



SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **6 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, sexta-feira, 17 de junho de 2011

O ESTADO DE SÃO PAULO CONFLITO COM BRASIL AINDA TEM REFLEXO.....	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO MANICÔMIO TRIBUTÁRIO	2
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO IMPORTAÇÃO DE BENS DE CONSUMO CRESCERÁ 36%, DIZ FUNCEX	3
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO SÃO PAULO NA ECONOMIA BRASILEIRA.....	4
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO CRESCIMENTO E TECNOLOGIA SÃO PRIORIDADES PARA A BIOENERGIA.....	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO PARA ECONOMISTAS, CÂMBIO VALORIZADO GERA PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO CONFLITO COM <u>Brasil</u> AINDA TEM REFLEXO		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

O salão do automóvel de Buenos Aires também foi embalado pela polêmica sobre os conflitos comerciais entre o Brasil e a Argentina, cujo pivô foram as licenças não automáticas aplicadas pelo governo brasileiro contra a entrada de automóveis de todo o mundo, incluindo os argentinos. As licenças foram aplicadas como retaliação a uma série de medidas protecionistas argentinas contra a entrada de produtos feitos no Brasil.

O governo Kirchner afirma que o problema está resolvido, já que, até esta semana - desde o início do conflito, nos primeiros dias de maio - entraram 24 mil automóveis feitos na Argentina no mercado brasileiro.

No entanto, o presidente da Ford Argentina, Enrique Alemañy, indicou ao Estado que a situação ainda não está totalmente normalizada. O executivo destacou que 50% da produção da Ford Argentina é destinada ao mercado brasileiro. Na contramão, afirmou, "metade das vendas da Ford na Argentina são de veículos feitos no Brasil".

O presidente da Fiat Argentina, Cristiano Ratazzi, disse que "as empresas (automotivas) deixam de ser rentáveis e viáveis quando o Mercosul entra em esquemas de restrições dos fluxos de comércio".

Avaliando a aplicação de licenças não automáticas, o presidente da Volkswagen da América do Sul, Viktor Klima - chanceler da Áustria entre 1997 e 2000 -, afirmou que os veículos argentinos da empresa estão entrando no Brasil. "Na quinta-feira entraram mil carros. E nesta sexta, outros 2,5 mil", disse.

No entanto, afirmou que ocasionalmente, por causa da burocracia, ocorrem alguns "gargalos" na entrada dos veículos na alfândega brasileira. Segundo Klima, a Volkswagen Argentina exporta de 25% a 30% de sua produção ao Brasil.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO MANICÔMIO TRIBUTÁRIO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Clóvis Panzarini - O Estado de S.Paulo

Com o recomeço do fastidioso debate sobre reforma tributária, o contribuinte deve "pôr as barbas de molho", pois não é improvável que isso "acabe em CPMF". Desde Itamar Franco, todo governo que se inicia tem um projeto de reforma tributária. A primeira, pós-Constituição de 1988, foi implementada pela Emenda Constitucional (EC) n.º 3/93, e a principal novidade foi a instituição de um imposto sobre movimentação financeira, o "imposto do cheque", mais tarde convertido em Contribuição Provisória sobre Movimentação Financeira (CPMF). O primeiro governo FHC também fez sua "reforma tributária". O debate à época começou com a Proposta de Emenda Constitucional n.º 175/95, que previa profundas mudanças na tributação indireta, mas encolheu na EC n.º 12/96, que converteu o "imposto do cheque" em CPMF, com alíquota máxima de 0,25%. O debate sobre reforma tributária perpassou todo o segundo período FHC e resultou em mais duas "reformas": a primeira (EC n.º 21/1999) prorrogou a CPMF e elevou sua alíquota máxima para 0,38% e, a segunda (EC n.º 37/2002), estendeu a vigência da CPMF até dezembro de 2003. O governo Lula também tentou uma reforma, que resultou na EC n.º 42/2003, que prorrogou até dezembro de 2007 a CPMF!

