



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição 11 matérias

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, quinta-feira, 1 de novembro de 2012

VALOR ECONÔMICO Estados sentem impacto de desonerações tributárias	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Importado tem a maior tarifa em nove anos	3
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Cumprimento da meta fiscal está cada vez mais difícil	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Liminar do STF contra incentivo fiscal de SP pode elevar preço de tablet em até 10%:	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Tarifa de importação é a maior em nove anos	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Fim do PIS/Cofins liberaria R\$ 2,1 bilhões anuais para investimentos	10
VEICULAÇÃO NACIONAL	
CORREIO DO ESTADO Empresários pedem a ministro da Fazenda prorrogação de incentivos fiscais	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	
TERRA NOTÍCIAS Triumph anuncia construção da 1ª fábrica no Brasil	12
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP Pequenas empresas terão um ministério.....	13
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BOL NOTÍCIAS Governo prepara proposta que altera cobrança de ICMS	15
VEICULAÇÃO NACIONAL	
AMAZÔNIA NA REDE Suframa busca área para um novo Distrito Industrial em Manaus	16
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Estados sentem impacto de desonerações tributárias		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Para planejar seus gastos no próximo ano, Estados e municípios começaram a contabilizar algumas perdas de receita que terão em 2013 decorrentes de desonerações tributárias realizadas pelo **Governo Federal**, seja para estimular a economia e melhorar a competitividade dos produtos brasileiros, seja para ajudar o Banco Central no controle da inflação. No momento, eles calculam quanto perderão com a decisão do governo de reduzir as tarifas de energia elétrica. Essa medida, defendida por todos, reduzirá a base de cálculo do Imposto sobre Circulação de **Mercadorias e Serviços (ICMS)** incidente sobre a energia.

O Estado de São Paulo estima perder R\$ 1,3 bilhão, segundo o secretário da Fazenda, Andrea Calabi. Pelas contas do Paraná, a redução é de cerca de R\$ 480 milhões. Ainda não há uma projeção oficial para o conjunto dos Estados, mas alguns especialistas em finanças públicas arriscam projetar algo em torno de R\$ 6 bilhões. A razão é o peso da energia elétrica na receita total do **ICMS**. Em 2011, a arrecadação do imposto foi de R\$ 302,4 bilhões e a receita com o **ICMS/energia** ficou em R\$ 27,5 bilhões - 9,08% do total. O peso maior é no Paraná (14,58% do total), Rio de Janeiro (12,2%) e Ceará (10,77%), de acordo com dados da Comissão Técnica Permanente do **ICMS** (Cotepe).

Ribamar Oliveira

Desonerações afetam Estados e municípios

As desonerações tributárias adotadas pelo **Governo Federal** para estimular a economia, torná-la mais competitiva e ajudar o Banco Central no controle da inflação estão afetando negativamente as finanças dos governos estaduais e prefeituras. A razão é que a receita dos tributos que estão sendo reduzidos é partilhada pela União com Estados e municípios, como é caso do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e da Cide-combustível. A conta mais salgada, no entanto, será mandada para os governadores e prefeitos em 2013. Ela resulta da decisão do governo de reduzir as tarifas de energia elétrica em 20,2%, em média.

A redução das alíquotas do IPI sobre veículos automotores, linha branca e materiais de construção diminuiu a arrecadação desse tributo. De janeiro a setembro deste ano, a receita total do IPI caiu 4,3% em termos reais, em relação

ao mesmo período de 2011. A queda da arrecadação do IPI sobre automóveis foi de 41,45%. No decreto de contingenciamento de fevereiro, o governo projetava arrecadar R\$ 51 bilhões com o IPI. Em novo decreto, de setembro, a previsão passou para R\$ 45,7 bilhões - menos R\$ 5,3 bilhões. Essa queda não decorre apenas das desonerações, mas também da desaceleração da economia. Da receita do IPI, 58% destinam-se aos Estados e municípios.

Para evitar que o aumento de preço da gasolina e do diesel chegasse aos consumidores e pressionasse a inflação, o governo zerou as alíquotas da Cide-combustível. De janeiro a setembro, a queda real da arrecadação desse tributo foi de 62,84%, em comparação com o mesmo período de 2011. No início do ano, o governo esperava arrecadar R\$ 5,3 bilhões com a Cide-combustível e, agora, acredita que terá apenas R\$ 2,9 bilhões - uma redução de R\$ 2,4 bilhões. Da receita da Cide-combustível, 29% vão para os Estados e o Distrito Federal.

