



SUPERINTENDÊNCIA  
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

[www.suframa.gov.br](http://www.suframa.gov.br)

# Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **9 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, domingo, 13 de março de 2011

<b>DIÁRIO DO AMAZONAS</b> Coreanos lideram autorizações do MTE para trabalhos no Amazonas ..... 1 VEICULAÇÃO LOCAL	
<b>DIÁRIO DO AMAZONAS</b> Infraestrutura logística no Amazonas precisa de R\$ 3,5 bilhões ..... 2 VEICULAÇÃO LOCAL	
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Licenciamento para rodovias é facilitado..... 3 VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Transamazônica pode ser pavimentada ..... 4 VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Empresários cobram defesas contra a China ..... 5 VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>FOLHA DE SÃO PAULO</b> Governo estudo limitar isenção de ICMS nos portos..... 6 VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>FOLHA DE SÃO PAULO</b> Na maioria dos Estados, importações têm benefício..... 8 VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>O GLOBO</b> Países em desenvolvimento ganham peso na balança comercial do Brasil ..... 9 VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>CLICKPB</b> Dilma vai conter concessão de benefício fiscal em porto ..... 11 VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO <b>DIÁRIO DO <u>AMAZONAS</u></b>	EDITORIA
	TÍTULO <b>Coreanos lideram autorizações do MTE para trabalhos no <u>Amazonas</u></b>	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL

**Mais da metade das concessões dadas em 2010 (591) foram para profissionais da Coreia.**

**Manaus - Os coreanos foram os que mais receberam autorização do Governo Federal para trabalhar no Amazonas, a sua maioria no Polo Industrial de Manaus (PIM). Do total de 1.164 concessões expedidas pelo Ministério do Trabalho e Emprego (MTE), mais da metade (591) foi para profissionais dessa nacionalidade.**

Entre as 17 filiais de fabricantes da Coreia instaladas na capital do Amazonas, duas estão entre as maiores do PIM (Samsung e LG).

Balço divulgado pelo MTE revela que mais que dobrou no ano passado o número de autorizações dadas a estrangeiros para trabalhar no Amazonas em relação à quantidade em 2009. Em 2008 foram 975 autorizações. No Brasil, foram concedidas 56.006 autorizações para estrangeiros trabalharem no ano passado, 30,5% a mais do que em 2009 (42.914).

Os trabalhadores japoneses, que ocupavam o primeiro lugar em 2009 em autorizações para atuar no Estado, ficou em segundo lugar em 2010, com 245 autorizações. Nesse ranking, os chineses aumentaram o número de concessões expedidas pelo MTE, passando de 53 em 2009 para 61 em 2010. Os norte-americanos ocuparam o quarto lugar, com 28 autorizações ano passado, dez a menos que em 2009.

De acordo com a Coordenação Geral de Imigração (CGig) do MTE, o Amazonas foi o quarto Estado do Brasil com o maior número de autorizações para estrangeiros trabalharem no País no ano passado.

São Paulo foi o Estado com o maior número em novos estrangeiros legalmente trabalhando no ano passado, 25.550,

seguido do Rio de Janeiro, com 22.371 autorizações, e Minas Gerais, que recebeu 2.644 estrangeiros para trabalhar no mesmo período.

#### Perfil

Dos estrangeiros autorizados a trabalhar no Amazonas, 54% são assistentes técnicos contratados por até 90 dias. Outros cerca de 10% atuam em assistências técnicas, chegam ao Estado por meio de cooperação técnica ou atuam na transferência de tecnologias.

De acordo com o Superintendente Regional do Trabalho e Emprego no Amazonas (SRTE/AM), Alcino Vieira dos Santos, o Polo Industrial de Manaus e a exploração de petróleo na província de Urucu, no município de Coari (a 363 quilômetros a oeste de Manaus) são as áreas que mais empregam estrangeiros no Estado.

“Grande parte dos estrangeiros autorizados vem implantar sistemas e tecnologias nesses dois polos do Estado”, afirmou Santos.

Para artistas ou desportistas sem vínculo empregatício foram concedidas 51 autorizações (4,4% do total). Administradores, diretores, gerentes e executivos com poderes de gestão e concomitância tiveram 38 concessões (3,3%). Já as autorizações para investidores pessoa física corresponderam a 19 (1,6% do total), outras situações foram responsáveis por 16% do resultado (187 autorizações).