Retoma-se agora o debate e está sendo proposta uma reforma tributária "fatiada". No caso do **ICMS**, calcanhar de Aquiles do sistema tributário, propõe-se a eliminação ou redução da alíquota interestadual para mitigar a guerra fiscal, que, além de gerar enorme insegurança jurídica, quebra um princípio fundamental de tributação - o da isonomia -, impondo custos tributários diferentes a **mercadorias** idênticas que concorrem no mesmo **mercado**. Ademais, a guerra fiscal acaba gerando situações tragicômicas, como a que induziu o governo paulista a reduzir para 7% o **ICMS** incidente sobre embarcações de esporte e lazer fabricadas em seu território. Remédios, em São Paulo, pagam 18% de **ICMS**, enquanto iates pagam 7%!

Essa disputa entre Estados, que no primeiro momento se cingia à atração de investimentos industriais, derivou, depois, para concessões de benefícios ao **comércio** atacadista, buscando-se não mais a expansão do emprego, mas somente

o passeio de **mercadorias** - quando não, apenas de documentos fiscais. Esses paraísos fiscais atraem centros de distribuição para seus territórios e ganham a diferença entre a alíquota interestadual de **ICMS** de chegada da **mercadoria** (7%) e a de saída (12%). Esses cinco pontos percentuais - que representam perda do Estado remetente - são partilhados, geralmente na proporção 20/80, entre o Estado guerreiro e a empresa atacadista aliciada para o estratagema. Agora, em atitude que deveria ser considerada crime de lesa-pátria, alguns Estados estão concedendo benefícios de **ICMS** a bens **importados**, que concorrem com vantagem tributária com os produzidos no Brasil, o que vem sendo chamado de "guerra dos portos". Mais adequado seria chamar de "pirataria fiscal". Essa farra tributária assentada no **ICMS** - obviamente ilegal, pois desobedece à norma nacional que rege a concessão desses benefícios - só é viável porque o **ICMS** incide sobre operações interestaduais. A alíquota interestadual de **ICMS** é um "dinheiroduto" que transfere recursos do Tesouro do Estado destinatário para o do remetente da **mercadoria**, pois o valor do **ICMS** cobrado na origem, pelo Estado remetente, é integralmente devolvido pelo Estado destinatário ao comprador interestadual, dentro da lógica de débito/crédito que o rege.

É claro que, ao adotar o princípio de destino do **ICMS** eliminando-se essa tributação interestadual, desaparece o combustível que move a guerra fiscal e, então, cada Estado passaria a tributar exclusivamente o consumo em seu território. Mas a tarefa não é trivial, pois, além de promover formidável redistribuição de receita, resulta em sérios problemas operacionais, como o agravamento do já grave problema de acúmulo de crédito do imposto: cada venda interestadual terá efeito idêntico ao de uma **exportação** na conta fiscal do contribuinte. Com esse histórico, uma hipótese a ser considerada é que a "reforma tributária" se resuma na recriação da CPMF.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO IMPORTAÇÃO DE BENS DE CONSUMO CRESCERÁ 36%, DIZ FUNCEX		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Até maio, a entrada de produtos cresceu 30% na comparação com os primeiros cinco meses do ano passado

Alessandra Saraiva - O Estado de S.Paulo

As **importações** de bens de consumo duráveis e não duráveis, como automóveis, geladeiras e alimentos, devem fechar o ano com alta de 36%, somando US\$ 34 bilhões. A estimativa é da Fundação Centro de Estudos do **Comércio Exterior** (Funcex). Caso esta previsão se confirme, a elevação ficará dez pontos percentuais acima da taxa de crescimento (em valor) esperada pela Funcex para as **importações** totais.

Economistas alertam que, caso o cenário atual permaneça inalterado, a economia brasileira caminha para a desindustrialização. De janeiro a maio deste ano, as **importações** de bens de consumo já crescem acima de 30% ante igual período de 2010, enquanto as **importações** totais subiram 29%. Para a Funcex, os dados revelam que o ritmo menor das **importações** brasileiras, acompanha o freio na economia brasileira, mas isso não afetou o segmento de bens de consumo **importados**.