Perda maior ocorrerá em 2013 com energia elétrica

Em 2013, a repercussão das desonerações nas finanças dos Estados e municípios será maior por causa da redução de 20,2%, em média, das tarifas de energia elétrica. A medida, defendida por todos como necessária para reduzir os custos industriais e aumentar a competitividade dos produtos brasileiros, reduzirá a receita do Imposto sobre Circulação de **Mercadorias e Serviços (ICMS)**.

Do total de R\$ 302,4 bilhões arrecadados pelos Estados com o **ICMS** em 2011, R\$ 27,5 bilhões resultam do **ICMS** sobre energia elétrica, ou seja, 9,08% do total, de acordo com a Comissão Técnica Permanente do **ICMS/COTEPE** (veja tabela abaixo). Para alguns Estados, no entanto, a importância do **ICMS** sobre energia é ainda maior, como é o caso do Paraná (14,58% do total arrecadado com o **ICMS**), Rio de Janeiro (12,2%) e Ceará (10,77%).

A partir de meados da década de 1990, os Estados passaram a concentrar a incidência do **ICMS** em alguns produtos e serviços, na lógica de um "imposto seletivo". Assim, foram escolhidos a energia elétrica, as telecomunicações, os derivados do petróleo, entre outros, sobre os quais passaram a recair pesadas alíquotas.

A lógica dessa tributação desconheceu que os produtos escolhidos são insumos industriais essenciais, que tiveram seus custos agravados. A União, os Estados e os municípios terão que encontrar uma forma de redirecionar a sua tributação sob o prisma da competitividade.

Com a redução das tarifas de energia, o governo de São Paulo estima perder R\$ 1,3 bilhão, segundo o secretário de Fazenda paulista, Andrea Calabi. O Paraná projeta perder R\$ 480 milhões, de acordo com o secretário de Fazenda daquele Estado, Luiz Carlos Hauly. Para enfrentar essa redução de receitas, Calabi disse ao Valor que o governo paulista reduzirá suas despesas. Ainda não há

estimativa para a perda do conjunto de Estados, mas alguns especialistas arriscam algo em torno de R\$ 6 bilhões.

As perdas dos Estados em 2013 serão maiores porque a previsão é de que não haverá receita com a CIDE-Combustível, pois o governo manterá as alíquotas do tributo zeradas. Ainda não se sabe se a desoneração do IPI sobre veículos e demais produtos continuará em 2013. O certo é que os Estados terão que procurar alternativas para enfrentar essas perdas.

Ribamar Oliveira é repórter especial e escreve às quintas-feiras

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Importado tem a maior tarifa em nove anos		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Após reduções seguidas desde 2002, a média das tarifas de **importação** aplicadas no **Brasil** voltou a crescer desde a crise financeira iniciada em 2007 e chegou a 2011 ao maior valor dos últimos nove anos, segundo levantamento do **Ministério do Desenvolvimento**, feito a pedido do Valor. Dados da Organização Mundial de **Comércio** mostram que as tarifas médias de **importação** passaram de 8,48% em 2004 para 10,61% no ano passado. Ainda assim, estão hoje pouco acima do nível de 2002. Para boa parte dos analistas, o protecionismo brasileiro está em alta, mas segundo o governo o ajuste sequer compensa a desvalorização do **dólar** e do euro. A OMC admitiu ontem que o **Brasil** também adotou medidas para facilitar o **comércio**.

Tarifa de **importação** é a maior em nove anos

Por Sergio Leo | De Brasília

Após redução, ano a ano, desde 2002, a média de tarifas de **importação** aplicadas no **Brasil** voltou a crescer desde a crise financeira iniciada em 2007, e chegou, em 2011, ao maior patamar dos últimos nove anos, segundo levantamento do **Ministério do Desenvolvimento**, a pedido do Valor. A tarifa é um dos principais indicadores de protecionismo, política que, para boa parte dos analistas, aumentou no **Brasil** após a crise. O tema é polêmico, porém, e, segundo integrantes do governo e analistas independentes, as medidas do **Brasil** nem sequer compensam o desequilíbrio nos **mercados** com a desvalorização de moedas como o **dólar**, o yuan e o euro.

Dados da Organização Mundial de **Comércio** (OMC), com as tarifas médias de **importação** ponderadas pelo volume de **comércio** de cada produto, mostram que a elevação do custo das **importações** começou até antes da crise: o **Brasil** passou de uma tarifa média ponderada de 8,48% em 2004 para 8,7% em 2005; e saltou de uma tarifa média de 9% em 2007 e 9,05% em 2008 para a média de 10,26% em 2009, até chegar a 10,61% no ano passado. Em todos os cálculos, a tarifa média está, hoje, pouco acima do patamar em que estava em 2002.