	VEÍCULO DIÁRIO DO <b>AMAZONAS</b>	EDITORIA
	TÍTULO <b>Infraestrutura logística no <u>Amazonas</u> precisa de R\$ 3,5 bilhões</b>	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL

A estimativa de economia no custo de logística total da **Amazônia Legal**, que atualmente está em R\$ 17 bilhões e que chegará em R\$ 33,5 bilhões com o volume de produção previsto para 2020, alcançará R\$ 3,8 bilhões anuais.

**Manaus** - A reforma da infraestrutura logística do **Amazonas** englobando todos os modais de transportes (hidrovias, rodovias e portos) vai custar aproximadamente R\$ 3,5 bilhões, segundo estimativa do presidente da Federação das Indústrias do Estado do **Amazonas (Fieam)**, Antonio Silva.

O dirigente baseia-se no levantamento feito pela consultoria Macrologística, a pedido da Confederação Nacional da Indústria (CNI), da qual Silva é segundo vice-presidente, que prevê recursos da ordem de R\$ 14 bilhões para aperfeiçoar os modais de transporte da **Amazônia**.

De acordo com Silva, o custo da melhoria do “simples e precário sistema de transporte do Estado” existente hoje, além da construção de novas alternativas para escoar a produção e a compra de mercadorias de outros Estados deve consumir, pelo menos, 25% dos R\$ 14 bilhões necessários à **Amazônia**. “O **Amazonas** é um dos Estados mais carentes em infraestrutura de transporte. Não tive acesso a todos os custos do projeto, mas não me surpreenderia se 25% desse montante fosse gasto só no **Amazonas**, como eu calculo”, disse o presidente da **Fieam**.

A previsão dos recursos financeiros que devem ser utilizados no **Amazonas**, conforme estimativa de Antônio Silva, representa 5,7% dos R\$ 61,5 bilhões (US\$ 35 bilhões) faturados no Polo Industrial de **Manaus (PIM)** em 2010, segundo dados da **Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa)**.

O representante da indústria estadual lembrou da última pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT) sobre a estrutura física das rodovias do **Amazonas**. A pesquisa mostrou o Estado na segunda posição do ranking nacional com a pior malha rodoviária, perdendo apenas para Roraima.

O **Amazonas** possui três rodovias e na avaliação geral dos 781 quilômetros da BR-174 (**Manaus-Boa Vista**) e da BR-

319 (**Manaus-Porto Velho**), somado aos 252 quilômetros da AM-010 (**Manaus-Itaocoatiara**), 43,3% do percurso total foi considerado péssimo, 33,8% ruim, 13,5% bom, 7,3% regular e só 2,1% ótimo.

“Estamos em um Estado com três rodovias sendo que uma praticamente não existe, que é a BR-319. Se existem só três, o governo poderia cuidar melhor delas para a indústria, e também o comércio do **Amazonas**, não ficarem dependendo quase exclusivamente no transporte aéreo, que encarece e muito o preço final dos produtos”, ressaltou Silva.

O levantamento realizado pela Macrologística é denominado projeto Norte Competitivo e traz plano estratégico para transporte de carga, com mapeamento completo da atual infraestrutura da região, apontando quais são os eixos de transportes intermodais que devem receber investimentos e quais as obras prioritárias. O projeto demorou um ano para ficar pronto e teve a colaboração das federações da indústria dos nove Estados da **Amazônia** nacional: Acre, Amapá, **Amazonas**, Maranhão, Mato Grosso, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins.

Para o presidente da **Fieam**, o estudo da CNI propõe a instalação de uma infraestrutura de transporte baseada em eixos de desenvolvimento, formando um sistema de logística integrada, sem fronteiras estaduais e intermodal, privilegiando aqueles transportes de menor custo. O projeto Norte Competitivo também considerou eixos de transportes nacionais e internacionais, com saídas pelo oceano Pacífico e mar do Caribe.