"A desaceleração das **importações** foi puxada mais pelo setor de bens intermediários, que fornecem insumos para a indústria. Com o menor ritmo da economia, o nível de atividade da indústria é menor e, com isso, diminuem as compras externas de insumos" disse o economista-chefe da Funcex, Fernando Ribeiro.

O **dólar** fraco é um dos principais responsáveis pelo cenário, alertou a pesquisadora do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre) da Fundação Getúlio Vargas (FGV) Lia Valls. Ela comentou que, na prática, o governo não tem aplicado mecanismo eficiente para conter a crescente de entrada de capital no País. Com isso, o **dólar** permanece convidativo às **importações**, oscilando ao redor de R\$ 1,60. "Ao olharmos bem o cenário, podemos notar que isso ocorre desde 2007. Se nada for feito pode haver problemas, como a desindustrialização, no longo prazo", afirmou.

Para o economista da Unicamp e diretor do Departamento de Competitividade Industrial do **Ministério do Desenvolvimento**, Indústria, e **Comércio Exterior (MDIC)**, Alexandre Comin, o processo de desindustrialização já chegou à economia brasileira. Ressaltando que sua análise é pessoal, e não reflete o entendimento do **MDIC** sobre o assunto, Comin afirmou "não ter muita dúvida" de que o **Brasil** passa por uma desindustrialização.

"Temos vários riscos concretos para os próximos anos. Este processo pode ser irreversível", afirmou Comin.

Ele mostrou dados apurados pelo Banco Nacional de **Desenvolvimento** Econômico e Social (**BNDES**), ainda não divulgados pelo banco, de que a participação de itens **importados** no total da indústria dentro do País passou de 13,5% para 19,4% de 2005 para 2010.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO SÃO PAULO NA ECONOMIA BRASILEIRA		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Paulo R.Haddad - O Estado de S.Paulo

No início dos anos 1970, a economia de São Paulo participava com 40% do Produto Interno Bruto (PIB) da economia brasileira e o seu PIB per capita era o dobro do PIB per capita do Brasil. Em 2008 essa participação caiu para 33% do PIB brasileiro e para 65% do PIB per capita brasileiro. Não se trata de uma situação de retrocesso econômico da economia paulista, mas de uma evolução mais dinâmica de outras unidades da Federação. O conjunto dos Estados do Centro-Oeste ampliou sua participação no PIB brasileiro de 4,81%, em 1985, para 9,2%, em 2008; e a macrorregião Norte passou de 3,84% para 5,10% no mesmo período, ocupando parte do espaço anterior de São Paulo.

A perda de posição relativa da economia paulista no cenário nacional teve um aspecto saudável para o conjunto dos Estados brasileiros, na medida em que representou uma melhor distribuição espacial das atividades econômicas entre todas as populações regionais brasileiras, atribuindo-lhes melhores níveis de renda e de emprego.

Não há, em princípio, uma proporção ideal para a participação do Estado de São Paulo na economia brasileira, embora seja desejável que, nos novos ciclos de expansão dessa economia, haja uma interrupção deste recorrente processo de perda de posição relativa no PIB nacional, uma vez que o Estado detém quase 25% da população total do País.

Que papel se pode esperar para a economia paulista nos novos ciclos de expansão da economia brasileira?

É bastante provável que os novos ciclos de expansão da economia brasileira, durante o século 21, sejam intensivos em ciência e tecnologia na geração de diferentes produtos, processos e técnicas de gestão que irão compor a formação do produto nacional de uma economia cada vez mais exposta à competição externa.

Estudos comparativos internacionais sobre os novos padrões de localização dos projetos de investimentos, semelhantes aos que irão dar sustentação a estes ciclos de expansão, identificam que as vantagens relativas das regiões

para atraí-los dependerão, relativamente, cada vez menos da disponibilidade de recursos naturais ou de mão de obra não qualificada em abundância (fatores locacionais tradicionais) e cada vez mais da existência, na região, de trabalhadores qualificados em permanente processo de renovação de conhecimentos, centros de pesquisa, recursos humanos especializados, ambiente cultural, etc. (fatores locacionais não tradicionais).