Um dos raros estudos comparativos internacionais, realizado pela independente Global Trade Alert (GTA), para orientar as discussões do G-20, o grupo das maiores

economias mundiais, aponta o **Brasil** entre os maiores usuários de medidas de proteção à indústria. Só oito países do globo, desde 2008, teriam editado mais medidas capazes de prejudicar **importações** em favor da indústria nacional, diz o GTA.

A contabilidade do GTA inclui, porém, medidas que não podem ser consideradas claramente protecionistas, como as ações de defesa comercial, que, embora imponham restrições e sobretaxas a produtos **importados** são dirigidas contra produtos beneficiados por subsídios ou preços artificiais, em desacordo com as regras da OMC. Nem sempre o uso de medidas antidumping (contra preços abaixo do normal nas **importações**) é guiado por critérios puramente técnicos, mas a seriedade da atuação do **Brasil** é reconhecida internacionalmente, como mostra a ausência de contestação às medidas brasileiras na OMC.

Das 443 petições de medidas de defesa comercial feitas pelo setor privado desde 2005 até o primeiro semestre deste ano, 191 levaram a investigações e 193 foram indeferidas ou retiradas pelos peticionários (outras 56 estavam em análise). O cuidado dos técnicos levou a repetidas queixas do setor privado contra a lentidão do governo, até que, em 2011, com o Plano **Brasil** Maior, o governo mudou regras para agilizar e encurtar prazos desses mecanismos (o que incluiu exigência de mais dados e justificativas nas petições dos empresários contra **importações**).

Dos 430 processos de investigação abertos de 2005 até junho de 2012, 145 terminaram sem aplicação de medida contra **importações**. No ano de 2011, o primeiro do mandato de Dilma, houve o maior número de medidas impostas definitiva ou provisoriamente dos últimos 25 anos: 28 casos de sobretaxas a **importados**. Nesse ano, foram rejeitadas 14 petições, o segundo maior número de rejeições desde 1988.

Embora a metodologia do GTA seja contestada por muitos especialistas por reunir medidas de alcance e efeitos diversos em uma mesma estatística, o autor dos estudos, Simon Evenett, defende seu cálculo por registrar medidas contra **importações** com potencial discriminatório, quantidade de produtos e países afetados e de setores nacionais beneficiados. Das 233 regiões **monitoradas**, 192 têm

desempenho melhor que o Brasil em todos esses pontos, calcula Evenett. Dados do GTA foram usados pelo ministro da Fazenda, Guido Mantega, em viagem a Londres, em setembro, para mostrar que, no saldo entre medidas protecionistas e medidas liberalizantes, o Brasil está atrás de 11 países, entre eles China, Índia, Estados Unidos, Alemanha e Inglaterra.

"O Brasil pecou, muitos países pecaram bem menos, uns poucos pecaram mais", reagiu Evenett, ao comentar, em nota, as declarações de Mantega.

O governo argumenta que, nos últimos anos, tem reduzido em grande quantidade tarifas de importações que vieram ao Brasil em grande volume, como os equipamentos para novas fábricas de montadoras de automóveis, entre elas a Nissan, beneficiados pelo mecanismo de ex-tarifário, que diminui temporariamente o imposto sobre importados. Entre 2008 e 2011, anos de crise internacional, o Brasil autorizou redução em 2.986 itens, 2,5 mil só em 2011. Em 2012, a lista já soma 2,1 mil.

"Após a crise de 2008, os países desenvolvidos saíram na frente em medidas protecionistas, com aumento de tarifas e defesa comercial, mas o Brasil logo acompanhou", diz o economista Ivan Tiago Machado Oliveira, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), que não hesita em afirmar que o país ficou mais protecionista. "O problema maior é que os setores beneficiados por medidas são os mesmos que recebem proteção desde a década de 70", aponta.

Em um ponto analistas privados concordam: nos últimos dois anos, o Governo Federal passou a defender mais abertamente a proteção à indústria nacional, a ponto de adotar medidas que contrariam as regras da Organização Mundial do Comércio (OMC). Está nessa categoria o aumento do IPI decretado no ano passado para automóveis sem percentual mínimo de conteúdo nacional. Diferenciar, na tributação interna, entre produtos importados ou produzidos localmente é discriminação inaceitável para a OMC.

