacionais e a ampliação do “leque” de cursos em instituições educacionais de suas regiões.

O **construto final “desenvolvimento regional”** se apresenta como resultado do modelo teórico e hipotético de pesquisa, onde se alinham os pressupostos elencados para alcance de melhorias sociais e econômicas por meio da geração de empregos, aumento de renda e arrecadação dos municípios.

A irradiação do crescimento econômico nas municipalidades vizinhas à operação da ZPE pode promover o desenvolvimento regional como resultado do modelo adotado, baseando-se na atração de investimentos, busca pela inovação e empreendedorismo, produzindo reações em cadeia no sistema produtivo.

No entanto, algumas considerações são necessárias no que tange à realidade brasileira. Tratando-se de um modelo econômico de enfrentamento à pobreza, algumas premissas para seu bom funcionamento podem não ser encontradas em regiões menos desenvolvidas, como por exemplo, a oferta de infraestrutura de transportes adequada, o que poderia canalizar a atratividade dos projetos para regiões mais desenvolvidas ou próximas do litoral. Assim, podendo acarretar maior desigualdade regional haja vista a irradiação dos impactos positivos das ZEE’s se limitar a um raio de aproximadamente 50 km.

Outro indicador importante é a necessidade de compatibilidade entre os projetos com o estado de direito, segurança jurídica e a qualidade institucional, uma vez que o crescimento fruto das exportações precisa indiretamente permear a economia doméstica e a arrecadação pública. Não podendo as operações das ZEE’s representar um conglomerado exploratório.

Neste sentido, os projetos de ZEE's precisam harmonizar as relações econômicas internacionais com um projeto de Estado soberano, cujo objetivo seja o desenvolvimento das regiões brasileiras levando-se em consideração suas características históricas, sociais e econômicas.

Por fim, os resultados obtidos por meio da construção do modelo teórico de pesquisa, possibilitam a identificação e averiguação de viabilidade, fatores elementares assim como o potencial de determinado município ou região para desenvolver um programa de ZEE.

Características como o potencial produtivo, atividades comerciais de destaque, expertise prévia no comércio internacional, possível base de clientes, atração de investimentos para o parque industrial, localização e infraestrutura de transportes adequadas, regulação e qualidade do programa relativo aos benefícios fiscais tornam-se atrativos para a utilização do modelo econômico. Assim, pode-se criar uma ferramenta de avaliação de viabilidade e atratividade de ZEE's onde tais dados sejam inseridos em planilha para análise do contexto geral.

5.1. Limitações do estudo

Como limitações do estudo, destaca-se o número de entrevistas realizadas (cinco) e o grupo de entrevistados, predominantemente oriundos dos poderes legislativos municipais e das administradoras de ZPE's. Destaca-se que o baixo número de entrevistas esteja associado às dificuldades enfrentadas pelo poder executivo em desenvolver e implantar o programa de ZPE nos municípios analisados, além da ausência de apoio de outras esferas governamentais. Ademais, destaca-se ainda como uma limitação do estudo, as análises dos casos de insucesso possuírem como lócus apenas o estado de Minas Gerais, o que não permite generalização para o todo Brasil.

5.2. Sugestões para estudos futuros

Como sugestões para estudos futuros, sugere-se a replicação para outros estados brasileiros com características socioeconômicas e territoriais distintas. Desta forma, permitindo a identificação de características específicas de outros estados brasileiros com diferentes panoramas sociais, econômicos e históricos.

O modelo teórico criado e apresentado neste estudo pode ser utilizado como base para análises estatísticas robustas como a Modelagem por Equações Estruturais. Pode-se medir a efetividade e a performance de ZEE's não só do Brasil, mas de países que aplicam estratégia de desenvolvimento semelhante. Ademais, propõe-se a realização de estudos com abordagem

metodológica quantitativa. Acredita-se que uma abordagem quantitativa pode permitir a análise da evolução dos indicadores econômicos e sociais como PIB, PIB per capita, geração de empregos, dentre outros e, assim, comprovar ou refutar o pressuposto de influência da ZEE no desenvolvimento regional.

Por fim, sugere-se que futuros trabalhos investiguem o fator da matriz institucional e sua qualidade no âmbito da estruturação de ZEE's nacionais e internacionais, haja vista haver diversos apontamentos nesta pesquisa sugerindo que a estabilidade e sinergia dos poderes constituintes são fundamentais para que o modelo econômico seja implementado, tanto no que tange a sua criação pelo poder público como em sua efetividade e performance.

REFERÊNCIAS

- ABRAZPE. Prefeitura de Fernandópolis nomeia nova diretoria da ZPE. 2018. Disponível em <<https://www.abrazpe.org.br/index.php/2018/04/19/prefeitura-de-fernandopolis-nomeia-nova-diretoria-da-zpe/>>. Acesso em 01/04/2021.
- ALKON, M. Do special economic zones induce developmental spillovers? Evidence from India's states. **World Development**, [s. l.], v. 107, p. 396–409, 2018a. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2018.02.028>
- ALKON, M. Do special economic zones induce developmental spillovers? Evidence from India's states. **World Development**, [s. l.], v. 107, p. 396–409, 2018b. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.worlddev.2018.02.028>
- AMIRAHMADI, H., and W. WU. 1995. "Export Processing Zones in Asia," *Asian Survey*. Vol. 35 No. 9: pp 828-849. <http://as.ucpress.edu/content/35/9/828>
- APRIL A. Heverli. (2017). Economic Growth or Sowing the Seeds of Destruction? The Role of Economic Development Zones in China. *Journal of Chinese Political Science/Association of Chinese Political Studies* 2017. Published on 14 Oct. 2017.
- ASSOCIAÇÃO NACIONAL DOS TRANSPORTADORES FERROVIÁRIOS. Informações gerais: O setor ferroviário de carga brasileiro. ANTF, 2020. Disponível em: <<https://www.antf.org.br/informacoes-gerais/>>. Acesso em: 20 nov. 2020.
- BACCELLI, O.; MORINO, P. The role of port authorities in the promotion of logistics integration between ports and the railway system: The Italian experience. **Research in Transportation Business and Management**, [s. l.], v. 35, n. January, p. 100451, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.rtbm.2020.100451>
- BARDIN, L. **Análise de Conteúdo**. 1. ed. São Paulo/SP: Almedina, 2011.
- BENEVIDES, G. Polos de desenvolvimento e a constituição do ambiente inovador. uma análise sobre a região de Sorocaba. 2013. 260f. Tese (Doutorado em Administração) – Universidade Municipal de São Caetano do Sul, São Caetano do Sul, 2013.
- BERNSTEIN, J. H. Disciplinarity and transdisciplinarity in the study of knowledge. **Informing Science**, [s. l.], v. 17, p. 241–273, 2014.
- BRASIL. **ZPE criadas e autorizadas no Brasil**. [S. l.], 2020.
- CAIXETA FILHO, J. V.; MARTINS, R. S. **Gestão Logística do Transporte de Cargas**. [S. l.]: São Paulo: Atlas, 2001, 296 p., 2001.
- CAPELLO, R; NIJKAMP, P. **Handbook of Regional Growth and Development Theories**. Edward Elgar Pub. 2ª edição. 2019.
- CARVALHO, J. S.; PESSOTI, G. C. Revisitando as zonas de processamento de exportação como mecanismo para o desenvolvimento econômico : revisão conceitual , panorama mundial

atual e possibilidades para o Brasil. **Nexus Econômicos**, [s. l.], v. 12, n. 2, p. 73–104, 2018.

CAVALCANTE, L. R. (2014). *POLÍTICAS DE DESENVOLVIMENTO REGIONAL NO BRASIL: uma estimativa de custos*. Brasília, DF. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td-154-politicas-de-desenvolvimento-regional-no-brasil-uma-estimativa-de-custos>

CAVALCANTE, L. R. (2018a). *Abrangência Geográfica das Políticas de Desenvolvimento Regional no Brasil*. Brasília, DF. Disponível em: <https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td246/view>

CAVALCANTE, L. R. (2018b). Políticas de Desenvolvimento Regional no Brasil: uma estimativa de custos. *Revista Brasileira de Gestão e Desenvolvimento Regional*, 14(3), 147–171. Disponível em: <https://www.rb.gdr.net/revista/index.php/rb.gdr/article/view/3809/689>

CAVALCANTE, L. R. **Abrangência Geográfica das Políticas de Desenvolvimento Regional no Brasil**. Brasília, DF. Disponível em: <<https://www12.senado.leg.br/publicacoes/estudos-legislativos/tipos-de-estudos/textos-para-discussao/td246/view>>.

CONFEDERAÇÃO NACIONAL DO TRANSPORTE. Pesquisa CNT de rodovias 2019. Disponível em: <https://pesquisarodovias.cnt.org.br/downloads/ultima-versao/gerencial.pdf>. Acesso em: 10 out. 2020

DEPARTAMENTO DE EDIFICAÇÕES E ESTRADAS DE RODAGEM DO ESTADO DE MINAS GERAIS. Aba transportes - Rodovias - Malha do estado. DER/MG, 2020. Disponível em: <http://www.der.mg.gov.br/transportes/rodovias>. Acesso em: 20 Abr. 2021.

DEMURGER, S. *et al.* The relative contributions of location and preferential policies in China's regional development: Being in the right place and having the right incentives. **China Economic Review**, [s. l.], v. 13, n. 4, p. 444–465, 2002. Disponível em: [https://doi.org/10.1016/S1043-951X\(02\)00102-5](https://doi.org/10.1016/S1043-951X(02)00102-5)

DIAS, M. A. P. **Administração de materiais**: uma abordagem logística. São Paulo: Atlas, 1993.

DISDIER, A.-C., and K. HEAD. 2008. “The Puzzling Persistence of the Distance Effect on Bilateral Trade.” *Review of Economics and Statistics* 90: 37–48.

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES. DNIT-IPR-742. **Manual de Implantação Básica de Rodovia**. [S. l.: s. n.], 2010.

EISENHARDT, K. M. Building Theories from Case Study Research. **The Academy of Management Review**, [s. l.], v. 14, n. 4, p. 532–550, 1989.

EITAN, A. T.; SMOLYANSKY, E.; HARPAZ, I. K. **Connected Papers**. [S. l.], 2021.

FAROLE, T., and G. AKINCI. 2011. *Special Economic Zones: Progress Emerging Challenges and Future Directions*. Washington, DC: World Bank.

FAROLE, Thomas; Akinci, Gokhan. 2011. Special Economic Zones : Progress, Emerging Challenges, and Future Directions. Directions in Development ; trade. World Bank. © World Bank. <https://openknowledge.worldbank.org/handle/10986/2341> License: CC BY 3.0 IGO.

FREITAS, Arnaldo S.; MIRANDA, Dagoberto S. ; MARQUES, José C C.; RODRIGUES, Norberto; SANTOS, Robson G. (2004) “**Operador de Transporte Multimodal**”. Seminário da disciplina Modais de Transporte do curso de logística com ênfase em transportes. Faculdade de Tecnologia da Baixada Santista, Santos, São Paulo. Julho, 72 p.

FRICK, S.; RODRÍGUEZ-POSE, A. Are special economic zones in emerging countries a catalyst for the growth of surrounding areas? **Transnational Corporations**, [s. l.], v. 26, n. 2, p. 75–94, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.18356/0554caef-en>

FROGERI, R. F. et al. Mapping the Brazilian Reality in the Development of Special Economic Zones. In: LEANDRO, P. F. AND F. J. (Ed.). **Special Economic Zones as Regional Development Enablers**. Macau, China: IGI-Global, 2021. p. 315.

FUNDAÇÃO JOÃO PINHEIRO. PIB de Minas é estimado em R\$ 924,7 bi para 2022. Disponível em: <<https://fjp.mg.gov.br/pib-de-minas-e-estimado-em-r-9247-bi-para-2022/#:~:text=A%20estimativa%20preliminar%20do%20Produto,nesta%20quinta-feira%2C%2016>>. Acesso em: 16 mar. 2023.

FURTADO, C. “**Teoria e Política do Desenvolvimento Econômico**”. São Paulo: Abril Cultural, Parte Quinta, Capítulos 19 e 20, p. 195 – 206, 1983.

GWOSDZ, K; JARCZEWSKI, W; HUCULAK, M. (2008). Polish special economic zones: idea versus practice. Environment and Planning C: Government and Policy, Vol. 26, pp. 824-840. Disponível em: <https://doi.org/10.1068/c0209p>

GYANWALI, G. (2020). Special Economic Zones (SEZ): Challenges and Opportunities in Nepal. *Research Nepal Journal of Development Studies*, 3(2), 49-61. Disponível em: <https://doi.org/10.3126/rnjds.v3i2.34481>. Acesso em 19/04/2021.

HADDAD, E. **Nova geografia econômica e políticas de transporte: o caso brasileiro**. In: O BRASIL E A CIÊNCIA ECONÔMICA EM DEBATE: O ESTADO DA ARTE EM ECONOMIA. São Paulo: Saraiva, 2011.

HALL, R.E. Charles. I.J. 1981. Why do some countries produce so much more output per worker than others? **Q.J. Econ.** 114 (1), 83-116.

HONG, J.; CHU, Z.; WANG, Q. Transport infrastructure and regional economic growth: Evidence from China. **Transportation**, [s. l.], v. 38, n. 5, p. 737–752, 2011. Disponível em: <https://doi.org/10.1007/s11116-011-9349-6>

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA. Minas Gerais por regiões, 2018. Disponível em: < <https://www.minasguide.com/pt/minas-gerais-por-regioes/>>. Acesso em: 19 abr. 2021.

INSTITUTO DE LOGÍSTICA E SUPPLY CHAINS LTDA. Matriz de transportes do Brasil a espera de investimentos. ILOS, 2020. Disponível em: <<https://www.ilos.com.br/web/tag/matriz-de-transportes/>>. Acesso em: 16 out. 2020.

JM ONLINE. Implantação da infraestrutura da ZPE deve ser iniciada até junho. 2021. Disponível em <<https://jmonline.com.br/novo/?noticias,6,POLÍTICA,207721>>. Acesso em: 23/03/2021.

JOHNSON, N.; PHILLIPS, M. Rayyan for systematic reviews. **Journal of Electronic Resources Librarianship**, [s. l.], v. 30, n. 1, p. 46–48, 2018. Disponível em: <https://doi.org/10.1080/1941126X.2018.1444339>

KEEDI, S. **Logística de Transporte Internacional**: veículo prático de competitividade. 2. ed. São Paulo : Edições Aduaneiras Ltda., 2004.

KOCHE, J. C. Fundamentos da Metodologia Científica: teoria da ciência e iniciação à pesquisa. 34. Ed. Petrópolis – RJ.

LANG, Aline Eloyse. "As ferrovias no Brasil e avaliação econômica de projetos: uma aplicação em projetos ferroviários". Dissertação de mestrado. Universidade de Brasília, Brasília, 2007.

LI, Y. et al. Extending the China-Indian Ocean Blue Economic Passage: A New Wave of Special Economic Zones in African Portuguese-Speaking Countries – The Challenges and Lessons. In: LEANDRO, P. F. AND F. J. (Ed.). **Special Economic Zones as Regional Development Enablers**. Macau, China: IGI-Global, 2021. p. 252.

MADANI, D. 1999. *A Review of the Role and Impact of Export Processing Zones*. World Bank Policy Research Working Paper. Washington, DC: World Bank.

MANKIWI, N, Romer, D, Weil, D, (1992). **A contribution to the empirics of economic growth**. Q.J. Econ. 107 (2). 407-437.

MARCHAND, P.; RATINAUD, P. L'analyse de similitude appliquée aux corpus textuels : les primaires socialistes pour l'élection présidentielle française. In: ACTES DES 11ÈMES JOURNÉES INTERNATIONALES D'ANALYSE DES DONNÉES TEXTUELLES (JADT) 2012, Anais... [s.l: s.n.] Disponível em: <<http://lexicometrica.univ-paris3.fr/jadt/jadt2012/Communications/Marchand>, Pascal et al. - L'analyse de similitude appliquee aux corpus textuels.pdf>

MARCONI, M. de A.; LAKATOS, E. M. Fundamentos da metodologia científica. 7. ed. São Paulo: Atlas, 2010.

MINAYO, M. C. de S. Análise qualitativa: teoria, passos e fidedignidade. *Ciência & Saúde Coletiva*, [s. l.], v. 17, n. 3, p. 621–626, 2012. Disponível em: <http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1413-81232012000300007&lng=pt&tlng=pt>

MINAYO, M. C. de S.; ASSIS, S. G. De; SOUZA, E. R. Avaliação por triangulação de métodos: abordagem de programas sociais. Rio de Janeiro: Fiocruz, 2005.

MOBERG, L. (2015). The political economy of special economic zones. *Journal of Institutional Economics*, Vol. 11 No. 1, pp. 167-190. Disponível em: <https://doi.org/10.1017/S1744137414000241>.

MOBERG, L; TARKO, V. (2021). Special economic zones and liberalization avalanches. *Journal of Entrepreneurship and Public Policy*, 10(1), 120-139. Disponível em: <https://doi.org/10.1108/JEPP-01-2021-0008>.

MÖSLE, S. Special economic zones: An effective instrument for growth in Africa? **PEGNet Policy Brief**, [s. l.], v. 16, n. May, p. 1–5, 2019.