Dada a atual geografia de distribuição espacial desses fatores não tradicionais entre as regiões brasileiras, há fortes sinalizações de que, nos novos ciclos de expansão, poderá ocorrer uma reconcentração espacial dos seus benefícios no Sul e no Sudeste do País, onde se destaca o papel da economia paulista. Essa economia conta ainda com alguns fatores locacionais da maior relevância para estimular a recuperação de sua posição relativa no PIB brasileiro. Especialmente se o Estado ativar uma política de desenvolvimento produtivo (PDP) por meio da mobilização de instrumentos econômicos e mecanismos institucionais contemporâneos, à semelhança de muitas regiões da União Europeia.

É preciso destacar também como os cada vez mais elevados preços de energia poderão afetar os padrões de localização das atividades econômicas. Nesse sentido, tudo indica que os projetos de investimentos do pré-sal no litoral paulista poderão vir a se constituir no carro-chefe da recuperação do espaço de São Paulo na economia brasileira, dada a grandiosidade prevista para esses investimentos e dado o esforço de planejamento regional e de política industrial para potencializar essas oportunidades de crescimento que vem sendo realizado pelo governo estadual. O litoral norte poderá se constituir na região brasileira de crescimento econômico mais acelerado, superando as taxas de expansão das regiões na fronteira minerária e na fronteira agrícola do País. É preciso estar atento, contudo, para que o seu crescimento econômico seja o componente estruturante para um processo de desenvolvimento sustentável a longo prazo.

PROFESSOR DO IBMEC/MG. FOI MINISTRO DO PLANEJAMENTO E DA FAZENDA

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO CRESCIMENTO E TECNOLOGIA SÃO PRIORIDADES PARA A BIOENERGIA		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

JOSÉ CARLOS GRUBISICH

ESPECIAL PARA A FOLHA

A cidade de São Paulo sediou, na semana passada, um dos principais eventos do mundo voltados para os biocombustíveis, o Ethanol Summit 2011, realizado pela Unica (União da Indústria da Cana-de-Açúcar).

O evento foi uma oportunidade para reunir diversos agentes da cadeia da bioenergia: fornecedores, produtores, distribuidoras, instituições financeiras, órgãos reguladores e governo.

Foi **importante** momento de reflexão para avaliar o **desenvolvimento** do setor (um sucesso nos últimos anos) e identificar caminhos para superar o desafio de crescimento na próxima década.

Houve um alinhamento entre os atores da cadeia de bioenergia no sentido de que o setor precisa de um novo ciclo de investimentos para expandir a capacidade produtiva, agrícola e industrial, e elevar a oferta de etanol.

Além da implantação de novas unidades - modernas, competitivas, sustentáveis e integradas na cogeração de grandes volumes de energia elétrica-, ficou claro que o aumento da **produção** não se dará apenas de forma quantitativa, mas, sobretudo, com ganhos de eficiência em todas as etapas de **produção**.

Sob essa ótica, ganham força as empresas e os institutos de pesquisa que dedicam recursos e esforços no **desenvolvimento** de novas tecnologias.

Nos próximos anos, essas tecnologias permitirão elevar substancialmente a produtividade dos nossos canaviais, além de disponibilizar, a partir da biomassa, biocombustíveis de segunda e terceira gerações e outros produtos de maior valor agregado.

Essa visão sobre o potencial do etanol está alinhada com o "Plano Decenal de Expansão da Energia 2020", divulgado pelo **Ministério** de Minas e Energia na semana passada.

O PDE prevê aumento da demanda anual por etanol dos atuais 27 bilhões para 73 bilhões de litros em 2020, sendo 66 bilhões destinados ao **mercado** interno e 7 bilhões ao externo, principalmente para EUA e Europa.