A estimativa de economia no custo de logística total da **Amazônia Legal**, que atualmente está em R\$ 17 bilhões e que chegará em R\$ 33,5 bilhões com o volume de produção previsto para 2020, alcançará R\$ 3,8 bilhões anuais. O investimento total previsto se pagaria em menos de quatro anos com as economias obtidas.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Licenciamento para rodovias é facilitado</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Os Ministérios dos Transportes e do Meio Ambiente preparam decreto que dispensará estudos de impacto ambiental para licenciar obras de duplicação e manutenção de estradas. O objetivo é dar um empurrão nos investimentos federais e privados em rodovias.**

**Obras de ampliação de estradas não vão precisar de estudo de impacto ambiental**

**Decreto preparado pelos Ministérios dos Transportes e do Meio Ambiente também dispensará estudos para obras de manutenção**

**Lu Aiko Otta**

BRASÍLIA - Os investimentos públicos federais e de empresas privadas em rodovias concessionadas ganharão um empurrão. Os Ministérios dos Transportes e do Meio Ambiente preparam para as próximas semanas decreto que dispensará estudos de impacto ambiental para licenciar obras de duplicação e manutenção das estradas que estejam no Sistema Nacional de Viação.

O decreto vai destravar, por exemplo, a segunda etapa do Contrato de Restauração e Manutenção (Crema). É um programa que custará R\$ 16 bilhões nos próximos cinco anos e prevê a reforma e preservação de 32 mil quilômetros de rodovias. O decreto também facilitará a duplicação de rodovias como a BR 060, em Goiás, e as BRs 364 e 262, em Minas Gerais.

A racionalidade no licenciamento dessas obras exigirá, porém, contrapartida que agrada ao Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama). Outro decreto obrigará o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) a realizar obras para corrigir problemas ambientais em 56 mil quilômetros de rodovias prontas. Por exemplo, recuperar uma área utilizada como pedreira para a obra ou dar tratamento adequado para a água drenada de uma rodovia.

Os decretos fazem parte de um pacote de "choque de gestão" na área ambiental, cuja elaboração foi noticiada pelo Estado em fevereiro. O Sistema Nacional de Viação é a lista oficial de todas as rodovias e ferrovias do País já construídas e em uso efetivo. Não fazem parte do sistema "as estradinhas

de terra cuja existência não é do conhecimento do governo", explicam os técnicos do Ministério dos Transportes.

"Não discordo de fazer essas correções. Elas ajudarão a preservar as rodovias", avaliou o diretor-geral do Dnit, Luiz Antonio Pagot. Ele informou ao Estado que os decretos já estão em fase de discussão e há grande expectativa em relação a eles. Hoje, até para fazer uma obra de terceira faixa em trechos de curva perigosa é preciso fazer estudo de impacto ambiental - exigência que o Dnit propõe dispensar.

Mais radical. Do ponto de vista do Dnit, o ideal seria um desenho ainda mais radical: que o Ibama fosse o único órgão a licenciar obras em rodovias. Hoje, dependendo do projeto, é preciso aval de outros órgãos, como a Fundação Nacional do Índio (Funai), se tiver impacto em comunidades indígenas, o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan), se passa por sítios arqueológicos, a Fundação Palmares, se afeta quilombolas e o Instituto Chico Mendes, se tem impacto em áreas de preservação.

"Hoje o licenciamento não é ambiental, é socioambiental", disse Pagot. Ele informou que tem 420 especialistas, como arqueólogos e antropólogos, trabalhando direta ou indiretamente para o órgão na elaboração de estudos. "Há casos em que levo mais tempo para conseguir licença do que para fazer a obra." Pagot propõe que o Ibama seja o licenciador e, nos demais casos, sejam adotadas políticas mitigadoras de danos, quando houver.

Segundo ele, os estudos para obter licenças e as medidas compensatórias consomem cerca de 12,5% do valor dos projetos. No arco rodoviário do Rio, por exemplo, foi necessário erguer um viaduto para preservar uma espécie rara de perereca.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Transamazônica pode ser pavimentada</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Transamazônica pode ser pavimentada Aberta no meio da floresta, na década de 70, a rodovia é o caso de licenciamento mais complexo da carteira de projetos do Dnit**

**Lu Aiko Otta**

BRASÍLIA - O decreto simplificando obras em rodovias poderá tirar do papel um antigo projeto do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit): a pavimentação da BR-230, a Transamazônica. Aberta no meio da floresta, na década de 70, a rodovia é o caso mais complexo de licenciamento da carteira do órgão, segundo o diretor-geral Luiz Antonio Pagot.

"O mais incrível é que essa rodovia já teve licenciamento ambiental para ser pavimentada", diz ele. Um decreto assinado em 2000 pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso autorizava a obra. Ela não foi realizada porque na época o País atravessou uma série de crises econômicas que obrigaram o governo a promover um aperto fiscal.