O anúncio recente de aumento de tarifas de importação para 200 produtos, embora dentro dos limites definidos na OMC é condenado pelos que veem um aumento do protecionismo no Brasil. "Há aumento de tarifa para produtos intermediários, que afeta o custo de produção no Brasil e reduz a competitividade", critica a economista Sandra Rios, do Centro de Estudos de Integração e desenvolvimento (Cindes). "É uma política que parece mais voltada para atender à pressão de grupos específicos", diz ela. "Não se mostra caminho de saída e a proteção tende a se perpetuar."

A adoção de exigências de conteúdo nacional, embora promovida por vários governos, também sujeita o país a contestação na OMC. Em Genebra, diplomatas acompanham com interesse o caso aberto por Japão e União Europeia contra exigências de conteúdo local no programa de incentivo a energia renovável da província canadense de Ontário. Há indicações de que os árbitros da OMC considerarão ilegais as exigências canadenses.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Cumprimento da meta fiscal está cada vez mais difícil		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O governo renovou a promessa de que vai cumprir a meta de superávit fiscal de R\$ 139,8 bilhões neste ano, ou 3,1% do Produto Interno Bruto (**PIB**), apesar de ter apresentado resultados em setembro bem aquém desses números nesta semana. O superávit primário consolidado do setor público ficou em R\$ 1,6 bilhão em setembro, praticamente a metade dos R\$ 3 bilhões de agosto. No ano, o superávit primário acumulado está em R\$ 75,8 bilhões, equivalentes a 2,6% do **PIB**; e nos 12 meses terminados em setembro, em R\$ 99,9 bilhões, ou 2,3% do **PIB**. Em resumo, até agora, o governo só fez 54% da economia prometida para o ano todo.

Embora o secretário do Tesouro, Arno Augustin, esteja mais otimista com o cumprimento do superávit, o chefe do Departamento Econômico do Banco Central (BC), Tulio Maciel, deixou aberta a possibilidade de recurso ao cumprimento da meta com parte dos investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

A esperança do governo é que a recuperação da economia no último trimestre do ano vai garantir o cumprimento da meta fiscal. As duas apostas são arriscadas. A economia deu sinais de reação em agosto, titubeou em setembro e não pareceu especialmente animada em outubro, que acaba de fechar. A esperança está em novembro e dezembro, meses sazonalmente mais aquecidos. Não se pode esquecer, porém, que as despesas do governo aumentam em dezembro, com o pagamento do 13º salário dos funcionários públicos ativos, inativos, aposentados e pensionistas do INSS, e que muitos tributos gerados nesse mês serão recolhidos em janeiro.

Além disso, boa parte do gás que move a economia está sendo bombeada pelas desonerações tributárias, principalmente a redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos automóveis e bens da linha branca e diminuição dos encargos sobre as folhas de pagamento. A ideia é que a queda na arrecadação seja compensada pelo aumento do nível de atividade. Mas isso ainda não está acontecendo porque a economia anda aos trancos e barrancos. O movimento nas concessionárias de veículos ilustra bem a situação: as vendas saltaram em agosto, recuaram em

setembro, caíram 10% na primeira quinzena de outubro, mas aceleraram depois - tudo ao embalo das notícias a respeito da redução do IPI, benefício que acabou sendo prorrogado até o fim do ano pela presidente Dilma.

A queda da arrecadação está sendo sentida especialmente pelos Estados e municípios, que estão bem longe de sua meta fiscal. Os governos regionais são afetados pela redução das transferências federais em razão da queda da arrecadação dos tributos compartilhados como o IPI, Imposto de Renda (IR) e Cide, além do menor recolhimento de **ICMS**, a grande fonte de receita da maioria dos Estados, por causa da desaceleração da atividade econômica.

Os governos regionais tiveram um superávit de R\$ 1,14 bilhão em setembro, acumulando R\$ 20,5 bilhões no ano, ou 0,63% do **PIB**, bem distante da meta de 0,95% do **PIB** no ano. O próprio secretário do Tesouro já disse que dificilmente Estados e municípios cumprirão a meta deste ano.

Na esfera federal, a queda de arrecadação em função da desaceleração da economia e das desonerações também tem peso **importante**. Há uma diminuição generalizada da arrecadação de tributos como o IR, Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL), IPI, Imposto sobre Operações Financeiras (IOF) e Cide. As receitas do governo central cresceram 6,9% em termos nominais nos primeiros nove meses do ano, somando R\$ 642,4 bilhões. Já as despesas cresceram praticamente o dobro, 11,8% nominais para R\$ 587,7 bilhões, 6,2% acima das receitas. As despesas cresceram puxadas pelo aumento dos desembolsos com custeio e pagamento previdenciário, em função do aumento do salário mínimo neste ano.