Nesse contexto, o PDE prevê, para os próximos dez anos, aumento da participação da energia de biomassa (etanol e energia elétrica) na matriz energética brasileira, passando de 18% para 22%, e se consolidando como a segunda mais **importante** fonte de energia do país.

Essa visão positiva compartilhada pelos participantes do Ethanol Summit, somada à recente decisão de delegar a supervisão do setor à Agência Nacional do Petróleo, deve estimular um profundo diálogo entre governo e iniciativa privada.

O objetivo é que o **Brasil** crie as condições que permitam que esse novo ciclo de investimentos seja realizado de imediato.

Outra **importante** observação é que não existe nenhuma limitação objetiva para que o **Brasil** lidere a **produção** de biocombustíveis.

Hoje, a cultura da cana ocupa apenas 2,5% das terras aráveis do país, livre do falso dilema entre energia e alimentos.

Novas fronteiras agrícolas receberão a expansão dos canaviais e, nesse contexto, torna-se fundamental que o investimento já anunciado no alcoolduto atenda rapidamente as regiões produtoras no Centro-Oeste.

As conclusões do Ethanol Summit são excelentes notícias para os brasileiros.

Os investimentos nos próximos dez anos poderão atingir entre R\$ 80 bilhões e R\$ 100 bilhões, gerando empregos qualificados, desenvolvendo tecnologia e contribuindo com o planeta por meio de um combustível limpo, renovável e competitivo.

JOSÉ CARLOS GRUBISICH é presidente da ETH Bioenergia.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO PARA ECONOMISTAS, CÂMBIO VALORIZADO GERA PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Marcelo Mota | Do Rio

O abalo causado no saldo comercial do país nos últimos anos pode ser o mais simples dos danos provocados pelo real valorizado. Em encontro promovido, ontem, pelos Conselhos Regionais de Economia (Corecon) dos quatro Estados do Sudeste, economistas fizeram um alerta: o câmbio está minando a industrialização do país.

"Estamos tendo uma perda de competitividade cambial, que leva a um processo gradual de desindustrialização", disse o professor da PUC de São Paulo, Antonio Corrêa de Lacerda. O estrago já é evidente sobre fabricantes de semicondutores, produtos farmacêuticos e máquinas e equipamentos, que, segundo ele, respondem pela maior parte de um déficit comercial de US\$ 65 bilhões, no ano passado, se analisada somente a pauta de itens de alta ou média tecnologia.

Para Eduardo Costa Pinto, pesquisador do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), o risco é que esse efeito fique camuflado por um saldo em transações correntes financiado também por capital de investimento de curto prazo, além das compensações obtidas com a venda de commodities. "Fechar a conta vai ser fácil. O problema é de médio prazo."

Segundo o diretor do Departamento de Competitividade Industrial do **Ministério do Desenvolvimento**, Alexandre Comin, "a penetração dos **importados** na economia brasileira é veloz, ampla e profunda". Há cerca de um mês e meio no **Ministério**, ele

levou ao encontro uma versão atualizada de sua tese de doutorado, na qual chamou a atenção para uma estimativa que aponta para salto de 44% no consumo de manufaturados **importados** no país, em cinco anos.

Entre 2005 e 2010, a penetração média dos **importados** foi de 13,5% para 19,4% do total consumido internamente. Entre os eletrônicos, a **importação** já respondia por 35,8%, em 2010. Em contrapartida, o Brasil só abre espaço no exterior com agrícolas, minerais ou combustíveis, de baixo valor agregado. Nem ele, nem os outros economistas presentes acreditam que o peso negativo do câmbio possa ser compensado com ganhos de produtividade.

"A correlação mostra que a **exportação** acompanha o câmbio", disse Comin, ao mostrar gráfico com série de 1989 a 2010, na qual os dois indicadores cumprem sempre a mesma trajetória, com pouco ou nenhum descolamento. Comin afirmou que o governo tem pouca margem de manobra com tarifas para conter a penetração crescente dos **importados**, devido a compromissos com a OMC.