NASCIMENTO, A. R. A.; MENANDRO, P. R. M. Análise lexical e análise de conteúdo: uma proposta de utilização conjugada. *Estudos e Pesquisas em Psicologia*, [s. l.], v. 6, n. 2, p. 72–88, 2006.

NAEEM, S.; WAHEED, A.; KHAN, M. N. Drivers and barriers for successful special economic zones (SEZs): Case of SEZs under china Pakistan economic corridor. **Sustainability (Switzerland)**, [s. l.], v. 12, n. 11, 2020. Disponível em: <https://doi.org/10.3390/su12114675>

NARULA, R.; ZHAN, J. X. Using special economic zones to facilitate development: Policy implications. **Transnational Corporations**, [s. l.], v. 26, n. 2, p. 1–26, 2019. Disponível em: <https://doi.org/10.18356/72e19b3c-en>

NORTH, D. Teoria de localização e crescimento econômico regional. 1955. In: SCHWARTZMAN, J. (Org). *Economia regional* > textos selecionados. Belo Horizonte: CEDEPLAR, 1977b.

PADULA, R. **Infra-estrutura I: Transportes: fundamentos e propostas para o Brasil**. [S. l.]: Confea, 2008.

PAN, W. h., & Ngo, X.T. (2016). Endogenous growth theory and regional performance: The moderating effects of special economic zones. *Communist and post-communist studies*, 49(2), 113-122. <https://doi.org/10.1016/j.postcomstud.2016.04.005>.

PEREIRA, V. D. B. **Transportes: história, crises e caminhos**. [S. l.]: Grupo Editorial Record, 2014.

PERROUX, F. **A Economia do século XX**. Porto: Herder, 1967.

PREFEITURA ARACRUZ. Prefeito de Aracruz realiza visita técnica a ZPE no Ceará. 2019. Disponível em <<http://pma.es.gov.br/noticia/87936/>>. Acesso em: 01/04/2021

PREFEITURA UBERABA. Uberaba está pronta para colocar em funcionamento a ZPE. 2020. Disponível em <<http://www.uberaba.mg.gov.br/porta/conteudo,50356>>. Acesso em: 23/03/2021.

PRODANOV, C. C. et al. *Metodologia do trabalho científico: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico*. 2. ed. Novo Hamburgo: Feevale, 2013.

RAILBUSS (2004). Ferrovias Completam 150 anos no Brasil. *Folha Rail. Railbuss – Revista Eletrônica que trata de assuntos relacionados ao transporte rodoviário e ferroviário de passageiros*. Edição especial dos 150 anos de Ferrovias no Brasil, Abril 2004. Disponível em: <<<http://www.railbuss.com/150><<.

REVOLUIR. E a ZPE? Com prazo prorrogado até 2022, dobradinha “Pessuto & Garcia” é a aposta da Prefeitura. 2019. <Disponível em <http://revoluir.com/artigo-e-a-zpe-com-prazo->

prorrogado-ate-2022-dobradinha-pessuto-garcia-e-a-aposta-da-prefeitura/> . Acesso em: 01/04/2021.

RODRIGUES, P.R.A. Introdução aos sistemas de transporte no Brasil e à logística internacional. 3. Ed. São Paulo: Edições aduaneiras Ltda, 2004.

Sá, T. M. D. V. (2015). *The Free Trade Zone of Manaus : purposely and unwittingly results*. Paris. Disponível em: https://ftz.dauphine.fr/fileadmin/mediateque/masters/ftz/documents/Mauro_ZFMeffects_v2.pdf. Acesso em 17/04/2021.

SACCOL, A. Z. Um retorno ao básico: compreendendo os paradigmas de pesquisa e sua aplicação na pesquisa em Administração. Revista de Administração da Universidade Federal de Santa Maria, [s. l.], v. 2, n. 3, p. 250–269, 2009. Disponível em: <https://periodicos.ufsm.br/reaufsm/article/view/1555>>

SCHUMPETER, J. A. **Teoria do Desenvolvimento Econômico**. [S. l.]: São Paulo: Abril Cultural, 1982., 1911.

SCHWARTZMAN, J. **Economia Regional: Textos escolhidos**. CEDEPLAR/UFMG, 1977.

SOSNOVSKIKH, S. Industrial clusters in Russia: The development of special economic zones and industrial parks. **Russian Journal of Economics**, [s. l.], v. 3, n. 2, p. 174–199, 2017a. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.ruje.2017.06.004>

SOSNOVSKIKH, S. Industrial clusters in Russia: The development of special economic zones and industrial parks. **Russian Journal of Economics**, [s. l.], v. 3, n. 2, p. 174–199, 2017b. Disponível em: <https://doi.org/10.1016/j.ruje.2017.06.004>

SOUZA, N. J (1999). **Desenvolvimento econômico**. 4. ed. São Paulo: Atlas, Capítulo 1, p. 15 – 24, 1999.

THE WORLD BANK. **Special economic zones: an operational review of their impacts**The World Bank. [S. l.: s. n.], 2017. Disponível em: <http://documents.worldbank.org/curated/en/316931512640011812/Special-economic-zones-an-operational-re-view-of-their-impacts>.

TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS – TJMG. Negociação sobre zona de exportação de Teófilo Otôni é suspensa. Disponível em < <https://www.tjmg.jus.br/portal-tjmg/noticias/negociacao-sobre-zona-de-exportacao-de-teofilo-otoni-e-suspensa.htm#.YF4MXnvPyUk>>. Acesso em: 23/03/2021.

UNCTAD. **World Investment Report 2019 – Especial Economic Zones**. [S. l.: s. n.], 2019. Available at: <https://doi.org/10.1017/9781108233118.008>

VELLOSO, R. *et al.* **INFRAESTRUTURA. Os caminhos para sair do buraco**. [S. l.]: INAE, Rio de Janeiro, 2012.

VILAÇA, R. Importância do setor ferroviário no cenário logístico e econômico do País. **Jornal fique por dentro da CNT**, [s. l.], 2005.

WANG, J. 2013. “The Economic Impact of Special Economic Zones: Evidence from Chinese Municipalities.” *Journal of Development Economics* 101: 133–47.

WARR, P. The Economics of Enclave Manufacturing. **Research Observer**, [s. l.], v. 4, n. 1, p. 65–86, 1989.

WEBER, A. **Theory of Location of Industries**. [S. l.: s. n.], 1929.

WEBSTER, J.; WATSON, R. T. Analyzing the Past To Prepare for the Future : Writing a Review. **MIS Quarterly**, [s. l.], v. 26, n. 2, p. xiii–xxiii, 2002.

YIN, R. K. Estudo de Caso - Planejamento e Métodos. 5. ed. São Paulo: Bookman, 2014.

ZANELLA, L. C. H. Metodologia de Pesquisa. 2. ed. Florianópolis: Departamento de Ciências da Administração - UFSC, 2011.

ZHANG, X. Regional Differences in the Contribution of Transport Infrastructure Investment to Local Economic Growth in China. *In:* , 2009. **Eighth International Conference of Chinese Logistics and Transportation Professionals (ICCLTP)**. [S. l.: s. n.], 2009. p. 748–755. Disponível em: [https://doi.org/10.1061/40996\(330\)107](https://doi.org/10.1061/40996(330)107)

APÊNDICES

APÊNDICE A – Roteiro de Entrevista

Construto	Variáveis	Pergunta	Referências
Fatores viabilizadores de ZEE's	Programa de Incentivos fiscais	(1) Considerando a implantação da ZPE no município que tipo de incentivos fiscais existirão? Caso existam!	(CAVALCANTE, 2020)
	Atração de Investimentos	(2) Como se pretende atrair investimentos ou novas empresas para a ZPE? (3) Que tipo de estratégia se pretende adotar?	(THE WORLD BANK, 2017)
	Regulação e sinergia entre Poder executivo e legislativo.	(4) Como se dá ou se deu a regulação e sinergia entre os poderes executivos e legislativos aqui no município?	(SOSNOVSKIKH, 2017)
	Adequação ao contexto econômico regional	(5) Como você observa que a ZPE do município pode influenciar o contexto econômico regional? Não só do município. Qual seria, na sua opinião, o alcance da ZPE do município?	(CAVALCANTE, 2020; THE WORLD BANK, 2017)
Fatores que comprometem a efetividade das ZEE's	Burocracia	(6) Como você observa os aspectos burocráticos existentes para a criação e desenvolvimento de uma ZPE em municípios mineiros?	(SOSNOVSKIKH, 2017)
	Corrupção	(7) Considerando algumas literaturas científicas, observa-se, por exemplo, que na Rússia a corrupção foi um elemento que comprometeu a efetividade das Zonas Econômicas Especiais. Você acredita que esse mesmo elemento existe ou pode influenciar aqui no Brasil ou mais especificamente nos municípios mineiros?	(ALKON, 2018)
	Distância do litoral	(8) Você acredita que o fato de Minas Gerais e os seus respectivos municípios estarem distantes do litoral pode comprometer a efetividade da ZPE? Por	(ZHANG, 2009)

		exemplo, a logística pode ser mais difícil ou com um custo maior que iniba a atração de empresas/investimentos? Como o município pretende minimizar o impacto dessa distância do litoral?	
Efetividade das ZEE's	Irradiação do crescimento econômico	(9) Como você observa que a ZPE pode influenciar no crescimento econômico do município? Você acredita que esse crescimento pode se irradiar para os municípios vizinhos?	(HONG; CHU; WANG, 2011; FRICK; RODRÍGUEZ-POSE, 2019)
	Geração de empregos	(10) Como você observa a geração de empregos com a operação da ZPE? Você acredita que o município está preparado para atender a mão de obra que porventura possa ser demandada? Ou será necessário a atração de recursos humanos de fora do município?	(UNCTAD, 2019)
	Aumento de exportações	(11) Como você observa o crescimento nas exportações com a operação da ZPE? Que tipo de exportação poderá ser realizada e como pode ser o seu impacto para a economia do município?	(NAEEM; WAHEED; KHAN, 2020)
	Redução da pobreza	(12) Você acredita que a operação da ZPE poderá influenciar na redução da pobreza do município? De que forma? Você acredita que essa redução poderá ocorrer nos municípios vizinhos também? Como?	(NARULA; ZHAN, 2019)
Modais de transporte	Oferta de intermodalidade: Rodovias, Ferrovias, e Hidrovias	(13) Você acredita que a oferta de ferrovias poderia melhorar a logística do transporte de cargas da ZPE? A logística exclusivamente pelo modal rodoviário pode comprometer os custos e a competitividade da ZPE do município? De que forma?	(HONG; CHU; WANG, 2011; PADULA, 2008; PEREIRA, 2014; VILAÇA, 2005; ZHANG, 2009)
Performance: Programa de uma ZEE	Pacote de incentivos, investimentos e requisitos, regulação e independência, tempo	(14) Como você observa o projeto da ZPE do município em relação a estabilidade político-institucional? De forma a garantir que o projeto será	(THE WORLD BANK, 2017)

	de estabilidade do programa.	duradouro independente da administração vigente.	
Performance: Características de uma ZEE	Maturidade, tamanho, operação, localização, foco da indústria, infraestrutura, serviços oferecidos.	(15) Como você descreveria as características gerais da ZPE que se pretende para a ZPE? Em relação a tamanho, foco da indústria, infraestrutura, serviços oferecidos.	(THE WORLD BANK, 2017)
Performance: Fatores contextuais	Qualidade institucional, estado de direito, acesso a mercados, nível de arrecadação, capital humano, densidade populacional.	(16) Como você descreveria as estratégias da ZPE para o acesso a mercados internacionais, quais mercados seriam o foco da ZPE? De que forma isso poderia ser viabilizado?	(THE WORLD BANK, 2017)
Desenvolvimento Regional	Crescimento/desenvolvimento econômico	(17) O que se espera como resultados socioeconômicos para o município com a efetiva operação da ZPE? E para a região como um todo esses mesmos resultados são esperados?	(MÖSLE, 2019)

Fonte: Desenvolvido pelo autor.

APÊNDICE B – Relação entre os objetivos específicos e as perguntas de pesquisa

Objetivos específicos	Identificador da pergunta no roteiro de entrevista
OE1: Analisar a influência da infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário no desenvolvimento de Zonas Econômicas Especiais mineiras.	13
OE2: Identificar os fatores facilitadores para a efetiva implantação de Zonas Econômicas Especiais mineiras.	1 a 5, 14, 15, 16
OE3: Identificar os fatores dificultadores para a efetiva implantação de Zonas Econômicas Especiais mineiras.	6 a 8, 14, 15, 16
OE4: Identificar a percepção de gestores públicos quanto a influência das ZEE's para o município.	9 a 12, 17

APÊNDICE C – Transcrição entrevistas

Entrevista		(1) Considerando a implantação da ZPE no município que tipo de incentivos fiscais existirão? Caso existam!	(2) Como se pretende atrair investimentos ou novas empresas para a ZPE? (3) Que tipo de estratégia se pretende adotar?	(4) Como se dá ou se deu a regulação e sinergia entre os poderes executivos e legislativos aqui no município?
Teófilo Otoni	Vereador Fábio Lemes	<p>Existia a previsão para as empresas que se instalassem na zona de processamento de exportação de Teófilo Otoni, essa empresa teria taxas reduzidas, taxas alfandegárias de exportação, também alguns tributos federais, existia um desconto, para que ela fosse mais competitiva em relação às empresas instaladas fora da área de processamento de exportação.</p> <p>Então é como se eu tivesse uma empresa de calçados, se ela tivesse fora da zona de processamento de exportação, ela teria uma carga tributária e teria despesas caso ela quisesse exportar. Se ela estivesse instalada dentro da zona de processamento e exportação ela teria descontos. Esse era o projeto, porém não foi implementado.</p>	<p>A ideia era exatamente atrair novas empresas pelo potencial da região. Então, a ideia inicial era que houvesse a potencialização de alguns produtos da nossa região, como por exemplo, aqui a gente tem a exploração do granito, e esse granito ele é exportado a sua maioria em blocos, e a ideia era que por exemplo houvesse o beneficiamento desse granito na zona de processamento de exportação, fazendo agregação de valor.</p> <p>Então o projeto era um conceito de potencialidades dentro de uma perspectiva de uma economia endógena, local, dentro do que a região poderia oferecer.</p> <p>O mesmo por exemplo, a produção de carne, que a gente teria frigoríficos que poderiam estar se instalado já nesse conceito de exportação, bem como os produtos lácteos.</p> <p>E aí o que se entendia à época, é que isso seria um atrativo para que empresas de outros segmentos pudessem se instalar. Me recordo que aqui em Teófilo Otoni também chegou a ter uma expectativa de uma instalação de uma empresa de fabricação de placas fotovoltaicas, mas como não adiantou o processo não houve também essa viabilidade.</p>	<p>É, o que a gente percebeu à época, eu não estava vereador, eu era cidadão comum, mas a gente acompanhava o andamento de todo processo, então, houve uma harmonia entre os poderes, a câmara demonstrou sempre todo apoio às ações do executivo. E sempre existiu uma mobilização conjunta de todas as autoridades políticas para que houvesse um êxito na implantação da zona de processamento de exportação.</p> <p>O que a gente percebeu também, é uma exploração política do projeto sem resultados efetivos.</p> <p>Então, nós tivemos aí a eleição de dois ou três prefeitos, exatamente com essa alcinha da bandeira de implantação da zona de processamento de exportação. O que, óbvio não se concretizou dentro dos seus mandatos.</p>