Logo no início do governo do presidente Luiz Inácio **Lula** da Silva, em 2003, a então ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, convenceu a área de transportes a pedir um novo licenciamento, prometendo que a tramitação seria rápida. "Nós caímos no conto do vigário", diz Pagot.

O resultado é que o governo **Lula** começou e terminou sem que a pavimentação saísse do papel. "Até levei uma bronca dele, que perguntou por que pedimos outro licenciamento", revela o diretor.

O licenciamento rápido para obras na **Amazônia**, porém, ainda é um ponto de discussão entre os **Ministérios** dos Transportes e do Meio Ambiente. A tendência é que as rodovias dessa região sejam tratadas como exceção.

Nesse processo de excepcionalidades deverá entrar também a BR-319, que liga **Manaus** a Porto Velho. A luta pela licença para o asfaltamento da rodovia foi um dos motivos de crise entre o setor de transportes e meio ambiente

no governo anterior. Carlos Minc, então ministro do Meio Ambiente, e Alfredo Nascimento, dos Transportes, chegaram a ficar sem se cumprimentar por causa da rodovia.

No auge da briga, Minc sugeriu a construção de uma ferrovia na parte do meio da estrada. Mas a ideia não vingou.

O então presidente Luiz Inácio **Lula** da Silva decidiu que o Exército passaria a ser o guardião da BR-319, que tem 870 quilômetros de extensão. Para tanto, a rodovia será transformada em estrada-parque a partir de 2013, quando for terminado o processo de pavimentação.

Caberá ao Exército comandar todas as ações de proteção ao meio ambiente, além da manutenção e da conservação da rodovia, o que normalmente é entregue à iniciativa privada.

Por exigência dos órgãos ambientais, o Dnit retomou os estudos de impacto ambiental (Eia-Rima), já feitos pela Universidade Federal do **Amazonas**, mas rejeitados pelo Ibama, que exigiu mais amostras da fauna típica da estiagem e do período chuvoso.

A ideia é recomençar as obras a partir de junho, num trecho de 370 quilômetros que fica na parte do meio da estrada.

Levando-se em conta o cronograma traçado pelo **Ministério** dos Transportes com base no cumprimento das formalidades ambientais, o governo espera asfaltar toda a rodovia até o fim de 2013, quando o Exército passaria a fazer a vigilância ambiental. De acordo com os Transportes, a estrada mostrará ao **Brasil** e ao mundo um novo modelo de ocupação na Região Amazônica.

Atualmente o **Ministério** dos Transportes tem quatro projetos em execução na **Amazônia**: a BR-319 (Transamazônica), a BR-163 (Cuiabá/Santarém) e a BR-364 (que liga Rondônia ao Estado do Acre). Pelos planos iniciais, até o fim de 2013 todas deverão ser concluídas.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Empresários cobram defesas contra a China</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

## Empresários cobram defesas contra a China

**Eles querem trocar a estratégia de promoção comercial por barreiras contra produtos chineses**

### Raquel Landim - O Estado de S.Paulo

Insatisfeitos com os resultados da estratégia do governo Lula para a China e preocupados com a invasão de importados no mercado local, os empresários cobram da administração Dilma novas prioridades. Em vez de foco em promoção, querem mais defesa comercial, com sobretaxas e barreiras técnicas.

Está em elaboração no governo um novo plano para o relacionamento com a China. Segundo o secretário-executivo do Ministério do Desenvolvimento, Alessandro Teixeira, será uma "estratégia global" que inclui defesa comercial, promoção comercial, investimentos e complementaridade produtiva.

"A defesa comercial é um foco importante. Mas não podemos fazer uma defesa intransigente, que leve a China a parar de comprar as nossas commodities", disse Teixeira. "Não é uma declaração de guerra."

A Agenda China foi lançada poucos meses antes de uma viagem de Lula ao gigante asiático. Novamente, os planos do governo brasileiro para uma nova estratégia precedem uma visita presidencial.

Está prevista uma viagem da presidente Dilma Rousseff à China no mês que vem. O ministro do Desenvolvimento, Fernando PIMentel, e o ministro de Relações Exteriores, Antonio de Aguiar Patriota, estiveram no país asiático em fevereiro, para preparar os encontros da presidente.