Para fechar as contas, o governo voltou a apelar para o pagamento de dividendos por parte das empresas estatais. Em setembro, foram R\$ 3,6 bilhões, distribuídos pela Caixa Econômica Federal e pelo **BNDES**, acumulando R\$ 19,7 bilhões no ano. O governo conta em receber mais R\$ 10 bilhões em dividendos até o fim do ano.

A desaceleração do superávit primário está provocando ainda o aumento do déficit nominal, apesar de o juro básico vir caindo desde agosto de 2011.

Os decepcionantes resultados fiscais deste ano já levam alguns analistas a pôr em dúvida as contas de 2013, quando as desonerações fiscais terão impacto significativo.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Liminar do STF contra incentivo fiscal de SP pode elevar preço de tablet em até 10%:		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Por Eduardo Campos e Thiago Resende | De Brasília

O presidente da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), Humberto Barbato, alertou que os preços de produtos de informática e de comunicação fabricados no Estado de São Paulo podem sofrer aumento imediato de preço entre 10% e 12%.

A elevação é resultado de liminar concedida em Ação Direta de Inconstitucionalidade do Estado do **Amazonas** contra decreto do governo paulista. A decisão, do ministro Celso de Mello, do Supremo Tribunal Federal (STF), suspendeu incentivos fiscais do Imposto sobre Circulação de **Mercadorias e Serviços (ICMS)** a produtos de informática. Entre eles, os tablets.

"Acredito que as empresas, amanhã, já estarão sendo obrigadas a fazer aumento de preços, pois o **ICMS** de São Paulo terá de ser cobrado de qualquer maneira", disse Barbato ontem, após encontro com o ministro da Fazenda, Guido Mantega e outros 45 empresários do Grupo de Avanço da Competitividade (GAC).

Segundo o executivo, mais de 50% da **produção** de computadores, celulares, tablets, e outros produtos de tecnologia da informação está concentrada em São Paulo. Barbato disse que não há como recorrer da liminar do STF, mas que a determinação pode ser revista pelo plenário do tribunal.

A ação do Estado do **Amazonas** chegou ao Supremo no início do ano. O governador amazonense, Omar Abdel Aziz (PSD), afirmou na ação que as normas paulistas questionadas permitiam a redução da base de cálculo na fabricação e na comercialização de forma a limitar a carga

tributária efetiva a 0%. Essa redução é resultado de uma tributação de 7% com concessão de crédito tributário de 7%.

O governador alegou que a redução tributária é inconstitucional, porque o benefício não foi aprovado pelo Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz). Além disso, as disposições constitucionais transitórias estabelecem proteção especial à **Zona Franca** de **Manaus**, onde os tablets pagam **ICMS** de 12%.

Ainda de acordo com Barbato, a guerra fiscal se apresenta como um dos problemas mais graves na tomada de decisão de investimento, principalmente na área de tecnologia. "Reforçamos a necessidade de o **Governo Federal** intervir de forma muito severa junto aos governadores no sentido de vencer essa guerra fiscal. Do contrário, infelizmente, o caos estará colocado. Na nossa área o caos já está instalado, lamentavelmente", disse.

Em reunião com o ministro da Fazenda, Guido Mantega, empresários reclamaram da guerra fiscal e o ministro garantiu que fará um encontro com os governadores de todos os Estados para tratar do tema, disse o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson de Andrade. Outro problema citado foi que alguns Estados estão "desconsiderando os créditos tributários de **ICMS** de Estados que têm incentivo fiscal".

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Tarifa de <u>importação</u> é a maior em nove anos		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Por Sergio Leo | De Brasília

Após redução, ano a ano, desde 2002, a média de tarifas de importação aplicadas no Brasil voltou a crescer desde a crise financeira iniciada em 2007, e chegou, em 2011, ao maior patamar dos últimos nove anos, segundo levantamento do Ministério do Desenvolvimento, a pedido do Valor. A tarifa é um dos principais indicadores de protecionismo, política que, para boa parte dos analistas, aumentou no Brasil após a crise. O tema é polêmico, porém, e, segundo integrantes do governo e analistas independentes, as medidas do Brasil nem sequer compensam o desequilíbrio nos mercados com a desvalorização de moedas como o dólar, o yuan e o euro.