(5) Como você observa que a ZPE do município pode influenciar o contexto econômico regional? Não só do município. Qual seria, na sua opinião, o alcance da ZPE do município?	(6) Como você observa os aspectos burocráticos existentes para a criação e desenvolvimento de uma ZPE em municípios mineiros?	(7) Considerando algumas literaturas científicas, observa-se, por exemplo, que na Rússia a corrupção foi um elemento que comprometeu a efetividade das Zonas Econômicas Especiais. Você acredita que esse mesmo elemento existe ou pode influenciar aqui no Brasil ou mais especificamente nos municípios mineiros?	(8) Você acredita que o fato de Minas Gerais e os seus respectivos municípios estarem distantes do litoral pode comprometer a efetividade da ZPE? Por exemplo, a logística pode ser mais difícil ou com um custo maior que iniba a atração de empresas/investimentos? Como o município pretende minimizar o impacto dessa distância do litoral?
<p>Com certeza, o alcance seria regional, a gente teria várias cidades do entorno, do vale do mucuri e Jequitinhonha, que seriam economicamente de uma forma direta, não só com o fornecimento de matéria-prima, mas também com mão de obra. É óbvio que o sistema industrial pela característica de uma remuneração com um valor acima da média de mercado praticado nessa região, que é uma região economicamente menos ativa seria também uma forma de termos uma economia mais fortificada.</p> <p>Então na expectativa, é que não só Teófilo Otoni, mas também todo entorno, as cidades próximas teriam ganhos diretos e indiretos com a implantação da zona de processamento de exportação.</p>	<p>Como eu não tive acesso a todos os documentos, o que se percebeu é que existia uma falta de apoio técnico para construção desse aparato burocrático, principalmente em termos de atendimento às exigências do próprio ministério da economia e também do comércio e exportação.</p> <p>Então, essa falta de entendimento entre o que se apresentava no projeto e o que se exigia comprometeu sim a viabilidade e exequibilidade do projeto, em virtude talvez de não ter assessoramento técnico.</p> <p>E por parte do governo federal, a gente sabia que por qualquer motivo, era justificativa de não aportar o investimento.</p>	<p>Aqui em Teófilo Otoni, nós temos um processo, contra o proprietário do imóvel e também do prefeito à época, que fez o processo de desapropriação da área, exatamente por especulação imobiliária, e também por prática de preço abusivo, se eu não estiver enganado. Exatamente porque a área foi vendida por um valor muito acima do que se esperava no mercado, foi pago com recursos do próprio município. E depois ela foi vendida pelo município por um valor muito abaixo quando não houve mais a viabilidade de implantação da zona de processamento de exportação.</p> <p>Essa área foi vendida por um valor muito aquém do que seria a avaliação imobiliária.</p> <p>Então a principal, indícios, volto a dizer, porque esse processo ainda não foi finalizado até hoje, como a gente já conhece a justiça brasileira, houve indícios sim, de que algumas pessoas estavam tendo enriquecimento ilícito com a implantação, nesse primeiro momento só da área do terreno que seria a implantação da possível zona de processamento.</p> <p>Então não tenho dúvida de que na cultura e na atual conjuntura da época, os fatores de corrupção foram incisivos aí, e implicaram sim em retardo, demora, atrasos e isso também contribuiu para inviabilizar.</p>	<p>Na nossa região, em especial Teófilo Otoni, nós tínhamos há um século atrás, a Bahia-Minas que era uma estrada de ferro que ligava vários estados e que facilitava toda essa movimentação logística dos nossos recursos, e houve após a retirada dessa estrada de ferro, houve também um retrocesso econômico muito grande, então acreditava-se que com a implantação da zona de processo de exportação, isso seria também um atrativo para que houvesse uma mudança na perspectiva logística da região.</p> <p>O outro aspecto também que me recorde que sempre impediu também esse olhar, foi a questão rodoviária. As nossas estradas sempre em péssimas condições. Só à título de comparação, a rodovia que liga a capital a nossa região ela passa por um processo de duplicação há mais de dez anos e não está concluída nem quarenta por cento do trecho. Então, mostra que o fator de localização geográfica somada aos desafios logísticos eram também desafios extremamente impactantes para viabilidade do projeto.</p> <p>Uma outra questão é a ausência de aeroportos de grande porte num raio de quatrocentos e cinquenta quilômetros. Nós vamos ter um aeroporto aqui por exemplo próximo a Teófilo Otoni vai ter o maior aeroporto em Ipatinga, então nós estamos falando de uma cidade que está a duzentos e oitenta quilômetros. E depois disso não tem mais, vai ter só em Montes Claros que está a quase seiscentos quilômetros.</p> <p>Então mesmo o modal diferente do rodoviário e do ferroviário, o aéreo, nós sempre tivemos grandes problemas em virtude do escoamento da nossa produção.</p>

(9) Como você observa que a ZPE pode influenciar no crescimento econômico do município? Você acredita que esse crescimento pode se irradiar para os municípios vizinhos?	(10) Como você observa a geração de empregos com a operação da ZPE? Você acredita que o município está preparado para atender a mão de obra que porventura possa ser demandada? Ou será necessário a atração de recursos humanos de fora do município?	(11) Como você observa o crescimento nas exportações com a operação da ZPE? Que tipo de exportação poderá ser realizada e como pode ser o seu impacto para a economia do município?	(12) Você acredita que a operação da ZPE poderá influenciar na redução da pobreza do município? De que forma? Você acredita que essa redução poderá ocorrer nos municípios vizinhos também? Como?
<p>É, eu acho que eu fiz o comentário numa pergunta anterior, não me recordo qual, mas hoje para nós eu não acredito porque ela não existe. É um processo um projeto que para nós aqui ele está extinto. O que nós temos hoje no nosso município é um projeto embrionário de implantação de um distrito industrial que é um modelo de projeto local, do município e que tem buscado potencializar as indústrias já instaladas na nossa cidade e na região, porém que desejam ampliar a sua capacidade produtiva e também aumentar a sua região ou sua área de abrangência e de atuação.</p> <p>Então a gente já tem esse projeto em implantação, começou no final do ano de 2019, em 2020 nós tivemos as primeiras empresas cadastradas. E agora em virtude da pandemia deu um pequeno atraso, mas a gente acredita que é sim viável porque são os empresários locais que já são do setor industrial que agora pensam em expandir os seus negócios. Então a gente acredita que seria um embrião de desenvolvimento econômico local com potencial de geração de maior número de empregos, que é o maior desafio da nossa atualidade.</p> <p>Mas em relação à zona de processamento de exportação, infelizmente a gente tem afastado essa ideia porque existe uma descrença da nossa população, das autoridades e de todas as pessoas, da possibilidade de ela um dia se tornar real.</p>	<p>Houve a partir da pauta da possível instalação da ZPE, um movimento para que houvesse uma estruturação da qualificação de mão de obra. Então a partir só do sonho de ter uma implantação da ZPE a cidade se transformou num polo educacional passando a ter uma universidade federal que hoje possui todos os cursos na área de engenharia, exatas, passou inclusive a ter outros cursos de áreas associadas e correlatas à produção, tem um curso por exemplo, de engenharia de produção e hoje a faculdade já conta também com curso de medicina, já formando a segunda turma.</p> <p>Além disso houve a instalação e ampliação de várias outras universidades privadas na região. E uma outra conquista visando essa preparação de mão de obra foi a implantação do instituto federal do nordeste mineiro, que veio exatamente com essa perspectiva e vocação de qualificar a mão de obra para ocupar esses possíveis empregos que seriam gerados com a ZPE.</p> <p>Então ao mesmo tempo a gente percebe que naquele primeiro momento, a cidade não oferecia a mão de obra qualificada e em quantidade suficiente, mas em paralelo a isso, houve sim o acionamento de políticas públicas de abertura de espaços educacionais para que houvesse a qualificação dessa mão de obra.</p>	<p>É óbvio que nós hoje quando pegamos, e isso é um dado enquanto pesquisador também, quando a gente analisa a balança comercial do nosso município, o que nós exportamos, nós praticamente só exportamos gemas, que é o produto originário. As pedras preciosas e as pedras ornamentais que são os granitos, então é a única coisa que consta no nosso registro de exportação.</p> <p>É óbvio que se nós tivéssemos a implantação da ZPE, nós teríamos uma alavancagem, um incremento significativo nessa balança comercial com a exportação desses produtos em uma escala muito maior, uma vez que a maioria hoje se concentra na transferência desses recursos para exportação através de Vitória no Espírito Santo na sua maioria.</p> <p>E a gente teria outros produtos ocupando essa balança comercial como eu já havia dito, como por exemplo, a carne bovina, a questão dos produtos lácteos. A própria cachaça que é um produto muito característico da nossa região que hoje a gente sabe que ganhou uma escala de exportação e tem uma atenção especial no mercado externo. Temos uma indústria aqui de refrigerantes que poderia também ser potencializada. Então a gente acredita que nós teríamos sim um grande incremento de exportação aumentando com isso também a entrada de capital externo que iria fortalecer a nossa economia.</p>	<p>Sem sombra de dúvida. Se nós estamos falando de uma economia com maior número de empregos e também com um nível de renda ampliado, sem sombra de dúvida são os dois fatores preponderantes para que houvesse a diminuição do empobrecimento da nossa população. Somado ainda à variável anterior que nós citamos que é a educacional, as pessoas iriam ter mais oportunidade a partir também de ter uma qualificação e ter acesso ao emprego. Então isso para nós seria uma mudança drástica no nosso perfil social e econômico.</p>

(13) Você acredita que a oferta de ferrovias poderia melhorar a logística do transporte de cargas da ZPE? A logística exclusivamente pelo modal rodoviário pode comprometer os custos e a competitividade da ZPE do município? De que forma?	(14) Como você observa o projeto da ZPE do município em relação a estabilidade político-institucional? De forma a garantir que o projeto será duradouro independente da administração vigente.	(15) Como você descreveria as características gerais da ZPE que se pretende para a ZPE? Em relação a tamanho, foco da indústria, infraestrutura, serviços oferecidos.	(16) Como você descreveria as estratégias da ZPE para o acesso a mercados internacionais, quais mercados seriam o foco da ZPE? De que forma isso poderia ser viabilizado?	(17) O que se espera como resultados socioeconômicos para o município com a efetiva operação da ZPE? E para a região como um todo esses mesmos resultados são esperados?
<p>Veja bem, nós temos inclusive alguns estudos que já apresentei, também por estar no ambiente acadêmico, exatamente denotam sobre essa realidade. Como eu já citei durante a entrevista, a retirada da ferrovia Bahia-Minas aqui da nossa região traz um atraso significativo para o nosso desenvolvimento. E hoje existem discussões por exemplo na assembleia legislativa de Minas Gerais, através do governo de Minas na pasta da secretaria de planejamento, e aqui nós já temos promovido diversas reuniões e encontros acerca desse tema, que é a necessidade da retomada do modal ferroviário no vale do mucuri/Jequitinhonha. Então exatamente porque nós acreditamos que mesmo sem a ZPE, esse modal de transporte ele irá reduzir custos uma vez que a nossa região tem um potencial agrícola enorme, seria também um produto que eu não citei, mas que poderia também estar sendo canalizado pelas vias de exportação e tem os outros produtos que também já citei que com certeza iriam reduzir o custo em escala tornando isso mais competitivo para o mercado externo e interno porque nós teríamos condição de interligar essas malhas rodoviárias para outros estados no nosso país. Então sem sombra de dúvidas, nós sabemos disso, o modal ferroviário, ele agrega o menor custo ao transporte logístico, e isso torna muito mais atrativo e do ponto de vista do desenvolvimento econômico, isso incrementa muito, e atrai muito mais investimento.</p>	<p>O que eu posso dizer é exatamente a nossa realidade traduz isso, nós tivemos uma apropriação político-partidária de um projeto que deveria ser um projeto de estado, não um projeto de governo. E como houve essa mudança no perfil do gestor, houve também menor desprendimento de energia para que houvesse implantação de fato, andamento de todo processo. E ainda somado a isso, tem um desencontro das alternâncias que é o que eu também entendo que atrapalha muito, quando se fala em um projeto dessa envergadura, que é o fato de você às vezes ter um prefeito local interessado em romper e andar com a pauta, mas o governo federal que no caso da ZPE seria o principal investidor, apoiador e desenvolvedor do projeto, a alternância se dando de forma desencontrada à mudança local, ela traz também um desgaste muito grande até que as pessoas que assumem as pastas e retomam esses projetos, até elas deterem conhecimento, nós já estamos no final do mandato do prefeito local. Então isso comprometeu de forma significativa a meu ver, que houvesse esse entendimento da importância do projeto. E aí, como a avaliação muitas vezes se dava como interesse de um governante, e não de um povo, de uma região, isso comprometeu os esforços.</p>	<p>O projeto em si, ele trazia uma perspectiva, existia algumas críticas à época de que a área que foi delimitada para implantação da ZPE seria uma área limitada, não teria talvez o dimensionamento necessário dado o potencial de crescimento da zona de exportação, mas era uma crítica somente. Aos desafios de infraestrutura, os desafios eram enormes porque a área não possuía nada, então teria que se fazer desde o fornecimento de água, energia, pavimentação, divisão em lotes ou áreas para que houvesse ocupação das empresas, então esse projeto ele ficou como projeto, não houve implantação, não houve andamento. Então acredito sim que teríamos alguns desafios para viabilizar mas que seria crucial que essa implantação também traria muitos benefícios.</p>	<p>A gente já tinha uma expertise em alguns segmentos, só para citar aqui uma cidade vizinha que está a cem quilômetros de Teófilo Otoni, ela hoje exporta sua carne para Israel, alguma coisa vai para China, um frigorífico. Então já existe algumas negociações, alguns clientes internacionais, sendo atendidos na nossa região. Temos aqui hoje a exportação por exemplo de produtos de tratamento animal, hoje consideradas uma das maiores indústrias da América latina, de terapêutica animal, fitoterápicas, não sei se você conhece esse conceito, eles hoje já estão exportando para cinco países diferentes. Além disso, as próprias pedras ornamentais e as pedras preciosas que são conhecidas mundialmente, Teófilo Otoni é conhecida como a capital mundial das pedras preciosas, então existem vários grupos de investidores internacionais que acessam a nossa região para fazer compra desses produtos ainda no processo de extração, às vezes até sem saber a real qualidade. Então existia já algumas transações, a cidade já tem uma cultura de receber turistas estrangeiros, então a gente sabia que realmente algumas coisas seriam potencializadas através da ZPE.</p>	<p>Como eu te falei, o princípio transformador da ZPE era exatamente o aumento de arrecadação das prefeituras, são prefeituras que na maioria sobrevivem através dos repasses constitucionais legais, através do fundo de participação dos municípios, com baixa arrecadação local. Então a gente sabe que através da ZPE, num primeiro momento Teófilo Otoni seria a principal arrecadadora, mas nós teríamos outras regiões que seriam fornecedoras de matéria-prima, insumos para essa indústria e também iriam aumentar sua arrecadação bem como o próprio incremento nas transações comerciais, no comércio, no varejo, no consumo das famílias, iria impactar de maneira direta também na arrecadação dos municípios e na própria melhoria da renda e da economia. Então, infelizmente a gente sabe que isso não aconteceu e essa expectativa se adiou. O que a gente tem percebido hoje é que toda região tem procurado se reinventar e potencializar suas características, vou te dar um exemplo aqui, que tem acontecido na nossa região aproveitando essa herança que eu já citei da Bahia-Minas, nós hoje temos trabalhado fortemente num projeto de desenvolvimento turístico, criando a rota Bahia-Minas, retomando o histórico de onde ela foi retirada, mas foi preservado muita coisa de um patrimônio histórico, cultural, culinário, então a gente tem hoje retomado essa rota envolvendo já um projeto até apoiado pelo SEBRAE que começou no ano de 2020, está na finalização agora, quem inaugurar essa rota, num primeiro momento ela foi pensada para o ciclo, mas hoje já se identificou o potencial enorme que ela tem do ponto de vista turístico para todas as áreas. Então a gente tem procurado sim alternativas para substituir esse sonho que foi levado da ZPE.</p>

Entrevista		(1) Considerando a implantação da ZPE no município que tipo de incentivos fiscais existirão? Caso existam!	(2) Como se pretende atrair investimentos ou novas empresas para a ZPE? (3) Que tipo de estratégia se pretende adotar?	(4) Como se dá ou se deu a regulação e sinergia entre os poderes executivos e legislativos aqui no município?
UBERABA	Assessor vereador Caio Godoi	<p>A gente pode destacar o imposto de importação em relação aos bens de capital, ou seja, maquinário, todo tipo de equipamento para empresa operar. E como a ZPE tem um foco na exportação, então você também abrange o imposto de exportação.</p> <p>A ZPE aqui em Uberaba, ela não vai se limitar apenas nos incentivos fiscais, mas também operacionais. Toda essa parte de bens de capital, de maquinário para ela produzir os bens de consumo, a empresa vai ter esse incentivo para facilitar essa produção dela.</p> <p>Um ponto que é bom destacar, é que inicialmente na ZPE, a empresa que fosse se instalar nela, nesse condomínio de empresas, teria que ter uma exportação de no mínimo 80% da produção dessa empresa. Agora, a legislação atual está se posicionando de que não tem mais essa limitação de 80%. Então a ZPE acaba tendo um atrativo para que a pessoa exporte, mas não que seja um requisito necessário. Ela pode vender no mercado interno, não ficará limitado à exportação.</p>	<p>Atualmente, eu acho que a principal vantagem do município é o próprio secretário da Secretaria de Desenvolvimento Econômico, o Rui Ramos, que na região e até em Minas, ele é muito conhecido por já ter sido diretor de usina durante 12 anos, participar de vários encontros de prefeitos, ele já foi prefeito de Pirajuba. Este acho que é o principal ponto que o Município tem forte. E também a própria prefeita, que já foi presidente da CDL aqui. Ela é da área de comércio e indústria, então é uma pessoa que veio da iniciativa privada para área pública.</p> <p>Acho que outro ponto que Uberaba, não especificamente só a ZPE, mas as instalações de empresas aqui em Uberaba, é que a cidade é considerada um ponto estratégico, ela está no meio termo entre São Paulo, Belo Horizonte e Brasília. É uma cidade num ponto estratégico para fins de distribuição</p>	<p>Como o projeto aqui ainda está na fase de implementação, está bem no início, ele se resume mais ainda à fase administrativa. Não vieram projetos ainda para câmara, veio apenas um para pedir o empréstimo para continuação da obra. Mas infelizmente o executivo teve um problema que na primeira licitação para construção do condomínio, a empresa ganhadora não conseguiu executar a obra. Então, eles estão em fase de abrir uma nova licitação para contratar uma nova empresa para continuar. Até porque a segunda empresa ganhadora saiu fora.</p> <p>A empresa que venceu a licitação, passou um tempo de execução da obra, ela não tinha feito nenhuma porcentagem significativa, senão me engano a Sesurb chegou a visitar o local, a parte que eles tinham feito a obra era de 5% e eles resolveram rescindir o contrato. Foi para segunda licitante e ela não quis entrar no lugar da primeira. Agora a prefeita está na fase de abrir uma nova licitação.</p>