Ilusão. "É uma ilusão pensar que podemos vender manufaturas para a China", disse Mário Bernardini, diretor da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq). "O Brasil não é um país competitivo." De acordo com o empresário, a China só compra máquinas

que ainda não produz, importando da Alemanha o que existe de mais sofisticado. Ele afirma que não há espaço para o produto brasileiro. Pelo contrário. Hoje 20% das importações brasileiras de máquinas vêm da China.

"Não acredito que seja possível vender eletroeletrônico na China", disse Humberto Barbato, presidente da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee). "Não adianta fazer promoção comercial de produtos manufaturados com a valorização atual do câmbio."

Um dos poucos produtos que conquistaram um espaço significativo no mercado chinês nos últimos anos foi a carne de frango. Os chineses abriram seu mercado para o produto brasileiro em 2009. No ano passado, o Brasil exportou 120 mil toneladas de carne frango para a China. Hoje, 24 abatedouros estão credenciados para exportar. O governo quer habilitar outros 25.

"Os chineses não condicionaram a abertura do mercado de carne de frango a nada. Não pediram nenhuma contrapartida. Simplesmente concordaram", contou Francisco Turra, presidente da Associação Brasileira dos Exportadores de Frango (Abef).

Mais uma vez, a abertura do mercado chinês atendeu apenas aos interesses da própria China. Pequim impôs restrições à compra da carne de frango dos Estados Unidos, em uma retaliação comercial aos americanos. Logo, precisava do produto brasileiro para atender seus consumidores.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA
	TÍTULO <b>Governo estudo limitar isenção de <u>ICMS</u> nos portos</b>	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

**A reforma tributária do governo vai proibir ou limitar que Estados dêem isenção e concessão de créditos de ICMS na importação de produtos por seus portos.**

**Hoje, em alguns casos, a alíquota cai de 18% para 3% prejudicando a produção nacional.**

**Dilma vai conter concessão de benefício fiscal em porto**

**Estados dão vantagens aos importados que chegam por seu território**

**Proibição ou limitação será incluída no projeto de reforma tributária, para evitar prejuízo aos produtos nacionais**

**VALDO CRUZ**

**DE BRASÍLIA**

O governo Dilma decidiu tentar proibir ou limitar, por meio da reforma tributária, que Estados concedam isenção e créditos de ICMS na importação de produtos por meio de seus portos.

Adotada por Estados como Santa Catarina, Paraná, Goiás e Pernambuco, entre outros, a medida acaba prejudicando produtos nacionais na concorrência com os importados, beneficiados com a redução da alíquota de ICMS em alguns casos de 18% para 3%.

A tentativa de proibir ou pelo menos limitar a concessão desses benefícios fiscais à importação deve constar do projeto de reforma tributária que tratará da guerra fiscal entre Estados. Segundo um assessor de Dilma, esse tipo de medida é um "crime contra o país" e precisa ser combatido, pois gera emprego no exterior e prejudica a indústria nacional.

Estudos apontam, por exemplo, que a concessão de crédito ou isenção de ICMS reduz em até 10% o preço de um produto chinês, sem falar nos efeitos favoráveis para os importados do real valorizado nos últimos meses.

A princípio, Dilma enviará quatro projetos de reforma tributária ao Congresso até abril. O primeiro deve

ser o da guerra fiscal, a ser negociado com os governadores.

Os outros têm o complicador de implicar redução de receita num período em que o governo busca conter os gastos públicos. São eles: o da desoneração da folha de pagamento; o corte de impostos sobre investimentos e a redução de tributos para micro e pequenas empresas.

### "MEDIDA URGENTE"

A medida é considerada urgente pelo governo diante dos dados indicando alta expressiva no movimento de importações nos portos de Estados mais agressivos na concessão desses tipos de benefícios fiscais.

Levantamento do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior mostra que o Estado de Goiás, que adota a medida desde 2002, teve crescimento de 1.008% no volume de importação entre 2003 e 2010, enquanto no país o aumento foi de 275% no período.

Santa Catarina é outro exemplo de como as importações cresceram com a redução de ICMS. Dados do Ministério mostram que, de 2006 a 2010, as importações de empresas catarinenses por portos e aeroportos do Estado cresceram duas vezes mais do que nas demais unidades da federação.

### DECRETO

O governo chegou a elaborar um decreto, no fim do ano passado, para diminuir os benefícios concedidos pelos Estados por meio de controle nas aduanas -setores em portos e aeroportos que liberam importações.

A ideia era exigir, no momento da liberação das importações, que o importador comprovasse o pagamento de ICMS de pelo menos 12%, alíquota do comércio interestadual em algumas regiões.