Dados da Organização Mundial de Comércio (OMC), com as tarifas médias de importação ponderadas pelo volume de comércio de cada produto, mostram que a elevação do custo das importações começou até antes da crise: o Brasil passou de uma tarifa média ponderada de 8,48% em 2004 para 8,7% em 2005; e saltou de uma tarifa média de 9% em 2007 e 9,05% em 2008 para a média de 10,26% em 2009, até chegar a 10,61% no ano passado. Em todos os cálculos, a tarifa média está, hoje, pouco acima do patamar em que estava em 2002.

Um dos raros estudos comparativos internacionais, realizado pela independente Global Trade Alert (GTA), para orientar as discussões do G-20, o grupo das maiores economias mundiais, aponta o Brasil entre os maiores usuários de medidas de proteção à indústria. Só oito países do globo, desde 2008, teriam editado mais medidas capazes de prejudicar importações em favor da indústria nacional, diz o GTA.

A contabilidade do GTA inclui, porém, medidas que não podem ser consideradas claramente protecionistas, como as ações de defesa comercial, que, embora imponham restrições e sobretaxas a produtos importados são dirigidas contra produtos beneficiados por subsídios ou preços artificiais, em desacordo com as regras da OMC. Nem sempre o uso de medidas antidumping (contra preços abaixo do normal nas importações) é guiado por critérios puramente técnicos, mas a seriedade da atuação do Brasil é reconhecida

internacionalmente, como mostra a ausência de contestação às medidas brasileiras na OMC.

Das 443 petições de medidas de defesa comercial feitas pelo setor privado desde 2005 até o primeiro semestre deste ano, 191 levaram a investigações e 193 foram indeferidas ou retiradas pelos peticionários (outras 56 estavam em análise). O cuidado dos técnicos levou a repetidas queixas do setor privado contra a lentidão do governo, até que, em 2011, com o Plano Brasil Maior, o governo mudou regras para agilizar e encurtar prazos desses mecanismos (o que incluiu exigência de mais dados e justificativas nas petições dos empresários contra importações).

Dos 430 processos de investigação abertos de 2005 até junho de 2012, 145 terminaram sem aplicação de medida contra importações. No ano de 2011, o primeiro do mandato de Dilma, houve o maior número de medidas impostas definitiva ou provisoriamente dos últimos 25 anos: 28 casos de sobretaxas a importados. Nesse ano, foram rejeitadas 14 petições, o segundo maior número de rejeições desde 1988.

Embora a metodologia do GTA seja contestada por muitos especialistas por reunir medidas de alcance e efeitos diversos em uma mesma estatística, o autor dos estudos, Simon Evenett, defende seu cálculo por registrar medidas contra importações com potencial discriminatório, quantidade de produtos e países afetados e de setores nacionais beneficiados. Das 233 regiões monitoradas, 192 têm desempenho melhor que o Brasil em todos esses pontos, calcula Evenett. Dados do GTA foram usados pelo ministro da Fazenda, Guido Mantega, em viagem a Londres, em setembro, para mostrar que, no saldo entre medidas protecionistas e medidas liberalizantes, o Brasil está atrás de 11 países, entre eles China, Índia, Estados Unidos, Alemanha e Inglaterra.

"O Brasil pecou, muitos países pecaram bem menos, uns poucos pecaram mais", reagiu Evenett, ao comentar, em nota, as declarações de Mantega.

O governo argumenta que, nos últimos anos, tem reduzido em grande quantidade tarifas de importações que vieram ao Brasil em grande volume, como os equipamentos para novas fábricas de montadoras de automóveis, entre elas

a Nissan, beneficiados pelo mecanismo de ex-tarifário, que diminui temporariamente o imposto sobre **importados**. Entre 2008 e 2011, anos de crise internacional, o **Brasil** autorizou redução em 2.986 itens, 2,5 mil só em 2011. Em 2012, a lista já soma 2,1 mil.

"Após a crise de 2008, os países desenvolvidos saíram na frente em medidas protecionistas, com aumento de tarifas e defesa comercial, mas o **Brasil** logo acompanhou", diz o economista Ivan Tiago Machado Oliveira, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), que não hesita em afirmar que o país ficou mais protecionista. "O problema maior é que os setores beneficiados por medidas são os mesmos que recebem proteção desde a década de 70", aponta.

Em um ponto analistas privados concordam: nos últimos dois anos, o **Governo Federal** passou a defender mais abertamente a proteção à indústria nacional, a ponto de adotar medidas que contrariam as regras da Organização Mundial do **Comércio** (OMC). Está nessa categoria o aumento do IPI decretado no ano passado para automóveis sem percentual mínimo de conteúdo nacional. Diferenciar, na

tributação interna, entre produtos **importados** ou produzidos localmente é discriminação inaceitável para a OMC.