<p>(5) Como você observa que a ZPE do município pode influenciar o contexto econômico regional? Não só do município. Qual seria, na sua opinião, o alcance da ZPE do município?</p>	<p>(6) Como você observa os aspectos burocráticos existentes para a criação e desenvolvimento de uma ZPE em municípios mineiros?</p>	<p>(7) Considerando algumas literaturas científicas, observa-se, por exemplo, que na Rússia a corrupção foi um elemento que comprometeu a efetividade das Zonas Econômicas Especiais. Você acredita que esse mesmo elemento existe ou pode influenciar aqui no Brasil ou mais especificamente nos municípios mineiros?</p>	<p>(8) Você acredita que o fato de Minas Gerais e os seus respectivos municípios estarem distantes do litoral pode comprometer a efetividade da ZPE? Por exemplo, a logística pode ser mais difícil ou com um custo maior que iniba a atração de empresas/investimentos? Como o município pretende minimizar o impacto dessa distância do litoral?</p>
<p>Eu acho que o principal ponto seria atrair investimentos, geração de novos empregos. Ela tem esse benefício de ser uma região, uma área que estabelece incentivos fiscais, e a partir do momento você traz mais empresas, você tem geração de renda, geração de emprego e consequentemente a cidade tem uma evolução social.</p> <p>Outro ponto legal é que no Brasil inteiro só existe uma ZPE em funcionamento que é a ZPE de Fortaleza. Então a gente acredita que a implantação dessa segunda ZPE em Uberaba por ter pouca oferta, vai ser um atrativo muito grande, tenho certeza.</p>	<p>Então, eu até admito que nós mesmos, por ser mais de competência do executivo, nós não sabemos esmiuçar quais foram os problemas, mas o que a gente sabe é que por exemplo, o decreto presidencial que é feito, é a primeira etapa para o início da ZPE, ela foi feita aqui em Uberaba em 2012, então a gente está há muito tempo sem iniciar, e agora que a gente conseguiu. Tem também a questão de que para instalar a empresa, elas precisam da autorização do conselho nacional de ZPE's. A gente vê isso como alguns pontos que talvez dificultam um pouco a burocracia.</p> <p>A ZPE como ela foi instituída há vários anos atrás, a gente não tem tanta informação de como foi a tratativa do governo naquela época com o executivo federal. O próprio servidor Carlos aqui da Prefeitura, que está na SEDEC e está por conta de cuidar da ZPE, ele foi até Fortaleza para conhecer a ZPE de lá e saber quais os problemas e soluções que eles encontraram, porque é um assunto novo, como aconteceu em 2012, a gente não sabe como que se iniciou a negociação.</p>	<p>Eu vou ser sincero Lucas, observando toda a circunstância atual do Brasil, eu não vejo momento melhor pra gente fazer isso, esses anos agora vejo esse boom de combate à corrupção, e principalmente que a gente até perguntou, a ZPE é obrigatório ter um posto da receita federal ali dentro, aqui em Uberaba a gente tem o privilégio de ter um posto da polícia federal. Então eu acredito que estes fatores dificultam um pouco, é lógico que a corrupção sempre vai existir, mas acho que isso não pode ser motivo pra gente não buscar desenvolver e trazer renda para o Município.</p>	<p>Eu acho que a ZPE, quando ela está no litoral, obviamente que ela tem um atrativo maior, já que a produção tem o objetivo de exportação, mas considerando também que a gente pode ter uma distribuição para outros estados, acho que a ZPE também pode aqui em Uberaba, bom, agora eu fiquei na dúvida.</p> <p>O que eu acho legal é que por existir poucas ZPE's e a gente colocar uma em Uberaba, a gente dá oportunidade para empresas menores, com menos capital de se instalarem e conseguir os incentivos. Porque eu acredito, não tenho conhecimento, mas talvez uma instalação no litoral seja muito mais cara e muito mais difícil.</p> <p>Então, tendo uma ZPE mais no interior do País, eu acredito que facilita e dá mais isonomia para qualquer empresa poder se instalar.</p>

(9) Como você observa que a ZPE pode influenciar no crescimento econômico do município? Você acredita que esse crescimento pode se irradiar para os municípios vizinhos?	(10) Como você observa a geração de empregos com a operação da ZPE? Você acredita que o município está preparado para atender a mão de obra que porventura possa ser demandada? Ou será necessário a atração de recursos humanos de fora do município?	(11) Como você observa o crescimento nas exportações com a operação da ZPE? Que tipo de exportação poderá ser realizada e como pode ser o seu impacto para a economia do município?	(12) Você acredita que a operação da ZPE poderá influenciar na redução da pobreza do município? De que forma? Você acredita que essa redução poderá ocorrer nos municípios vizinhos também? Como?
<p>Com certeza, querendo ou não, a gente sabe que grande parte da mão de obra vem dos municípios vizinhos. Então existindo a ZPE aqui, a gente tem certeza que vai gerar muito emprego, e esse emprego não vai vir só de Uberaba, vai vir de toda região.</p>	<p>Bom, aqui em Uberaba, acho que tem um fator importante na questão de mão de obra, é que é um polo de várias faculdades, tem uma universidade federal UFTM, tem uma faculdade particular que é bastante conceituada, UNIPAC, então tem várias faculdades e um polo muito grande de ensino. Talvez na parte específica de tecnologia, seria necessário buscar recursos humanos em outros locais, mas no geral aqui na parte de engenharia, a própria UFTM tem cursos de engenharia civil, ambiental, quase todas as áreas de engenharia, então eu acho que aqui é um local que tem bastante corpo técnico qualificado.</p>	<p>Então, a gente até chegou a conversar com o pessoal do executivo, na época sobre a ZPE, e eu questionei eles se teria alguma limitação sobre quais atividades poderiam ser instaladas na ZPE, eles falaram que não tinha limitação nenhuma, que poderia ser qualquer atividade desde que cumpra os requisitos. Mas aqui em Uberaba é inerente a gente falar da pecuária e da agricultura. Por causa da exposição, e aqui o agro é muito forte, e a gente sabe que a exportação de grãos do Brasil é muito grande. Então acredito que o principal serviço seria esse, seria na parte de agronegócio mesmo.</p>	<p>Com certeza. Eu acho que esse é o principal aspecto, não terá efeitos apenas no município de Uberaba, mas em toda região aqui. Porque vai precisar de mão de obra, vai vir investimentos, redução do desemprego, e eu acredito também que as próprias empresas da ZPE talvez precisem de serviços novos que aqui na região não tem e atraiam novos serviços, novas atividades para região também.</p>

(13) Você acredita que a oferta de ferrovias poderia melhorar a logística do transporte de cargas da ZPE? A logística exclusivamente pelo modal rodoviário pode comprometer os custos e a competitividade da ZPE do município? De que forma?	(14) Como você observa o projeto da ZPE do município em relação a estabilidade político-institucional? De forma a garantir que o projeto será duradouro independente da administração vigente.	(15) Como você descreveria as características gerais da ZPE que se pretende para a ZPE? Em relação a tamanho, foco da indústria, infraestrutura, serviços oferecidos.	(16) Como você descreveria as estratégias da ZPE para o acesso a mercados internacionais, quais mercados seriam o foco da ZPE? De que forma isso poderia ser viabilizado?	(17) O que se espera como resultados socioeconômicos para o município com a efetiva operação da ZPE? E para a região como um todo esses mesmos resultados são esperados?
<p>Foi até outro ponto que a gente conversou, aqui em Uberaba existe uma ferrovia de transporte de mercadorias, mas ela não foi fator para trazer a ZPE, desde o início eles montaram a ZPE pensando na logística rodoviária mesmo, por meio de caminhão. Eu acredito que não vai haver nenhum prejuízo não.</p>	<p>Eu acho que em relação à ZPE de Uberaba, tem um fator determinante e importante que é inicialmente ela ser uma empresa estatal, ou seja, a maior parte do investimento era público e deixou de ser. Hoje em dia a maior participação na ZPE aqui de Uberaba é da iniciativa privada. Então considerando que a iniciativa privada tem a maior participação, ela vai sofrer menos impacto das mudanças políticas.</p> <p>Nós que estamos juntos do vereador Caio, que defende a bandeira liberal e da livre iniciativa, a gente acredita nisso, tendo majoritariamente a iniciativa privada como comando, a gente acredita que vai ter menos corrupção, que o projeto é a longo prazo, vai ter essa estabilidade política, a gente é otimista.</p>	<p>Se eu não me engano, a ZPE terá 64 ha, essa parte de projetos em si, quem tem os detalhes é a própria prefeitura. Até porque estando na fase de implantação, de construção, essa nova licitação, a gente não sabe se vai ter alteração de projeto.</p>	<p>Eu admito que atualmente eu não sei quais acordos o município possui com empresas externas, mas esse ano a prefeita Elisa foi até Dubai, Emirados Árabes, e falou sobre a construção da nossa ZPE, buscou vários investimentos nessa área, então eu acredito que existem sim mecanismos para chamar essas empresas.</p> <p>Em conversa com a secretaria, ainda está em fase de captação das empresas e eu não sei se o executivo tem uma definição exata de quais empresas eles querem atrair. Esta não é uma informação que executivo deixou bem definido.</p>	<p>Eu vou ser sincero, eu não lembro de ter visto nenhum projeto nos últimos anos em Uberaba, para desenvolver a cidade e crescer. Tanto que a gente até brinca, eu não sei se você sabe, aqui nós temos Uberlândia que é muito próximo, e Uberlândia é uma cidade mais nova, porém, atualmente, tanto populacional, industrial quanto tecnológico, ela cresceu muito mais que a gente. Então eu acredito que por eu não ter visto um projeto dessa magnitude aqui em Uberaba nos últimos anos, eu acho que a ZPE vai trazer muita geração de emprego e de renda, e vai alavancar a cidade.</p>

Entrevista		(1) Considerando a implantação da ZPE no município que tipo de incentivos fiscais existirão? Caso existam!	(2) Como se pretende atrair investimentos ou novas empresas para a ZPE? (3) Que tipo de estratégia se pretende adotar?	(4) Como se dá ou se deu a regulação e sinergia entre os poderes executivos e legislativos aqui no município?
UBERABA	Vereadora Rochelle Gutierrez Bazaga	<p>Então, essa é uma história antiga, essa discussão toda da ZPE aqui em Uberaba é uma discussão que vem se arrastando há muitos anos, há quase dez anos. É um decreto de 15/07/2012 que criou a ZPE aqui em Uberaba e é um decreto muito antigo que vem se arrastando. Então, há algum tempo essa conversa vem acontecendo e a gente não tem um definição final de algumas questões. Sobre a questão de tributação por exemplo, ela está prevista sim, tem benefícios para essas empresas, inclusive incentivos para que elas consigam se instalar nesse local, mas é um desafio porque isso precisa ser regulamentado por legislação e decretos.</p> <p>Como a gente aqui está com dificuldade no processo licitatório, isso está um pouco suspenso. Então essas definições vão acabar acontecendo quando as coisas forem mais reais, mais concretizadas.</p>	<p>A primeira coisa que o município tem aqui, é uma expectativa muito grande em torno dessa ZPE, que é alavancar a economia, gerar um número expressivo de empregos na cidade, então isso é algo muito importante da gente dizer para que as pessoas saibam que esse é um projeto muito importante para economia da cidade.</p> <p>E esse é um projeto que não tem nem como mensurar a quantidade de empregos, porque está dependendo dessa conclusão das obras, mas é um projeto que tem esse propósito de alavancar a economia. Então o município vai ter sim, estruturas para poder atrair esses empreendimentos até porque a ZPE aqui pega alguns modelos que são aplicados em outros países do mundo, como por exemplo Coreia do Sul, Estados Unidos, Uruguai, que tem também uma política de atração de investimentos.</p> <p>Uma coisa que é importante a gente dizer, é que Uberaba é uma cidade geograficamente muito bem localizada, então a gente está aqui estruturalmente no triângulo mineiro, há exatos quinhentos quilômetros de Belo Horizonte, de São Paulo, de Goiânia, de Brasília, de cidades capitais, que são de fato muito estratégicas para o país. Isso também é um grande atrativo. É uma cidade estrategicamente muito bem condicionada.</p> <p>É uma cidade de porte médio, com quase 350.000 habitantes, a gente está na casa dos 338.000 habitantes e é a sexta economia do estado.</p> <p>Isso também já são motivos para que essas empresas possam vir para cá, para que essas empresas possam ter mão-de-obra qualificada e para que essas empresas possam ter as condições necessárias para que elas possam se instalar e possam desenvolver o trabalho da ZPE voltada à questão de comercialização exterior, principalmente considerada as zonas primárias.</p>	<p>Acho que a gente tem que melhorar muito esse quesito, a gente teve em dez anos, vamos dizer que a gente teve aqui três gestões, que lidaram com essa ZPE em Uberaba. Eu sou vereadora de primeiro mandato, então eu estou no mandato há praticamente um ano e eu particularmente acho muito pouco explorado o diálogo com o legislativo em torno da ZPE. A gente na maioria das vezes fica sabendo pela imprensa, fica sabendo por conversas bilaterais, às vezes um secretário, alguém do executivo. Mas eu acho que inclusive, precisava ser feito um diálogo não só com o legislativo mas com a comunidade, com a sociedade, porque acaba que por conta desse projeto ter sido muitas vezes frustrado, muitas vezes colocado ao longo dos tempos de formas diferentes, com perspectivas de narrativas diferentes ficou um pouco estigmatizado. Então eu acho que a gente precisa ter um alinhamento melhor, mais convergente, até para que quando esses projetos de lei, as legislações necessárias cheguem no legislativo a gente já possa ter um amadurecimento muito maior da discussão.</p> <p>E é algo que eu te confesso que, não tenho tanto, inclusive eu até te agradeço por essa oportunidade de estar aqui sendo entrevistada por você, porque eu tenho uma atuação muito mais voltada para as pautas de minorias, para as pautas de representatividade feminina e para pauta ambiental. Essas são as minhas principais pautas.</p> <p>Bom como que vereador a gente atua em tudo, mas a oportunidade de poder conversar com você hoje, me forçou a estudar tudo aqui sobre a ZPE. De poder inclusive aprofundar o meu conhecimento sobre essa temática. Para você ver a importância da sua pesquisa porque isso ajuda e impulsionou que eu aqui enquanto representante do legislativo pudesse ter uma compreensão melhor da temática que não passa tanto pelo dia-a-dia do meu gabinete.</p> <p>Eu acredito que precisamos melhorar um pouquinho essa questão do diálogo e da construção coletiva em torno dessa pauta.</p>