Seria admitido um pagamento menor apenas no caso de a redução ser aprovada por unanimidade pelo Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária), órgão que reúne todos os secretários estaduais de Fazenda.

Hoje, os Estados que concedem os benefícios adotam a medida com base em aprovação de lei estadual, sem a autorização do Confaz. Afinal, a redução do **ICMS** não conta com o apoio de todos os governadores, principalmente os de São Paulo e Minas Gerais, mais prejudicados pelos benefícios.

A ideia desse decreto, porém, foi arquivada porque não representaria, na avaliação dos técnicos, uma "solução definitiva", permitindo ainda brechas jurídicas para Estados manterem seus benefícios fiscais a **importados**.

O decreto pode ser desarquivado caso as negociações com governadores não evoluam e o governo chegue à conclusão de que não conseguirá aprovar um projeto de reforma tributária acabando com a guerra fiscal.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Na maioria dos Estados, importações têm benefício</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Há incentivo em 22 das 27 unidades do Brasil**

**DE BRASÍLIA**

**Estudo da CNI (Confederação Nacional da Indústria) aponta que 22 das 27 unidades da Federação concedem algum tipo de benefício fiscal para empresas locais na importação por portos e por aeroportos.**

A entidade já entrou com ação de inconstitucionalidade no STF (Supremo Tribunal Federal) contra quatro delas -Santa Catarina, Paraná, Goiás e Pernambuco. Analisa ainda entrar contra o Ceará e o Espírito Santo.

"Essa guerra fiscal, que beneficia os importados, cria emprego no exterior e prejudica a indústria nacional, só acabará com uma reforma tributária definitiva", defende o presidente da CNI, Robson Braga de Andrade.

A CNI entende que os Estados só poderiam ter reduzido o ICMS nas importações com autorização do Confaz (Conselho Nacional de Política Fazendária), o que demanda unanimidade de todos os 27 secretários estaduais de Fazenda.

Como São Paulo e Minas Gerais são contra, os Estados que adotaram o benefício sem obedecer à regra do Confaz os criaram por meio de aprovação de lei nas assembleias legislativas.

Andrade diz que a CNI não pretende retirar as ações do STF e espera que elas possam levar os Estados a acabar com essa guerra fiscal na importação de produtos e a fechar um acordo em torno de uma reforma tributária.

A CNI não divulgou a relação completa dos Estados porque o estudo ainda está sendo finalizado e servirá de base para a diretoria decidir por novas ações de inconstitucionalidade no STF.

A confederação entrou com a primeira ação em outubro do ano passado contra Santa Catarina. "Notamos que esse tipo de benefício, que alguns Estados têm coragem de classificar de pró-emprego, começou a se alastrar pelo país e tirar a competitividade do produto nacional, já prejudicado pelo câmbio desvalorizado", diz Andrade.

Além de reduzir o ICMS de 17% ou 18% para algo entre 3% e 5%, alguns Estados concedem outro tipo de benefício: as importações não pagam ICMS na chegada do produto ao país, mas apenas quando ele é comercializado.

#### **ATRAIR EMPRESAS**

Os Estados se defendem argumentando que buscam atrair empresas para suas regiões, criando empregos locais. Em Santa Catarina, o governo havia decidido suspender a inscrição de novas empresas no seu programa de benefícios fiscais.

No Nordeste, como Pernambuco, e no Centro-Oeste, como Goiás, o argumento usado é também buscar corrigir distorções regionais.

#### **Frase**

"Essa guerra fiscal, que beneficia os importados, cria emprego no exterior e prejudica a indústria nacional, só acabará com uma reforma tributária definitiva"

ROBSON BRAGA DE ANDRADE

presidente da Confederação Nacional da Indústria

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Países em <u>desenvolvimento</u> ganham peso na balança comercial do Brasil</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

## Intercâmbio com economias do Sul e emergentes garantiu superávit em 2010

**Eliane Oliveira**

BRASÍLIA. Nunca os países em desenvolvimento foram tão importantes para a balança comercial brasileira como agora. Não fossem esses parceiros, o Brasil teria registrado um déficit de cerca de US\$38 bilhões já em 2010, e não o superávit de US\$20,3 bilhões.