O anúncio recente de aumento de tarifas de **importação** para 200 produtos, embora dentro dos limites definidos na OMC é condenado pelos que veem um aumento do protecionismo no Brasil. "Há aumento de tarifa para produtos intermediários, que afeta o custo de **produção** no **Brasil** e reduz a competitividade", critica a economista Sandra Rios, do Centro de Estudos de Integração e **desenvolvimento** (Cindes). "É uma política que parece mais voltada para atender à pressão de grupos específicos", diz ela. "Não se mostra caminho de saída e a proteção tende a se perpetuar."

A adoção de exigências de conteúdo nacional, embora promovida por vários governos, também sujeita o país a contestação na OMC. Em Genebra, diplomatas acompanham com interesse o caso aberto por Japão e União Europeia contra exigências de conteúdo local no programa de incentivo a energia renovável da a província canadense de Ontário. Há indicações de que os árbitros da OMC considerarão ilegais as exigências canadenses.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Fim do PIS/Cofins liberaria R\$ 2,1 bilhões anuais para investimentos		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Por De São Paulo

A desoneração de tributos - especificamente PIS e Cofins - sobre o setor de saneamento vai liberar imediatamente R\$ 2,1 bilhões por ano para investimentos. A estimativa é do diretor do departamento de água e esgoto do **Ministério** das Cidades, Johnny Ferreira dos Santos, com base no valor das duas contribuições recolhidas pelo setor. O governo projeta investimentos de R\$ 420 bilhões em saneamento no período 2010 a 2030.

Ao ouvir o comentário de Ferreira durante o 2º Seminário de Saneamento promovido pela Fiesp, na terça-feira, a presidente da Sabesp, Dilma Pena, disse considerar "muito bom" que o governo esteja pensando a sério sobre o tema e que a desoneração será "muito bem-vinda". O executivo do **Ministério**, porém, não deu mais detalhes sobre quando a medida virá.

A companhia de saneamento paulista responde por R\$ 600 milhões anuais em PIS/Cofins, quase um terço da arrecadação do setor. A presidente da estatal afirmou que o valor elevaria a capacidade de investimento da companhia. Só em 2011 a Sabesp gastou R\$ 2,4 bilhões em obras, parcerias público-privadas (PPPs) e locação de ativos - modalidade em que a companhia usa recursos de empresas privadas -, afirmou Dilma.

Durante o debate sobre universalização do saneamento, Dilma informou que a meta da companhia paulista é oferecer o serviço completo - fornecimento de água, coleta e tratamento de esgoto - para 100% das residências regulares de sua área de atuação até 2020 - uma década

antes da prevista pelo **Governo Federal** para a universalização em todo o país.

A Sabesp atua em 374 municípios de São Paulo - sendo que em 363 deles de forma direta, e o restante em parcerias com municípios e setor privado. O atendimento atinge um total de 37 milhões de consumidores. O serviço já atende a 100% da população regular em 163 cidades.

Hoje ainda com um perfil híbrido, a Sabesp deixará, com a universalização, de ser "uma grande construtora", nas palavras de sua presidente, para se tornar principalmente uma prestadora de serviços. Isso irá fazer com que a companhia reforce ainda mais seu modelo de gestão visando um aumento da produtividade. Durante o seminário, Dilma apresentou indicadores de melhoria da empresa. A produtividade, por exemplo, cresceu 63% entre 2008 e 2011.

Já o maior desafio do **Governo Federal** é suprir cerca de 50 milhões de brasileiros, um quarto da população total, com rede de coleta de esgoto. O déficit de ligações de esgoto estimado pelo **Ministério** das Cidades é de 17,7 milhões de residências urbanas.

Segundo Ferreira dos Santos, o país terá de dobrar os aportes para o setor feitos nos últimos três anos para dar conta de investir R\$ 420 bilhões até 2030 e, dessa forma, alcançar o atendimento de 100% da população urbana. (EB)

	VEÍCULO CORREIO DO ESTADO	EDITORIA	
	TÍTULO Empresários pedem a ministro da Fazenda prorrogação de incentivos fiscais		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Representantes da indústria e do varejo pediram hoje (31) ao ministro da Fazenda, Guido Mantega, a prorrogação de incentivos fiscais concedidos nos últimos meses. Na reunião do Grupo de Avanço da Competitividade (GAC), os empresários reivindicaram a extensão de benefícios para exportação, material de construção e investimentos de empresas com apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

Para o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Andrade, a principal reivindicação foi a prorrogação do Regime Especial de Reintegração de Valores Tributários para as Empresas Exportadoras (Reintegra). O regime, que prevê a devolução antecipada de até 3% do faturamento de exportadores para compensar a cobrança de tributos ao longo da cadeia produtiva, está previsto para acabar no fim do ano.