(5) Como você observa que a ZPE do município pode influenciar o contexto econômico regional? Não só do município. Qual seria, na sua opinião, o alcance da ZPE do município?	(6) Como você observa os aspectos burocráticos existentes para a criação e desenvolvimento de uma ZPE em municípios mineiros?	(7) Considerando algumas literaturas científicas, observa-se, por exemplo, que na Rússia a corrupção foi um elemento que comprometeu a efetividade das Zonas Econômicas Especiais. Você acredita que esse mesmo elemento existe ou pode influenciar aqui no Brasil ou mais especificamente nos municípios mineiros?	(8) Você acredita que o fato de Minas Gerais e os seus respectivos municípios estarem distantes do litoral pode comprometer a efetividade da ZPE? Por exemplo, a logística pode ser mais difícil ou com um custo maior que iniba a atração de empresas/investimentos? Como o município pretende minimizar o impacto dessa distância do litoral?
<p>Isso é muito importante dizer, Uberaba é uma cidade macrorregional, então ela ocupa essa posição em todos os aspectos aqui, principalmente nas questões relativas à saúde nas cidades aqui da região. Então a gente é a macrorregião de uma localidade com 27 municípios. Uberaba tem esse protagonismo, e é importante a gente dizer também, que as instalações da futura ZPE também estão localizadas ali junto à BR050, que é uma área estratégica para essas cidades aqui da região, e é uma área muito grande, é uma área aproximada de 268,05 há. Isso quer dizer mais de dois milhões de metros quadrados, e hoje essa localidade da ZPE, é hoje onde a gente tem o entroncamento rodoferroviário do distrito industrial dois, que também é um local estratégico aqui da cidade. Então eu acho que nesse ponto, vamos dizer de estruturação da cidade, de questão de território, é muito importante e com certeza isso vai potencializar outros aspectos.</p> <p>Para que a gente tenha noção, a gente está falando aqui de uma licitação de quase dois milhões de reais, uma licitação que vai fazer com que se crie perfis industriais de várias áreas, e isso vai acabar atraindo pessoas para cá, isso vai acabar atraindo economia, gerar renda, emprego e consequentemente melhorar a vida das pessoas aqui na nossa cidade. É algo muito importante de se ter.</p>	<p>Muita dificuldade mesmo. Acho que a pandemia trouxe mais dificuldade ainda, e particularmente aqui em Uberaba, a gente teve uma dificuldade com o processo licitatório, não é qualquer empresa que consegue fazer essa licitação, então a gente teve dificuldade porque a empresa que assumiu não entregou o que era o previsto para ela entregar. Então, essa licitação teve que ser reaberta agora, e a gente vai ter agora no dia 27 de janeiro de 2022, daqui a seis dias, a apresentação de uma nova empresa, para poder assumir esse início das obras, então já era para que a gente tivesse hoje 40% dessa obra concluída, e a gente infelizmente está com 3% da obra realizada. A última construtora que assumiu em agosto de 2021, ela não conseguiu cumprir o contrato, ela alegou inclusive que o valor do edital é incompatível com as necessidades colocadas lá, visto que projeto é antigo, então foi preciso fazer ajuste de termo de referência, foi preciso fazer um monte de outras questões e eles alegaram inclusive a questão inflacionária, aumento do preço do aço, que influenciaria diretamente a obra e desistiram.</p> <p>Outra coisa que é importante a gente dizer, você está falando de entraves com o governo federal, a prefeitura inclusive aqui já fez um pedido para que se estende-se esse prazo com o governo federal, esse pedido já foi emitido. Então, tem uma questão também de prazos, e a gente tem aqui já um indicativo de prorrogação para que seja concluída a obra da ZPE.</p>	<p>Lucas a gente espera que não, eu falo que eu sou uma otimista, então eu sempre espero que isso não seja um entrave. A gente sempre tem que ter essa perspectiva de combate à corrupção, até porque infelizmente é algo muito prejudicial para toda sociedade. A gente estava falando de benefício para sociedade, e a corrupção é algo que é prejudicial para todos. Então a gente espera que isso não aconteça. Mas a gente tem um histórico aqui no Brasil de que grandes obras infelizmente tem muito lobby, monopólio de empresas nesses setores, mas assim, a gente não tem nada aqui em Uberaba, nenhum indício nada que desabone o que já foi feito. Inclusive a prefeitura considera ter cumprido até hoje dez por cento dos trabalhos da ZPE aqui, algo muito irrisório se for pensar em dez anos, tanto tempo que foi prorrogado, inclusive uma coisa interessante de dizer também é que o prazo para entrega da ZPE já foi prorrogado cinco vezes desde 2012.</p> <p>Então assim, não é a primeira vez que está sendo prorrogado, já foi prorrogado várias outras vezes, mas a gente espera que isso não aconteça. E se acontecer, os órgãos de fiscalização, inclusive a câmara que é um órgão de fiscalização, está atenta para poder pedir os conhecimentos, para poder ver como que isso ocorreu.</p>	<p>Eu te confesso que não tenho condição de afirmar. É óbvio que a gente tem um desafio que é as nossas rodovias mineiras, e federais, é um desafio sim, inclusive o governador Romeu Zema recentemente está privatizando e gerando concessões para empresas. Várias rodovias de Minas Gerais podem se tornar um entrave. Até porque quando a gente fala da ZPE, a gente está falando de vários setores, é importante a gente dizer isso. E estes setores, cada um deles tem as suas particularidades. Então estamos falando aqui de setor moveleiro, químico, fertilizantes, agronegócio, biotecnológico, cosméticos, de alimentos processados, de eletrodomésticos. Então assim, é muito amplo e cada um desses setores tem suas necessidades específicas. Então eu não consigo te afirmar, mas eu acho que a gente tem também condições, politicamente e na gestão, encontrar caminhos para resolver estes problemas.</p>

(9) Como você observa que a ZPE pode influenciar no crescimento econômico do município? Você acredita que esse crescimento pode se irradiar para os municípios vizinhos?	(10) Como você observa a geração de empregos com a operação da ZPE? Você acredita que o município está preparado para atender a mão de obra que porventura possa ser demandada? Ou será necessário a atração de recursos humanos de fora do município?	(11) Como você observa o crescimento nas exportações com a operação da ZPE? Que tipo de exportação poderá ser realizada e como pode ser o seu impacto para a economia do município?	(12) Você acredita que a operação da ZPE poderá influenciar na redução da pobreza do município? De que forma? Você acredita que essa redução poderá ocorrer nos municípios vizinhos também? Como?
<p>Lucas eu não consigo te responder esta pergunta. Eu não tenho conhecimento se já foi feito algo nesse sentido mais regional. Mas se você me perguntar minha opinião, enquanto Rochelle vereadora, sobre a potencialidade eu acredito que com certeza sim. Até porque, esse protagonismo regional acontece muito naturalmente aqui. Então eu acredito que nesse aspecto sim.</p>	<p>Olha, eu não sei o que demanda, qual é a mão de obra específica, mas eu acho que Uberaba tem potencialidade para poder oferecer e formar essas pessoas aqui. A gente tem um sine bem atuante que oferece cursos, oferece formações. E que já foi feito com outras indústrias que vieram para cá parcerias na questão da qualificação. Vou te falar de uma experiência que eu tive, muito voltada à pauta que eu defendo que é a questão de igualdade de gênero, e de possibilidades de maior diversidade nas indústrias. Aqui em Uberaba a gente teve um certo momento, em que se encontrava grande dificuldade de algumas indústrias de contratarem mão de obra feminina, mão de obra lgbt, e o que foi feito aqui, foi feito um trabalho de formação de mulheres para poder ocupar esses postos. Então por exemplo, trabalhar com empilhadeira, não se encontrava mulheres qualificadas em Uberaba para se trabalhar com empilhadeira. E isso faz com que a gente diminua a renda e a igualdade de renda entre homens e mulheres aqui na cidade. Porque a indústria geralmente paga uma renda maior, então a gente tem condições. Só para te mostrar que quando há um trabalho tanto da indústria, na formação, quanto do executivo, do poder público no interesse de fazer de forma conjunta, há caminhos. Tanto é que nesse momento, sem citar nome de empresa, a própria empresa deu a formação para garantir que num momento posterior pudesse haver a contratação de grupos de mais diversidade. Acho que Uberaba tem condição de senão ter a mão de obra qualificada, conseguir formar. Importante a gente dizer também, que aqui é um polo educacional, então a gente tem aqui algumas universidades, tem a universidade federal do triângulo mineiro, tem a universidade de Uberaba que são universidades muito consolidadas. Tanto na questão educacional como no campo de pesquisa científico e tecnológico. A gente tem um parque tecnológico aqui em Uberaba então acredito que a gente não vai ter dificuldade.</p>	<p>Aqui a gente tem um polo muito voltado para questão do agronegócio, muito consolidado inclusive na questão da exportação de defensivos agrícolas e de produção do agronegócio. Acho que tem uma potencialidade muito grande, outro campo importante também que a gente já tem consolidado aqui é esse campo da biotecnologia, de químicos e fertilizantes. Então acho que a gente já tem esse protagonismo nessas áreas e tem condição de expandir cada vez mais.</p>	<p>É a expectativa. A gente fala que Uberaba é uma cidade com potencial econômico muito grande, mas a gente tem sim uma grande pobreza aqui na cidade. Para que você tenha ideia, a gente tem quase 5% da população que está em extrema pobreza. Isso quer dizer que a gente tem quase 18.000 pessoas, uberabenses que estão em extrema pobreza, isso é inaceitável. A gente ter pessoas que estão nessa condição, e a gente precisa arrumar mecanismos para garantir que essas pessoas saiam dessa condição. E a gente sabe que isso se conquista com várias coisas, com política pública, mas também com geração de renda e geração de emprego. Infelizmente a gente vive um momento econômico não só em Uberaba mas no país como um todo muito preocupante na questão da geração de renda, muitas pessoas desempregadas, muitas pessoas que estão em condição de vulnerabilidade. Então eu acredito que sim, que a ZPE tem sim o potencial de garantir aumento de renda e emprego. De fazer que mais pessoas tenham a sua dignidade garantida.</p>

(13) Você acredita que a oferta de ferrovias poderia melhorar a logística do transporte de cargas da ZPE? A logística exclusivamente pelo modal rodoviário pode comprometer os custos e a competitividade da ZPE do município? De que forma?	(14) Como você observa o projeto da ZPE do município em relação a estabilidade político-institucional? De forma a garantir que o projeto será duradouro independente da administração vigente.	(15) Como você descreveria as características gerais da ZPE que se pretende para a ZPE? Em relação a tamanho, foco da indústria, infraestrutura, serviços oferecidos.	(16) Como você descreveria as estratégias da ZPE para o acesso a mercados internacionais, quais mercados seriam o foco da ZPE? De que forma isso poderia ser viabilizado?	(17) O que se espera como resultados socioeconômicos para o município com a efetiva operação da ZPE? E para a região como um todo esses mesmos resultados são esperados?
<p>Eu acredito que sim, inclusive é engraçado, eu sou historiadora, então eu vou pegar um pouco da história de Uberaba que tem uma história muito voltada em torno da ferrovia. A gente aqui foi um dos locais do Brasil que teve um protagonismo na questão ferroviária, a ferrovia aqui tem muitos anos, inclusive isso influenciou outros aspectos por exemplo, o fato curioso é que a gente uma agência do banco do Brasil aqui que é a 0015. Então isso mostra o protagonismo econômico dessa região, isso mostra o protagonismo que a gente tinha no sentido do estado, e essa questão geográfica que eu já falei anteriormente é importante para isso, então, eu não tenho conhecimento técnico aprofundado para te dizer com todas as letras se é melhor ou não.</p> <p>Acho que precisaria de um aprofundamento nessa questão que eu não tenho agora, mas eu acredito que sim, que tem essa potencialidade porque isso está bem estruturado aqui no Município.</p>	<p>Quando eu disse lá atrás que a gente precisa esclarecer melhor isso para sociedade, e tanto para o legislativo, enfim, é muito por conta disso, porque se a gente tem, vamos dizer, um convencimento e um entendimento da sociedade em torno da importância de um projeto como esse, a própria sociedade não deixa que isso se perca. Cobra do poder público continuidade.</p> <p>Então, o que a gente vê, é um empenho sim do poder público aqui em dar continuidade desse projeto, tanto é que já passou na mão de várias pessoas, de vários gestores aqui do executivo, mas eu acho que quando a gente tem esse convencimento da sociedade, a própria sociedade cuida porque sabe que aquilo é importante para geração de emprego, sabe que aquilo é importante para cidade, sabe que aquilo é importante para economia.</p> <p>Acho que isso é muito interessante, quando a gente tem esse cuidar mesmo. Do que é importante para cidade.</p>	<p>Ela é um condomínio industrial incentivado.</p> <p>Então isso já diz, a gente até falou de incentivos, essas empresas que vão vir para cá, elas vão ter tratamento tributário, cambial, administrativo diferenciados, e inclusive essa é uma condição que está na legislação federal, que elas tem que atingir 80% da sua produção especificamente para o mercado externo. Então isso já gera uma grande expectativa de atuação. O tamanho a gente já falou, é uma área muito grande, e a gente já falou aqui também da amplitude dos setores que vão estar representados aqui. Então de fato gera uma grande expectativa de crescimento econômico não só para o município mas para todos os níveis da federação também.</p>	<p>Eu confesso que não conheço a estratégia do executivo nesse sentido. Eu posso procurar saber e te dizer posteriormente. Mas eu não conheço a estratégia que está sendo utilizada nesse sentido pelo município. Como que eles estão fazendo, como que eles pensam na questão da gestão, como que eles pensam em atrair esses investidores. Eu não sei como que está sendo feita essa estratégia.</p>	<p>Eu acho que a expectativa é muito alta. Você pensar que tem condição aqui de ter um investimento estrutural, feito pelo poder público de quase dois milhões de reais para ter uma expectativa muito alta de retorno também. Então eu acho que isso é muito interessante, isso faz com que a gente tenha uma expectativa muito boa e torno disso. E eu acho que por isso que o município não desistiu até hoje também. Porque é algo antigo, é algo que a gente tem perseverado aqui, buscado o entendimento, buscado não perder isso de vista aqui. Acho que tem uma expectativa muito grande, com grande potencial de atração de investimentos, com grande potencial econômico, geração de renda, e tomara que isso saia do papel o mais rápido possível.</p> <p>Como eu disse para você, a apresentação das propostas que são agora dia 27, e aí no dia três de fevereiro, vão ser apresentadas a documentação e propostas para que possa ser assumido por uma nova empresa.</p> <p>Então a gente espera que no máximo em março e abril a gente já tenha uma nova empresa atuando e fazendo essa ZPE se tornar realidade.</p>

Entrevista		(1) Considerando a implantação da ZPE no município que tipo de incentivos fiscais existirão? Caso existam!	(2) Como se pretende atrair investimentos ou novas empresas para a ZPE? (3) Que tipo de estratégia se pretende adotar?	(4) Como se dá ou se deu a regulação e sinergia entre os poderes executivos e legislativos aqui no município?
SÃO GONÇALO DO AMARANTE /CE	EDUARDO HENRIQUE CUNHA NEVES	<p>A ZPE conforme a lei, sim, a legislação federal dá incentivos fiscais tanto na importação de mercadorias do mercado externo, que dá toda tributação federal, depois importação, adicional de frete marinho-mercante e IPI/PIIS/COFINS.</p> <p>Na mercadoria adquirida no mercado interno todos esses tributos IPI/PIIS/COFINS são suspensos na venda de empresas dentro da ZPE.</p> <p>A ZPE no Brasil é uma poligonal finita, ela está dentro de uma poligonal restrita, controlada pela receita federal do Brasil. Estes são os tributos federais.</p> <p>Na hora da exportação é exonerado, como na exportação brasileira já é exonerado de certa forma. No caso do estado do Ceará, ele tem leis próprias, relacionadas ao ICMS que é suspenso na entrada do produto importado e numa compra local dentro do estado do Ceará, ele suspende todo ICMS do produto e do frete, ICMS sobre o frete.</p> <p>E também quando esse produto é adquirido em outro estado brasileiro, ele difere do ICMS da entrada, o diferencial (Diferença da alíquota) não é cobrado. Não se pode pagar o outro que foi pago em outro estado, mas o que devido ao estado do Ceará ele retira em cem por cento essa conta também.</p> <p>No município, a nossa ZPE está em dois municípios, um em São Gonçalo e outro em Caucaia. A gente tem negociado com os municípios a redução de ISS e IPTU que é uma conta municipal para que a gente consiga também essa redução para empresas localizadas dentro da ZPE.</p>	<p>A ZPE nossa aqui, ela está instalada no complexo industrial e portuário do Pecém, é uma área de 19.000 hectares de área total, a gente tem aqui um porto com calado de 16 que é para navios post-panamax.</p> <p>Temos uma localização geográfica privilegiada porque nós somos o primeiro porto de cargas gerais na entrada do Brasil e por consequência o último a sair quando você imagina o destino África, Europa, Estados Unidos ou canal do Panamá. Então aqui tem uma localização privilegiada. Por conta disso, o estado do Ceará tem uma estrutura de atração de investimentos que buscou um negócio estruturante para o estado. O estado não tinha e a siderurgia e a refinaria eram dois grandes projetos que o estado do Ceará queria atrair. E para a siderurgia como nós não temos aqui a produção de minério, nem a mão de obra e nem o mercado consumidor da siderurgia, era praticamente impossível você ter essa atividade econômica aqui.</p> <p>Então, ela ZPE propiciou a condição de ter essa atividade econômica, foi a localização geográfica com a infraestrutura do porto, então você teria logística com a equação tributária que foi feita com a ZPE, e daí veio o parceiro brasileiro que é a Vale do Rio Doce e o coreano. A Vale entrava com o minério e o coreano com a aquisição e produção do aço, sendo o grande consumidor.</p> <p>Então a gente conseguiu viabilizar esse grande projeto e a ZPE fazia parte desse grande projeto para poder atrair essa empresa siderúrgica para cá. Nisso, passaram-se oito anos e vem se buscando evoluir esse marco legal, com a pandemia e com a necessidade de oxigênio no Brasil, aqui dentro da nossa planta nós temos a maior fábrica da América Latina de oxigênio, que é a White Martins, então, na ZPE você é obrigado a exportar 80% e apenas a internalizar 20% da sua comercialização. E sempre foi uma luta muito grande aumentar esse gap, esse compromisso exportador, porque não dava flexibilidade para as empresas ante às crises internacionais, crise local, crise cambial, a empresa ficava sem ter como se defender.</p> <p>Isso dificultava muito atrair outras empresas. E com isso também não abria nenhuma outra ZPE no Brasil, tinham várias que queriam abrir mas sentiam a dificuldade na hora de atrair um novo investimento por causa dessa dureza na legislação. A empresa não tem uma condição de flexibilidade para poder operar quando necessário no mercado externo ou mercado interno.</p> <p>Obviamente que no mercado interno, ela teria uma isonomia com uma empresa nacional, pagando todos os tributos devidos igual a uma empresa nacional.</p> <p>E também existia uma condição muito cara de se montar uma ZPE, era necessário que todo o perímetro fosse allandegado, ou seja, com segurança, com vistoria, então era muito dispendioso, principalmente com áreas grandes, então essa legislação não caminhava e na pandemia por conta dessa rigidez na legislação, com o Brasil necessitando de oxigênio, a presidência da república emitiu uma MP onde liberou 40% para o mercado interno.</p> <p>Com isso, a White Martins abasteceu o mercado brasileiro com oxigênio, como MP venceu dentro de um ano ou transforma em lei, a gente buscou a transformação dessa lei, desse marco legal, trabalhamos muito em parceria com a própria receita federal e principalmente com a CZPE para que isso fosse viabilizado e conseguimos viabilizar em conjunto com governo federal e com a legislação. E a gente viabilizou esse novo marco legal, e esse novo marco legal traz essas mudanças que são grandes diferenciais e faz com que a nossa ZPE tenha uma legislação parecida com as ZPE's do resto do mundo, pelo menos as mais próximas.</p> <p>Na verdade a ZPE tem que competir com outras ZPE's em outros países, não é competição interna. Com essa compreensão isso melhorou bastante, a ZPE ficou mais palatável, mais fácil inclusive de se atrair grandes empreendimentos, pequenos e médios empreendimentos, não é uma coisa mais que assusta tanto. Então creio que agora o Brasil vai ter oportunidade de vários estados brasileiros terem uma ou duas ZPE's para que a gente possa utilizar esse instrumento de desenvolvimento econômico para desenvolver o país e a cada estado localmente.</p> <p>Alguns estados vão partir para a própria vocação das regiões já existentes exportadoras, outros vão ter que buscar esse caminho, mas é esse o caminho que a gente trilha aqui.</p>	<p>Foi tranquilo porque é interesse. O desenvolvimento econômico e geração de emprego e renda.</p>