Enquanto o intercâmbio comercial com os mercados do Hemisfério Sul foi positivo em US\$28,3 bilhões, o comércio com o lado desenvolvido do planeta ficou deficitário em US\$10,9 bilhões, quase seis vezes maior do que o apurado em 2009, quando as importações superaram as exportações em US\$1,9 bilhão, segundo dados obtidos no Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex).

O crescimento das compras externas também é evidente em relação aos países em desenvolvimento e vem se tornando grande fonte de preocupação do governo, às voltas com pressões de setores que perderam competitividade por causa do real valorizado frente ao dólar e da concorrência chinesa. Reservadamente, o governo discute formas de preservar os mercados em desenvolvimento, via acordos de livre comércio, para evitar que a balança fique no vermelho.

### Superávit com a China cai de US\$5,1 bi para US\$1,6 bi

Um importante sinal de alerta: a China, hoje nosso principal parceiro comercial, garantiu ao Brasil um superávit de US\$1,6 bilhão, enquanto em 2009 o saldo positivo foi de US\$5,1 bilhões, uma queda de 68%. Um caminho a ser trilhado é convencer os chineses a não comprarem só minério de ferro e soja do Brasil, mas também manufaturados, como fazem os latino-

americanos. A Índia é outra meta a explorar. O Brasil teve um déficit de US\$750 milhões com os indianos.

Do lado desenvolvido, o Brasil registrou déficits com economias europeias fortes, como Alemanha e França, de US\$4,4 bilhões e US\$1,2 bilhão, respectivamente. As importações também superaram as exportações brasileiras em US\$7,7 bilhões com os Estados Unidos e em US\$159 milhões com o Japão. No mesmo período, o país teve saldos positivos de US\$6 bilhões com o Bric (sigla do bloco formado por Brasil, Rússia, China e Índia) e US\$1,7 bilhão com a Europa Oriental.

Desde o ano passado, o Brasil passou a registrar superávits com a Liga Árabe: US\$4,1 bilhões naquele ano e US\$5,6 bilhões em 2010. Com o Oriente Médio, a balança comercial está positiva desde 2001. Com o Irã e o Egito, houve superávits de US\$1,7 bilhão e US\$1,9 bilhão, respectivamente, enquanto com Israel houve um déficit de US\$673 milhões.

O presidente da Federação das Associações Muçulmanas do Brasil, Mohamed Hussein El Zoghbi, destaca a importância do mercado Halal, em que os animais são abatidos seguindo os preceitos da religião islâmica.

- É um mercado grandioso. Estamos falando de um terço da população mundial, que precisa se abastecer com alimentos - disse El Zoghbi.

Segundo o empresário gaúcho Ivo Canzan, exportador de móveis, se o mercado mobiliário está em crise, nos países em desenvolvimento a construção civil está crescendo, bem como a demanda por moradias. Assim, perde-se exportação para Europa, EUA e Canadá, mas ganha-se para África, América Latina e Caribe.

- Perdemos 30% de mercado em países desenvolvidos e fomos buscar outros nichos. Ainda não

nos recuperamos totalmente, mas estamos indo bem .  
Buscamos novos focos, novos produtos e inovações.  
Passamos a vender móveis mais populares.

A executiva Camila Rodrigues, também do setor moveleiro, disse que sua empresa perdeu vendas no México, na Costa Rica e em outros **mercados** latino-americanos. Por outro lado, ganhou na África.

	VEÍCULO CLICKPB	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Dilma vai conter concessão de benefício fiscal em porto</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

**O governo Dilma decidiu tentar proibir ou limitar, por meio da reforma tributária, que Estados concedam isenção e créditos de ICMS na importação de produtos por meio de seus portos.**

Adotada por Estados como Santa Catarina, Paraná, Goiás e Pernambuco, entre outros, a medida acaba prejudicando produtos nacionais na concorrência com os importados, beneficiados com a redução da alíquota de ICMS em alguns casos de 18% para 3%.

A tentativa de proibir ou pelo menos limitar a concessão desses benefícios fiscais à importação deve constar do projeto de reforma tributária que tratará da guerra fiscal entre Estados. Segundo um assessor de Dilma, esse tipo de medida é

um "crime contra o país" e precisa ser combatido, pois gera emprego no exterior e prejudica a indústria nacional.

Estudos apontam, por exemplo, que a concessão de crédito ou isenção de ICMS reduz em até 10% o preço de um produto chinês, sem falar nos efeitos favoráveis para os importados do real valorizado nos últimos meses.