(5) Como você observa que a ZPE do município pode influenciar o contexto econômico regional? Não só do município. Qual seria, na sua opinião, o alcance da ZPE do município?	(6) Como você observa os aspectos burocráticos existentes para a criação e desenvolvimento de uma ZPE em municípios mineiros?	(7) Considerando algumas literaturas científicas, observa-se, por exemplo, que na Rússia a corrupção foi um elemento que comprometeu a efetividade das Zonas Econômicas Especiais. Você acredita que esse mesmo elemento existe ou pode influenciar aqui no Brasil ou mais especificamente nos municípios mineiros?	(8) Você acredita que o fato de Minas Gerais e os seus respectivos municípios estarem distantes do litoral pode comprometer a efetividade da ZPE? Por exemplo, a logística pode ser mais difícil ou com um custo maior que iniba a atração de empresas/investimentos? Como o município pretende minimizar o impacto dessa distância do litoral?
<p>Sim, a nossa ZPE hoje representa mais de 50% das exportações cearenses. Ela cumpre de fato o seu papel.</p>	<p>É exatamente essa mudança na legislação que vai propiciar se ter mais ZPE's no Brasil. Obviamente quanto mais ZPE's mais atividades econômicas ou diversidade de atividades econômicas vai ser maior e cada atividade econômica carrega em si uma peculiaridade. E isso vai ser descoberto e deve ser constantemente acompanhado e modificado.</p> <p>A gente tem que atender as demandas existentes no mercado, a própria evolução mercadológica.</p>	<p>A ZPE é regulada pela receita federal do Brasil, nós somos um agente, hoje a gente desenvolveu uma sistema único em parceria com a própria receita federal do Brasil e a companhia siderúrgica do Pecém, que toda entrada e saída de mercadoria é acompanhada através de sistema de monitoramento de câmeras, de mobile, enfim, a gente tem uma agilidade muito próxima com a receita federal.</p> <p>Essa questão de corrupção ela não é fácil em qualquer campo da atividade econômica, seja ela privada ou pública, aparece mais no setor público, mas o setor público ele é muito controlado, desde que se faça tudo que se deve ser feito, por que a gente é fiscalizado, nós somos uma empresa SA, a gente tem um regramento de empresa SA, depois com as auditorias necessárias, a gente tem regulamentação por ser público, por ser ligado ao estado pelo tribunal de contas do município, tribunal de contas do estado, ministério público estadual, ministério público federal, enfim existe todo um arcabouço de legislação que a gente é obrigado a cumprir e responder.</p> <p>Além disso nós temos aqui o estado do Ceará que é o estado mais transparente do Brasil, em termos de informações, e isso é uma busca constante aqui na ZPE na questão da transparência, além da implantação dos melhores métodos administrativos, hoje mesmo já iniciamos as práticas de ISG aqui na empresa para que a gente seja sempre uma administração moderna.</p>	<p>Eu acho que isso tem mais a ver com a vocação e o que vai ser produzido em cada ZPE. Por exemplo Minas eu sei que tem muito forte a questão do leite, da carne, da produção agrícola como um todo, e os minérios, enfim, você pode ter uma ZPE que você tenha um processo produtivo, obviamente que você já ganha na logística porque você não vai transportar por exemplo de grosso modo, um boi inteiro, mas vai vender só o filé embalado, então seu transporte logístico já ganhou muito. Então isso sai sem tributo nenhum e vai para distribuição. Ou seja, através do mar, da terra ou aéreo, enfim. Então a logística, creio tenha mais a ver com a vocação de cada região. Obviamente uma produção que você tenha, aqui no Ceara, que tenha uma vocação que dependa de uma sinergia muito maior com o porto, esse tipo de atividade não deverá estar aí, deverá estar aqui. Outra atividade mais ligada à vocação daí e aí por diante em qualquer estado brasileiro.</p>

(9) Como você observa que a ZPE pode influenciar no crescimento econômico do município? Você acredita que esse crescimento pode se irradiar para os municípios vizinhos?	(10) Como você observa a geração de empregos com a operação da ZPE? Você acredita que o município está preparado para atender a mão de obra que porventura possa ser demandada? Ou será necessário a atração de recursos humanos de fora do município?	(11) Como você observa o crescimento nas exportações com a operação da ZPE? Que tipo de exportação poderá ser realizada e como pode ser o seu impacto para a economia do município?	(12) Você acredita que a operação da ZPE poderá influenciar na redução da pobreza do município? De que forma? Você acredita que essa redução poderá ocorrer nos municípios vizinhos também? Como?
<p>Sim, no município é injeção direta, ela está implantada no local, geração de emprego e renda, é injeção direta, movimentação de cargas. E não só para os municípios vizinhos, acho que para todo o estado, e de certo modo para o país.</p> <p>Qualquer empresa que venha a fornecer para a ZPE ela tem o incentivo da suspensão do ICMS. Além disso de ZPE para ZPE é considerado exportação, quanto mais ZPE's a gente tiver no Brasil, esse movimento tende a se retroalimentar e aumentar sozinho. Então eu acho que esse é o grande caminho, imagina sua ZPE de Minas fornece para uma empresa que está na ZPE do Ceará, é uma exportação de custo zero. E a ZPE do Ceará pode ter um insumo que forneça para ZPE de Minas da mesma forma.</p> <p>Então quanto mais estiver assim melhor para o país. Essas transações econômicas só tendem a melhorar.</p>	<p>Hoje aqui, a gente tem recursos humanos de fora, da região metropolitana de Fortaleza, tem tanto do município como de fora, mas a tendência natural de qualquer empresa onde se está em qualquer canto, em qualquer município, é de ir treinando a mão de obra local e tendo esse cuidado de absorver a mão de obra local. Porque isso é até para as empresas um custo menor de transporte, enfim, de locomoção, de ter um funcionário morando próximo, questão de qualidade de vida, enfim, isso é um procedimento natural, até porque quando você traz uma atividade econômica diferente, você ainda não tem esse perfil pronto no município, e isso com o tempo é o que a gente tem de exemplo aqui no complexo.</p> <p>Hoje a mão de obra nossa aqui é praticamente toda de São Gonçalo de Amarante.</p>	<p>É como eu disse, as empresas tinham a obrigação de exportar 80% do que produziam. No início, quando elas começaram a produzir, elas já tinham dois anos da produção toda vendida 100% para fora do país. Então, ela tinha todo esse perfil já, então já iniciou produzindo para exportar. E hoje a ZPE do Ceará, representa mais de cinquenta por cento das exportações de todo estado.</p> <p>O município que não era exportador, se transformou num município exportador.</p>	<p>Em relação à geração de emprego no próprio município ela praticamente dobrou. Foi um impacto muito forte.</p>

(13) Você acredita que a oferta de ferrovias poderia melhorar a logística do transporte de cargas da ZPE? A logística exclusivamente pelo modal rodoviário pode comprometer os custos e a competitividade da ZPE do município? De que forma?	(14) Como você observa o projeto da ZPE do município em relação a estabilidade político-institucional? De forma a garantir que o projeto será duradouro independente da administração vigente.	(15) Como você descreveria as características gerais da ZPE que se pretende para a ZPE? Em relação a tamanho, foco da indústria, infraestrutura, serviços oferecidos.	(16) Como você descreveria as estratégias da ZPE para o acesso a mercados internacionais, quais mercados seriam o foco da ZPE? De que forma isso poderia ser viabilizado?	(17) O que se espera como resultados socioeconômicos para o município com a efetiva operação da ZPE? E para a região como um todo esses mesmos resultados são esperados?
<p>Já compromete, a falta de ferrovias no Brasil compromete a muito tempo. Até porque ferrovia é para exportar commodities, então para commodity tem que ter ferrovia. E no Brasil o que não tem é ferrovia. Infelizmente, a gente paga um custo caro hoje para nossa produção agrícola, de logística muito maior do que se tivesse ferrovia. Mas assim, depende do que você for produzir, se for commodity, sim precisa de ferrovia, se não, pode ser rodoviário ou até aéreo. Se tiver na sua ZPE produção de medicamentos, vai aéreo, se for chip de computador vai aéreo. Então, enfim, teria que ter um aeroporto.</p>	<p>O estado do Ceará tem uma condição política, tem trinta anos que a gente tem alguns governos de continuidade, o estado tem práticas de políticas públicas que vem se repetindo embora mude os governos, essas práticas vêm se repetindo, a gente não tem esse problema de descontinuidade ainda, aqui na ZPE. Então, não posso te dizer que isso pode virar de cabeça para baixo. É uma empresa SA, nós temos uma parceria com uma empresa privada que é o Porto f Rotterdam, tem trinta por cento de nossa companhia. É uma empresa que trabalha com orçamentos, tem todos os controles que eu te falei, é uma empresa que tem muita transparência e creio que através da transparência fique cada vez mais difícil acontecer esse tipo de aventura. Mas não posso dizer que é impossível, tem aventureiro para tudo.</p>	<p>A ZPE iniciou com essa grande empresa âncora com a companhia siderúrgica, que exporta três milhões de toneladas, agregada a ela você tem outra empresa muito forte que é a White Martins, e uma terceira é americana que trabalha nessa mesma linha, na mesma classe econômica da siderurgia. Esse é o setor um de ZPE, que aqui a gente tem uma área de quinhentos e poucos hectares. Inauguramos recentemente em Novembro o setor dois, que esse está preparado para diversas atividades econômicas, já preparado para essa nova legislação, onde a gente tem espaço para pequenas e médias empresas e empresas de serviços. E obviamente empresas de grande porte, que aí é o hub de hidrogênio verde que a gente vem trabalhando para poder instalar nesse setor dois. Então a gente vai ter uma diversidade maior de atividades econômicas.</p>	<p>Na verdade o nosso principal cliente são as empresas instaladas dentro da ZPE, mercado internacional o foco maior é dessas empresas em exportar, o que elas já tem, é o contato mais micro entre elas. O que a ZPE faz é uma promoção mais macro da própria ZPE, do próprio estado e dos produtos aqui produzidos com as feiras e promoções de eventos que o próprio sistema de desenvolvimento econômico do estado trabalha, e propicia que as empresas instaladas tenham uma visibilidade maior.</p>	<p>A ZPE é um instrumento de desenvolvimento econômico, é mais um instrumento de atração de investimentos dentro de um nicho de mercado de exportação. O que se espera é isso, difusão tecnológica, um aprendizado, quem trabalha com mercado exportador conhece a condição e essa capacidade de aprender, e poder internamente repassar esse aprendizado. Até porque quando você adquire insumo de tudo naquele local para exportação, ele vem com essa condição de competitividade maior, de um mercado mais tecnológico, de um mercado mais avançado. A formação de mão de obra, que é algo que a gente traz atrelado à ZPE, a geração de emprego e renda que é fundamental, principalmente numa região pobre como a nossa, dando mais emprego e mais renda ao desenvolvimento econômico do estado do Ceará, esse é o principal foco e o motivo do investimento do estado e da coragem do estado em montar esse equipamento para que se possa gerar emprego e renda.</p>

Entrevista	(1) Considerando a implantação da ZPE no município que tipo de incentivos fiscais existirão? Caso existam!	(2) Como se pretende atrair investimentos ou novas empresas para a ZPE? (3) Que tipo de estratégia se pretende adotar?	(4) Como se dá ou se deu a regulação e sinergia entre os poderes executivos e legislativos aqui no município?
PARNAÍBA/ PI	<p>PAULO ROBERTO CARDOSO DE SOUSA</p> <p>Olha, se nós pegarmos o marco regulatório ele estabelece as isenções tributárias como já conhecemos que é, na verdade, na sua grande maioria já existe para quem exporta só que nas ZPE's ela agrega a nível nacional o PIS e COFINS importação, e especialmente o imposto de importação.</p> <p>Se você falar de um contexto geral, qual é o grande diferencial das ZPE's, vou deixar bem claro para quem quer se instalar em uma ZPE. Aqui no Brasil, é o imposto de importação, e esse PIS e COFINS de importação é um pouco menor, mas o que de fato faz diferença para empresa estar na ZPE ou fora dela é o imposto de importação sobre os insumos e equipamentos.</p> <p>Então para a ZPE do Piauí, especialmente além das isenções que nós temos na legislação federal, no novo regulamento e também nas próprias portarias ministeriais, nós estamos trabalhando aqui no Piauí a questão do ICMS sobre energia, isso é uma situação inovadora, não temos ainda nenhuma ZPE que trabalha com isso, nem a do Ceará também tem. Nós queremos incentivar as empresas a se instalarem dando um incentivo na energia, ICMS, aquilo que nós podemos.</p> <p>Então a nível estadual, só temos o ICMS, a nível municipal nós temos o ISS, então nós estamos trabalhando com o estado, para isentar da energia das indústrias o ICMS, uma parte do ICMS, e para aquelas empresas que vão se instalar para produzir, as empresas de serviço no caso, porque também é uma novidade que está no novo marco regulatório, indústria de exportar serviço, então nós vamos trabalhar o ISS. Nós queremos ofertar através do município, o ISS. Mas isso ainda não está feito, nós estamos trabalhando, estamos conversando com o poder legislativo e com o executivo, para que em breve, ano que vem, talvez ano que vem a gente já encaminhe para a câmara e para assembleia duas leis, dois projetos de lei - PL's para melhorar esse ambiente.</p>	<p>Primeiramente, existe a necessidade de se criar um plano de atração de investimento. As ZPE's como qualquer outro ambiente de negócio, tem que ter um planejamento de como atrair seus investidores. Então nós temos um plano de atração de investimento focado no perfil industrial da ZPE. É necessário que se diga, que as ZPE's como a própria legislação estabelece, as ZPE's foram criadas para trazer um equilíbrio regional tanto industrial como foco nas exportações. Uma vez que o sudeste é concentrado toda essa industrialização e as exportações também muito concentradas na indústria e na exportação nessa região sul e sudeste, as ZPE's vieram com essa missão de regionalizar, desconcentrar a indústria do sudeste e do sul para todo o Brasil.</p> <p>Então, quando eu falo de estratégia de negócio no Piauí, eu estou falando de um plano de atração de investimentos focado no perfil industrial da ZPE de Parnaíba. Então a nossa estratégia é trabalhar as riquezas naturais que temos aqui no nosso estado. Não faz sentido nós trabalharmos produtos que não estão aqui ao alcance do industrial.</p> <p>Então a resposta da pergunta é essa, a estratégia da atração de investimento é um plano de atração de investimento com foco no perfil industrial das riquezas naturais que nós temos próximas para que possa dar condições das indústrias poderem ter um custo menor de logística e produção.</p>	<p>Olha, em 2006 foi quando houve a primeira movimentação, vamos dizer, efetiva do município de Parnaíba, o município de Parnaíba naquela época, o prefeito teve a sensibilidade de entender que o projeto era fundamental para o estado e para região. E criou-se uma comissão de agentes tanto do poder público, engenheiros, arquitetos, foi um grupo de trabalho muito misto, muito diversificado, engenheiros, arquitetos, topógrafos, ambientalistas, economistas, contadores, advogados, se reuniram, tanto do colégio industrial de Parnaíba, da área privada, da indústria do setor privado e do poder público.</p> <p>E nesse momento, criou-se uma proposta, foram ao governo do estado alinhado com o município, foi criado de fato um estudo, partiu tudo de um estudo socioeconômico, de viabilidade econômica para que houvesse de fato a autorização da criação da ZPE.</p> <p>Então, houve uma preparação durante quatro anos, até chegar dois mil e dez quando o estado do Piauí decidiu por decreto autorizar a criação da companhia, delimitar uma área que foi comprada para isso, e a partir de então criou-se o "start" da ZPE Parnaíba.</p>

(5) Como você observa que a ZPE do município pode influenciar o contexto econômico regional? Não só do município. Qual seria, na sua opinião, o alcance da ZPE do município?	(6) Como você observa os aspectos burocráticos existentes para a criação e desenvolvimento de uma ZPE em municípios mineiros?	(7) Considerando algumas literaturas científicas, observa-se, por exemplo, que na Rússia a corrupção foi um elemento que comprometeu a efetividade das Zonas Econômicas Especiais. Você acredita que esse mesmo elemento existe ou pode influenciar aqui no Brasil ou mais especificamente nos municípios mineiros?	(8) Você acredita que o fato de Minas Gerais e os seus respectivos municípios estarem distantes do litoral pode comprometer a efetividade da ZPE? Por exemplo, a logística pode ser mais difícil ou com um custo maior que iniba a atração de empresas/investimentos? Como o município pretende minimizar o impacto dessa distância do litoral?
<p>Nós estamos diante do equipamento de maior impacto econômico na região ou no estado do Piauí. O maior equipamento de impacto econômico para o estado do Piauí. Essa abrangência ela é regional, porque ela alcança todo um território, tanto do estado do Ceará, do Maranhão, porque nós estamos aqui no litoral do Piauí, e ficamos muito numa divisa Piauí e Maranhão. Então aqui nós temos em torno de aproximadamente vinte e cinco cidades, então todas essas cidades que estão próximas elas vão ser impactadas economicamente porque a indústria ela é o fator que mais emprega no mundo.</p> <p>Então indústrias que vão se instalar na ZPE, que já estão se instalando, ela vem com esse impacto econômico porque primeiro ela vai interligar as cadeias produtivas, primeiramente isso, naturalmente ao ligar as cadeias produtivas, ela começa a gerar movimento industrial, movimento comercial e começa a movimentar todo o ecossistema de negócios. E a partir de então, com a geração de emprego, ela gera toda movimentação, então o impacto para o Piauí é o mais positivo e o mais esperado para a ZPE.</p>	<p>Eu acho que sim, em virtude dessa minha fala inicial, quando eu disse que a legislação nacional das ZPE's, o marco regulatório, ainda é atrasado em relação aos demais países que praticam a política de "free zone", zonas livres de comércio. Então, partindo-se desse princípio de que nós estamos com essa legislação ainda muito atrasada em termos de incentivos mesmo, tributários, em termos de liberdade de negócio, incrementos para o serviço, por exemplo, só agora em 2020 que foi autorizado, ainda está sendo discutido se é viável ou não é, quando o mundo todo já pratica. Então eu acho que a resposta é sim. Há uma burocracia muito grande ainda, mas também tem a ver com o contexto nacional, da política de exportação nacional. Então eu não apontaria somente a ZPE, mas apontaria a uma política pública nacional de exportação. Então se o Brasil melhorar a política pública nacional de exportação, ela vai atingir também as ZPE's. Porque o que norteia as exportações, o que norteia a indústria são as políticas públicas voltadas para essa finalidade.</p> <p>O Brasil ainda é um país de exportar commodity, então nós temos que virar muito o nosso entendimento para a industrialização, a manufatura dos nossos produtos. Então o Brasil tem que começar a trabalhar numa política pública de manufatura para que nós possamos ter um movimento melhor. Então a burocracia tem mais a ver com legislação federal do que de fato com as situações regionais.</p>	<p>A situação da corrupção é uma situação complexa, sistêmica quando ela acontece, sem dúvida nenhuma sempre a corrupção ela vai ser um problema para qualquer país, qualquer administração, seja privada ou pública, isso não tenha dúvida. O Brasil é um país continental, então nós temos uma diversidade cultural, de formas de ver as coisas de norte a sul, mas eu entendo que a forma que o Brasil conduz hoje as ZPE's, ela criou um conselho nacional de ZPE's, criou uma secretaria executiva que coordena os trabalhos a nível nacional. E eu entendo que a secretaria executiva hoje ela acompanha muito bem os passos das ZPE's criadas.</p> <p>Então esse conselho e essa secretaria e as nossas leis que já estão em vigência e que ajudam nessa fiscalização, atualmente a gente não consegue ainda ver se esse item corrupção ela é um problema, porque nós só temos duas ZPE's em funcionamento, as ZPE's elas estão ainda muito concentradas aqui no nordeste, digo aqui em Parnaíba, e praticamente aqui do lado é o Pecem. Então, isto só vamos poder ter uma noção se há a necessidade de criar ferramentas mais avançadas no futuro quando houver uma expansão do sistema, do programa.</p> <p>Hoje, não vejo grandes dificuldades com esse tema corrupção porque não existe, pelo menos na nossa concepção e na nossa percepção. Por outro lado, o princípio da administração ela é focada no princípio da legalidade, da isonomia, da publicidade, então se houver essa transparência dos gestores com relação a esses princípios e a polícia federal que é um órgão que atua muito bem junto à receita federal e à parte aduaneira, eu acho que nós vamos conseguir seguir tranquilamente aqui no Brasil com esse tema exportação sem muita dificuldade. Eu acho que nós já avançamos bem, os órgãos de fiscalização estão bastante atuantes nos portos, claro que, há situações sistêmicas ainda para ser tratadas a nível de governo federal.</p>	<p>Como nós estamos falando de um país continental, que tem boa parte dos seus estados no litoral, mas não todos, nós temos que pensar de forma mais economicamente sustentável. Claro que a nossa, a melhor opção é ter uma ZPE ao lado de um porto, naturalmente, sempre vai ser. Mas os estados que não tem portos, como que vai fazer, não vai industrializar, pelo contrário, tem que haver um investimento em melhorias da nossa malha viária, sobretudo na ferrovia. Veja que um dado importante, o ministério da economia, através eu acho que do antigo MDIC que hoje é uma secretaria, ela num passado bem recente ela mostrou um dado interessante, que no Brasil a média de uma indústria que exporta para um porto, uma média nacional, está de 780 km. Isso quer dizer que os estados que não tem portos eles conseguem exportar. Mas tem que haver viabilidade de melhoria das vias de transporte.</p> <p>Não tem como viabilizar se não houver isso. Então é um problema crônico no Brasil, que tem que ser resolvido. Se não for resolvido isso, eu vejo que os estados vão ter sérios problemas no futuro.</p> <p>É uma política pública emergente e urgente.</p>

(9) Como você observa que a ZPE pode influenciar no crescimento econômico do município? Você acredita que esse crescimento pode se irradiar para os municípios vizinhos?	(10) Como você observa a geração de empregos com a operação da ZPE? Você acredita que o município está preparado para atender a mão de obra que porventura possa ser demandada? Ou será necessário a atração de recursos humanos de fora do município?	(11) Como você observa o crescimento nas exportações com a operação da ZPE? Que tipo de exportação poderá ser realizada e como pode ser o seu impacto para a economia do município?	(12) Você acredita que a operação da ZPE poderá influenciar na redução da pobreza do município? De que forma? Você acredita que essa redução poderá ocorrer nos municípios vizinhos também? Como?
<p>As ZPE's ela tem essa finalidade, tem a finalidade de regionalizar, ela não concentra, ela expande. Porque a indústria por natureza ela tem uma característica de expansão. Ela tem um raio de atuação muito forte, porque como ela emprega muito, então há necessidade de mão de obra qualificada, de mão de obra de médio porte e de pequeno porte. Então, naturalmente onde há uma ZPE, onde há uma cultura de industrialização sobretudo de exportação, porque concentra grandes indústrias, é natural que as cidades e o ambiente vizinho, elas sejam impactadas economicamente. O raio de atuação vai muito de cada região, por exemplo, a ZPE do Pecém ela impacta muito pouco regionalmente, porque ela está dentro de uma cidade, dentro de uma capital, então ela tem uma mão de obra muito forte. Mas no município de Parnaíba, vai impactar como eu falei no começo, para mais de trinta municípios.</p>	<p>Se nós falarmos com o modelo ZPE de Parnaíba, Parnaíba é uma cidade que tem uma característica muito forte com a mão de obra. Nós temos uma cultura de exportação já antiga ainda do século passado. Parnaíba era uma cidade que já exportava, no nordeste ela é uma referência de exportação. Nós temos uma cultura de indústria também aqui no passado. Nós temos uma indústria de couro, de peles, indústrias siderúrgicas, os próprios organismos aqui o SENAI formou muita gente durante décadas. SENAI, SENAC e SEBRAE. Então todos esses organismos aqui em Parnaíba são muito fortes. Nós temos mão de obra para absorver indústrias de médio e grande porte. Claro que eu não sei o contexto nacional nem o contexto das cidades de Teófilo Otoni e Uberaba, mas aqui de Parnaíba sim. Nós temos mão de obra qualificada de diversos níveis, inclusive de níveis superiores de várias áreas. Parnaíba tem um polo universitário que tem para mais de 45 cursos universitários dentro de sete institutos diferentes. Universidades federais, estaduais e particulares.</p>	<p>Sim, o perfil da ZPE de Parnaíba é o agronegócio, então nós temos aqui a cadeia do agronegócio muito forte, nós temos aqui as ceras vegetais, que o Piauí também tem muito forte, a carnaúba, os cocos babaçu, os demais cocos aqui. Nós temos também uma indústria de serviço de tecnologia muito forte, nosso alvo hoje, nosso foco de industrialização, nosso mercado digo, de consumo ainda é a China e boa parte da Europa, da Ásia e Estados Unidos.</p>	<p>O foco das ZPE's, o objetivo das ZPE's é criar um ambiente economicamente sustentável com foco na criação de emprego e geração de renda. Esse é o foco principal de uma ZPE. Criar ambiente de emprego e geração de renda. Então naturalmente, isso impacta na vida das pessoas, impacta na saúde, na educação, na melhor qualidade de vida, no índice de desenvolvimento humano - IDH. Não tenha dúvida, que onde uma ZPE for instalada, naquela cidade o IDH ele vai ser impactado.</p>

<p>(13) Você acredita que a oferta de ferrovias poderia melhorar a logística do transporte de cargas da ZPE? A logística exclusivamente pelo modal rodoviário pode comprometer os custos e a competitividade da ZPE do município? De que forma?</p>	<p>(14) Como você observa o projeto da ZPE do município em relação a estabilidade político-institucional? De forma a garantir que o projeto será duradouro independente da administração vigente.</p>	<p>(15) Como você descreveria as características gerais da ZPE que se pretende para a ZPE? Em relação a tamanho, foco da indústria, infraestrutura, serviços oferecidos.</p>	<p>(16) Como você descreveria as estratégias da ZPE para o acesso a mercados internacionais, quais mercados seriam o foco da ZPE? De que forma isso poderia ser viabilizado?</p>	<p>(17) O que se espera como resultados socioeconômicos para o município com a efetiva operação da ZPE? E para a região como um todo esses mesmos resultados são esperados?</p>
<p>Sem dúvida. Eu acredito sim e digo mais complementando a resposta anterior. O Brasil vai perder muito se não investir em ferrovias. A ferrovia é o transporte mundial que traz menor custo logístico. A ferrovia. Então, enquanto o Brasil não aumentar sua malha ferroviária, nós sempre teremos dificuldade inclusive no custo fim dessa mercadoria, podendo até inviabilizar algumas ZPE's no Brasil serem instaladas por falta de infraestrutura logística, sobretudo a ferroviária como você perguntou.</p>	<p>Compreendo que é um caminho sem volta as ZPE's no Brasil, esse programa ele demorou muito para ser deslançado, mas agora ele aconteceu, com o efetivo funcionamento da ZPE do Pecém e da Parnaíba, ele fortalece a nível nacional, então isso vai ser uma cadeia que vai acontecer a nível nacional. Então quanto mais ZPE's forem sendo criadas, mais o programa vai se fortalecer, e eu acho que nesse aspecto segurança jurídica, eu acho que nós estamos bem porque o programa ele independe de estabilidade política. É um programa que garante às indústrias vinte anos de estabilidade jurídica, podendo ser renovado para mais vinte anos para uma indústria.</p> <p>Então eu acredito que nesse quesito segurança jurídica, nós estamos tranquilos, o regime contemplou legal sabe. Nesse quesito de segurança jurídica. Mas o que precisa também estar congregado com a segurança jurídica é que o programa seja expandido a nível nacional. Que o estado de Minas Gerais consiga implantar sua ZPE, a Bahia consiga também implantar, São Paulo, ou seja, o que vai de fato tornar a garantia jurídica mais eficaz e mais efetiva, é a expansão do programa a nível nacional. Eu acho que a resposta mais foco é essa. Já é muito bom em termos de teoria, em termos de leis, mas o que vai garantir é a expansão a nível nacional.</p>	<p>Nós estamos instalados aqui no litoral do estado do Piauí, na cidade de Parnaíba, numa área total de trezentos e treze hectares, uma área que fica às margens do rio Parnaíba que é um rio perene, um dos maiores rios perenes do nordeste e ao lado da BR343. Essa área ela foi construída modular, ou seja, nós estamos povoando primeiramente uma área de trinta hectares com empresas de exportação do agronegócio, ceras vegetais, e também agora com a instalação de um "Hub" de tecnologia para exportar serviços. Isso só foi possível ser feito depois do marco regulatório. Temos uma ADA (Desembaraço aduaneiro) instalada em dois hectares.</p>	<p>Olha, nós temos uma agência nacional de exportação chamada ApexBrasil, ela é um norteador vamos dizer assim, da política pública de exportação, nós temos uma lei chamada plano nacional de cultura exportadora, que também é o que nos rege, o que nos norteia. Mas não podemos pensar que isso fica só a nível de estratégia nacional. Temos que pensar em estratégia local também, o plano de atração de investimentos de cada ZPE deve ter um foco muito especial naquele mercado que você pretende exportar que é um foco especialmente daquela ZPE. Então, pensando nisso a participação junto das câmaras de comércio internacional é fundamental, Estados Unidos, focar a câmara de comércio Brasil-Estados Unidos. A China, Brasil-China. Então, aproximar-se das câmaras de comércio é uma estratégia fundamental para que haja na verdade uma interlocução, um diálogo com os investidores daquele país. Que é lá onde nós encontramos de fato essas figuras.</p> <p>E focar na participação de agentes nessa interlocução, acho que não temos como fazer uma estratégia de negócios se nós não formos conhecer o mercado. Então temos que se deslocar, tem que haver conhecimento "in loco", tem que haver diálogo, participação de feiras, participação de eventos, sobretudo no mercado que você pretende focar como sendo estratégico.</p>	<p>Olha nós já estamos colhendo esses frutos hoje, nós esperamos uma melhora do IDH, o nosso projeto de ZPE é melhorar do IDH da cidade e da região, é impactar no melhoramento da qualidade de vida das pessoas porque vai gerar emprego, vai gerar mais renda, vai gerar mais oportunidade das famílias poderem possibilitar também seus filhos a estudar. Vai possibilitar seus filhos ingressarem nas universidades, fazerem capacitação, ou seja, o que nós esperamos aqui em Parnaíba é um ambiente de pessoas mais capacitadas, mais vocacionadas e mais com força de trabalho ativa.</p>

ANEXOS

ANEXO A

Declaração do Comitê de Ética aprovando a pesquisa

Termo de Consentimento Livre e Esclarecido (TCLE)

Título da Pesquisa: ZONAS ECONÔMICAS ESPECIAIS NO ESTADO DE MINAS GERAIS: uma análise dos fatores viabilizadores e dificultadores.

Nome do Pesquisador Responsável: Rodrigo Franklin Frogeri

E-mail do Pesquisador Responsável: rodrigo.frogeri@professor.unis.edu.br

Telefone do Pesquisador Responsável: (35) 99151-8501

Endereço do Pesquisador Responsável: Avenida Alzira Barra Gazzola, 650 – Aeroporto CEP 37.031-099 Varginha – MG.

Nome do Pesquisador Associado: Lucas Maiolini Valim

E-mail do Pesquisador Associado: lucas.valim@alunos.unis.edu.br

Telefone do Pesquisador Associado: (35) 99762 - 0257

Endereço do Pesquisador Associado: Avenida Alzira Barra Gazzola, 650 – Aeroporto CEP 37.031-099 Varginha – MG.

Instituição de Vínculo da Pesquisa: Fundação de Ensino e Pesquisa do Sul de Minas – FEPESMIG mantenedora do Centro Universitário do Sul de Minas – UNIS.

Contato com a Instituição: mestrado@unis.edu.br ou (35) 3219-5084 (Helena)

Definição: O Comitê de Ética em Pesquisa (CEP) é um colegiado interdisciplinar e independente, com função pública, que deve existir nas instituições que realizam pesquisas envolvendo seres humanos no Brasil, criado para defender os interesses dos participantes de pesquisa em sua integridade e dignidade e para contribuir no desenvolvimento da pesquisa dentro de padrões éticos (Normas e Diretrizes Regulamentadoras da Pesquisa Envolvendo Seres Humanos – Res. CNS 466/2012).

1. **Natureza da pesquisa:** o(a) sr. (sra.) está sendo convidado (a) a participar desta pesquisa que tem como finalidade ajudar no desenvolvimento do Projeto “ZONAS ECONÔMICAS ESPECIAIS NO ESTADO DE MINAS GERAIS: uma análise dos fatores viabilizadores e dificultadores”, do Curso de Mestrado em Gestão e Desenvolvimento Regional, do Centro Universitário do Sul de Minas - UNIS/MG, o qual ao final terá o desenvolvimento de uma pesquisa qualitativa, para a elaboração de relatórios conclusivos para possíveis desdobramentos e seus estudos de aprofundamentos.
2. Esta pesquisa está sob coordenação do(a) do Prof. Dr. Rodrigo Franklin Frogeri.
3. **Participantes da pesquisa:** 08 pessoas, dentre secretários de desenvolvimento econômico dos municípios de Uberaba e Teófilo Otoni. Presidentes das câmaras municipais dos municípios de Uberaba e Teófilo Otoni. Prefeitos dos municípios de Uberaba e Teófilo Otoni. Representantes de administradoras de condomínios industriais do modelo ZEE.

4. **Envolvimento na pesquisa:** ao participar deste estudo o sr. (sra.) permitirá que o (a) pesquisador (a) obtenha dados que serão utilizados para desenvolver o tema: ZONAS ECONÔMICAS ESPECIAIS NO ESTADO DE MINAS GERAIS: uma análise dos fatores viabilizadores e dificultadores. O sr. (sra.) tem liberdade de se recusar a participar e, ainda, se recusar a continuar participando em qualquer fase da pesquisa, sem qualquer prejuízo para o sr. (sra.). Sempre que quiser poderá pedir mais informações sobre a pesquisa através do e-mail do (a) pesquisador(a) do projeto ou da própria instituição, identificados no início desta página. Em qualquer situação, sua identidade será integralmente preservada.
5. **Sobre as entrevistas:** A entrevista semiestruturada se dará via meios eletrônicos como plataforma google meet, zoom ou whatsapp, de acordo com a disponibilidade e interesse do participante. A entrevista será gravada em formato de vídeo ou áudio também de acordo com o interesse e viabilidade do entrevistado.
6. **Riscos e desconforto:** a participação nesta pesquisa não traz complicações legais. Os procedimentos adotados nesta pesquisa obedecem aos Critérios da Ética em Pesquisa com Seres Humanos conforme Resolução n.º 466/12 do Conselho Nacional de Saúde. Nenhum dos procedimentos usados oferece riscos à sua integridade física, mental, psíquica, moral e dignidade. O principal risco desta pesquisa refere-se ao constrangimento do entrevistado. Contudo, para diminuir a possibilidade de ocorrência desse risco, você poderá optar livremente por abandonar a entrevista a qualquer tempo, sem necessidade de justificar essa escolha.
7. **Confidencialidade:** todas as informações coletadas neste estudo são estritamente confidenciais. Somente os pesquisadores terão conhecimento dos dados e se comprometem a manter as informações sob sigilo.
8. **Benefícios:** ao participar desta pesquisa o sr. (sra.) não terá nenhum benefício direto. Entretanto, espera-se que este estudo traga informações importantes sobre o entendimento do tema: ZONAS ECONÔMICAS ESPECIAIS NO ESTADO DE MINAS GERAIS: uma análise dos fatores viabilizadores e dificultadores, a fim de que possa permitir melhor entendimento sobre o tema desta pesquisa, onde o(a) pesquisador(a) se compromete a divulgar, de forma científica, os resultados obtidos.
9. **Ressarcimento de Despesas:** o sr. (sra.) não terá nenhum tipo de despesa para participar desta pesquisa. Caso haja alguma despesa relacionada à sua participação nessa pesquisa V.Sa. será ressarcida das despesas que porventura possam surgir. Fica definido aqui que ressarcimento se trata única e exclusivamente de compensação material, exclusivamente de despesas do participante e seus acompanhantes, quando necessário, tais como transporte e alimentação.
10. **Pagamento:** De acordo com a legislação vigente, sua participação neste projeto de pesquisa será de livre e espontânea vontade, e nada lhe será pago pela sua participação.

11. **Garantia de Busca de Indenização:** este documento não lhe garante nenhuma indenização, mas garante a V. Sa. o direito à busca de indenização caso se sinta de alguma forma prejudicada durante o transcorrer da pesquisa ou após sua finalização e divulgação dos resultados.
12. **Protocolo Aprovado:** por fim, informa-se a V.Sa. que esta pesquisa foi previamente analisada e aprovada pelo Comitê de Ética em Pesquisa do IFSULDEMINAS, tendo sido aprovado e registrada com o número CAAE 52481721.0.0000.8158.

Após estes esclarecimentos, caso o sr.(a) se sinta plenamente esclarecido, solicitamos o seu livre consentimento para participar desta pesquisa. Portanto preencha, por favor, os itens que se seguem.

Obs: Não assine esse termo se ainda tiver dúvida a respeito.

Consentimento Livre e Esclarecido

Tendo em vista os itens acima apresentados, eu, de forma livre e esclarecida, manifesto meu consentimento em participar da pesquisa. Autorizo a realização da pesquisa e a divulgação dos dados obtidos neste estudo.

Nome e Assinatura do Participante da Pesquisa

Nome e Assinatura do Pesquisador Responsável



Nome e Assinatura do Pesquisador Associado

Em caso de dúvidas, com respeito aos aspectos éticos desta pesquisa, você poderá consultar:

Comitê de Ética em Pesquisa - IFSULDEMINAS
Endereço: Rua da Penha, nº 290, Penha II
Bairro: COHAB CEP: 37.903-070 Passos – MG.
Telefone: (35)3526-4856 E-mail: cep@ifsulde Minas.edu.br

ANEXO B

Parecer consubstanciado do CEP

 <p>INSTITUTO FEDERAL Sul de Minas Gerais</p>	<p>INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO SUL DE MINAS GERAIS - IFSULDEMINAS</p>			
PARECER CONSUBSTANCIADO DO CEP				
DADOS DO PROJETO DE PESQUISA				
<p>Título da Pesquisa: ZONAS ECONÔMICAS ESPECIAIS NO ESTADO DE MINAS GERAIS: uma análise dos fatores viabilizadores e dificultadores</p> <p>Pesquisador: RODRIGO FRANKLIN FROGERI</p> <p>Área Temática:</p> <p>Versão: 1</p> <p>CAAE: 52481721.0.0000.8158</p> <p>Instituição Proponente: Centro Universitário do Sul de Minas</p> <p>Patrocinador Principal: Financiamento Próprio</p>				
DADOS DO PARECER				
<p>Número do Parecer: 5.049.569</p> <p>Apresentação do Projeto:</p> <p>As Zonas Econômicas Especiais (ZEE's) são consideradas instrumentos de políticas econômicas criadas para gerar atração de investimentos, especialmente em países emergentes. As ZEE's são espécies de Zonas Francas (ZF's) detentoras de incentivos fiscais para atração de investidores. O fenômeno das ZEE's constitui-se de áreas geograficamente delimitadas, com diferentes leis e regulações fiscais, voltadas principalmente para o fomento econômico através da atração de investimentos estrangeiros, aumento da produção industrial, logística, exportações e para a criação de empregos. Destarte, investigar a influência das Zonas Econômicas Especiais em proporcionar desenvolvimento econômico nas regiões em que se encontram, como também se melhorias e diversificação do sistema de infraestrutura de transportes podem influenciar e potencializar os resultados de tal ferramenta de desenvolvimento se faz necessário.</p> <p>Trata-se de pesquisa caracteriza por abordagem qualitativa e epistemologia interpretativista, adotando o estudo de caso em decorrência das diferentes localidades onde o fenômeno ocorre.</p> <p>A população em estudo será pessoas envolvidas com o planejamento e execução dos projetos de ZEE's nas esferas pública e privada das cidades de Uberaba e Teófilo Otoni, sendo todos maiores de 18 anos. Os participantes da pesquisa serão oriundos do poder executivo, legislativo e também da iniciativa privada responsável pela administração de condomínios industriais desses municípios.</p>				
<table border="1" style="width: 100%;"> <tr> <td style="width: 50%;"> <p>Endereço: Rua da penha , nº 290, Penha II</p> <p>Bairro: COHAB</p> <p>UF: MG Município: PASSOS</p> <p>Telefone: (35)3526-4856</p> </td> <td style="width: 50%;"> <p>CEP: 37.903-070</p> <p>E-mail: cep@ifsulde Minas.edu.br</p> </td> </tr> </table>			<p>Endereço: Rua da penha , nº 290, Penha II</p> <p>Bairro: COHAB</p> <p>UF: MG Município: PASSOS</p> <p>Telefone: (35)3526-4856</p>	<p>CEP: 37.903-070</p> <p>E-mail: cep@ifsulde Minas.edu.br</p>
<p>Endereço: Rua da penha , nº 290, Penha II</p> <p>Bairro: COHAB</p> <p>UF: MG Município: PASSOS</p> <p>Telefone: (35)3526-4856</p>	<p>CEP: 37.903-070</p> <p>E-mail: cep@ifsulde Minas.edu.br</p>			
Página 01 de 05				



**INSTITUTO FEDERAL DE
EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E
TECNOLOGIA DO SUL DE
MINAS GERAIS -
IFSULDEMINAS**



Continuação do Parecer: 5.049.569

A princípio sete pessoas serão entrevistadas, mas esse número pode crescer em virtude da técnica bola de neve (snow ball) utilizada na pesquisa.

Para a coleta de dados será utilizado um roteiro de entrevista semiestruturado. Os participantes de pesquisa serão convidados formalmente para participar do estudo via um e-mail convite onde será informado o objetivo do trabalho. A coleta de dados se dará via meios eletrônicos como plataforma google meet, zoom ou WhatsApp, de acordo com a disponibilidade e interesse do participante. O participante da pesquisa poderá optar por realizar a gravação com áudio e vídeo, ou apenas com áudio. Também, caso se sinta mais confortável, poderá optar por não haver gravação, neste caso o entrevistador irá apenas anotar as respostas.

Os dados serão analisados por meio de duas técnicas. A primeira técnica será a análise lexical e a segunda a análise de conteúdo. Como ferramenta de auxílio para a análise lexical será utilizado o software Iramuteq versão 0.7 alpha 2.

Hipóteses:

H1: fatores como burocracia, corrupção e distância do litoral influenciam negativamente na efetividade de ZEEs.

H2: fatores como programas de incentivos fiscais, atração de investimentos, regulação e sinergia entre poder executivo e legislativo e adequação ao contexto econômico regional influenciam positivamente na efetividade de ZEEs.

H3: a oferta de intermodalidade (rodovias, ferrovias e/ou hidrovias) do país e da região em que a ZEE está localizada influencia positivamente na sua efetividade.

H4: uma ZEE efetiva deve operar de forma eficiente garantindo-se boa performance.

H5: a performance do modelo ZEE depende diretamente da qualidade do programa.

H6: as características operacionais de uma ZEE é um fator influenciador de sua performance.

H7: o contexto regional influencia na performance de uma ZEE.

H8: a performance de uma ZEE influencia no desenvolvimento regional.

Objetivo da Pesquisa:

Primário:

Analisar os fatores que podem dificultar ou facilitar a efetiva implantação de Zonas Econômicas Especiais no estado de Minas Gerais.

Endereço: Rua da penha , nº 290, Penha II

Bairro: COHAB

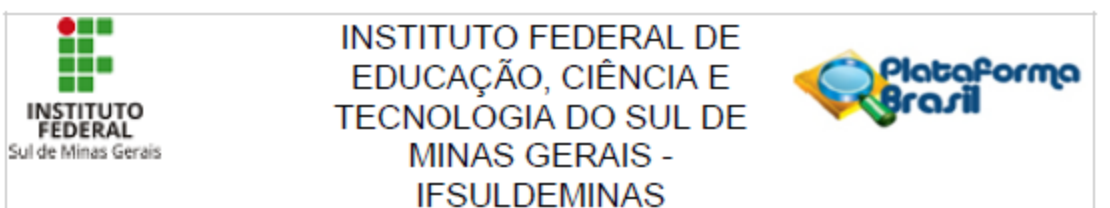
CEP: 37.903-070

UF: MG

Município: PASSOS

Telefone: (35)3526-4856

E-mail: cep@ifsulde Minas.edu.br



Continuação do Parecer: 5.049.569

Secundários:

- 1) Analisar a influência da infraestrutura de transportes rodoviário e ferroviário no desenvolvimento de Zonas Econômicas Especiais mineiras.
- 2) Identificar os fatores facilitadores para a efetiva implantação de Zonas Econômicas Especiais mineiras.
- 3) Identificar os fatores dificultadores para a efetiva implantação de Zonas Econômicas Especiais mineiras.
- 4) Identificar a percepção de gestores públicos quanto à influência das ZEE's para o município.

Avaliação dos Riscos e Benefícios:

Riscos:

A participação nesta pesquisa não traz complicações legais aos pesquisados, visto que todos os procedimentos adotados obedecem aos Critérios da Ética em Pesquisa com Seres Humanos conforme Resolução n.º 466/12 do Conselho Nacional de Saúde. Nenhum dos procedimentos usados oferece riscos à sua integridade física, mental, psíquica, moral e dignidade. O principal risco refere-se ao constrangimento do entrevistado. Contudo, para diminuir a possibilidade de ocorrência desse risco, participante da pesquisa poderá optar livremente por abandonar a entrevista a qualquer tempo, sem necessidade de justificar essa escolha.

Benefícios:

Espera-se que este estudo traga informações importantes sobre o entendimento do tema sobre desenvolvimento regional baseado no conhecimento por meio da interação Universidade-Empresa, a fim de que possa permitir melhor entendimento sobre essa temática, sendo os seus resultados divulgados de forma apenas científica. Todas as informações coletadas neste estudo são estritamente confidenciais e somente os pesquisadores terão conhecimento dos dados e se comprometem a manter a informações sob sigilo.

Comentários e Considerações sobre a Pesquisa:

Projeto de pesquisa em 1ª versão caracterizado por uma abordagem qualitativa, lógica indutiva e epistemologia interpretativista.

Endereço: Rua da penha , nº 290, Penha II

Bairro: COHAB

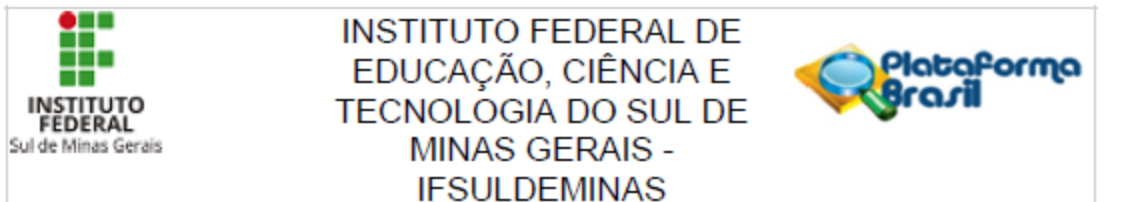
CEP: 37.903-070

UF: MG

Município: PASSOS

Telefone: (35)3526-4856

E-mail: cep@ifsuldeminas.edu.br



Continuação do Parecer: 5.049.569

Considerações sobre os Termos de apresentação obrigatória:

Foram apresentados:

a) Arquivo com as informações básicas do projeto; b) Folha de rosto com assinaturas; c) Projeto de pesquisa; d) TCLE; e) Cronograma; f) Orçamento.

Recomendações:

1) No TCLE, item "12. Protocolo Aprovado", sugere-se a mudança do nome do CEP de FEPESMIG para IFSULDEMINAS, já que é este último a fazer a apreciação do protocolo de pesquisa.

2) Rever e substituir os termos "sujeitos de pesquisa" por "participantes de pesquisa".

Conclusões ou Pendências e Lista de Inadequações:

Não foram encontrados óbices éticos.

Considerações Finais a critério do CEP:

Conforme Resolução CNS n.466, de 12 de dezembro de 2012, cabe ao pesquisador a elaboração e apresentação dos relatórios parciais e final ao CEP.

Este parecer foi elaborado baseado nos documentos abaixo relacionados:

Tipo Documento	Arquivo	Postagem	Autor	Situação
Informações Básicas do Projeto	PB_INFORMAÇÕES_BÁSICAS_DO_PROJETO_1839146.pdf	08/10/2021 16:49:24		Aceito
Orçamento	ORCAMENTO.docx	08/10/2021 16:46:10	RODRIGO FRANKLIN	Aceito
Cronograma	CRONOGRAMA.docx	08/10/2021 16:45:33	RODRIGO FRANKLIN	Aceito
Projeto Detalhado / Brochura Investigador	projetoDetalhado_CEP.docx	08/10/2021 16:44:00	RODRIGO FRANKLIN FROGERI	Aceito
TCLE / Termos de Assentimento / Justificativa de Ausência	TCLE_Lucas_NOVO.docx	08/10/2021 16:38:47	RODRIGO FRANKLIN FROGERI	Aceito
Folha de Rosto	folhaDeRosto_LUCAS_assinada.pdf	08/10/2021 16:36:43	RODRIGO FRANKLIN	Aceito

Endereço: Rua da penha , nº 290, Penha II

Bairro: COHAB

CEP: 37.903-070

UF: MG

Município: PASSOS

Telefone: (35)3526-4856

E-mail: cep@ifsulde Minas.edu.br

 <p>INSTITUTO FEDERAL Sul de Minas Gerais</p>	<p>INSTITUTO FEDERAL DE EDUCAÇÃO, CIÊNCIA E TECNOLOGIA DO SUL DE MINAS GERAIS - IFSULDEMINAS</p>	
<p>Continuação do Parecer: 5.049.569</p>		
<p>Situação do Parecer:</p>		
<p>Aprovado</p>		
<p>Necessita Apreciação da CONEP:</p>		
<p>Não</p>		
<p>PASSOS, 20 de Outubro de 2021</p>		
<hr/> <p>Assinado por: Heloisa Turcatto Gimenes Faria (Coordenador(a))</p>		
<p>Endereço: Rua da penha , nº 280, Penha II Bairro: COHAB CEP: 37.903-070 UF: MG Município: PASSOS Telefone: (35)3526-4856 E-mail: cep@ifsuldeminas.edu.br</p>		
<p>Página 05 de 05</p>		