Os empresários reivindicaram ainda a prorrogação do Programa de Sustentação do Investimento (PSI), que também acabará em 31 de dezembro. Por meio do PSI, o **BNDES** fornece financiamento com juros baixos para a compra de bens de capital (máquinas e equipamentos usados na produção). As linhas de crédito especiais também financiam exportações e investimentos em tecnologia e inovação por parte das empresas.

A desoneração de Imposto sobre Produtos Industriais (IPI) para material de construção também foi abordada no encontro. Em agosto, o governo prorrogou o benefício até dezembro de 2013, mas, de acordo com Andrade, os empresários pediram que o incentivo seja estendido por mais tempo.

	VEÍCULO TERRA NOTÍCIAS	EDITORIA	
	TÍTULO Triumph anuncia construção da 1ª fábrica no Brasil		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

A Triumph Motorcycles quer o Brasil como um dos cinco maiores mercados mundiais da marca inglesa e, para isso, vai construir a sua primeira fábrica no País no Amazonas. A unidade vai produzir dois modelos na Zona Franca de Manaus: a Bonneville T-100 e a Tiger 800XC, mas também importar a Tiger Explorer. Hoje, para a Triumph, o Brasil é o 11º maior mercado.

Detalhes da fábrica - a 11ª da marca no mundo - serão anunciados na segunda-feira pelo diretor mundial de Marketing e Vendas da Triumph, Paul Stroud, e pelo gerente geral da subsidiária brasileira, Marcelo Silva. O anúncio ocorre no ano em que a Triumph completa 110 anos de existência.

Atualmente, a montadora produz 50 mil motos em suas dez plantas no mundo, segundo sua assessoria de imprensa. A empresa vai inaugurar a sua primeira concessionária no Brasil no próximo dia 10, na capital paulista.

A Triumph chega ao Brasil em um momento difícil para o mercado de motocicletas por conta, principalmente, de aumento da restrição do crédito para a compra desses veículos que derrubou as vendas em cerca de 18% em comparação ao ano passado, segundo dados da Associação Brasileira dos Fabricantes de Motocicletas, Ciclomotores, Motonetas, Bicletas e Similares (Abraciclo).

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO Pequenas empresas terão um <u>Ministério</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Promessa de campanha de Dilma, projeto está para entrar na pauta de votações da Câmara. O nome mais provável para a pasta é o de Gilberto Kassab

Ministério da Pequena Empresa deve começar a sair do papel na terça-feira

Com atraso de um ano, pasta pode ajudar Dilma a acomodar aliados. Kassab e Luiza Trajano estão cotados

Pedro Venceslau e

Cristina Ribeiro de Carvalho

Mais de um ano depois de ter sido anunciado pela presidente Dilma Rousseff como um projeto prioritário do governo, o Ministério da Micro e Pequena Empresa finalmente começará a sair do papel na semana que vem. Segundo líderes partidários do Congresso, ouvidos pelo Brasil ECONÔMICO, o projeto de lei 865/2011 do Executivo entrou no calendário do presidente da Câmara, Marco Maia, para ser apresentado ao colégio de líderes na próxima semana. A expectativa dos governistas é que a pasta seja criada até dezembro. “O projeto estava em regime de urgência, mas o governo perdeu um pouco a pressa porque ele estava trancando a pauta”, explica um assessor da Câmara. A nova investida não acontece nesse momento por acaso. A presidente pretende fazer uma reforma ministerial para acomodar aliados que ajudaram o PT nas eleições. Um deles é o prefeito de São Paulo, Gilberto Kassab. “O nome mais cotado para assumir o novo Ministério é o Kassab ou alguém do PSD, indicado por ele”, afirma um deputado do primeiro escalão petista no Congresso. No PSD, entretanto, esse movimento é visto com desconfiança. A sigla, que saiu fortalecida das eleições e tem a quarta maior bancada da Câmara, espera um espaço maior na Esplanada dos Ministérios. O plano B do Palácio do Planalto é reconvidar a empresária Luiza Trajano, do Magazine Luiza. Em agosto do ano passado, ela chegou a ser anunciada pela imprensa como a nova ministra de Dilma. Depois disso, porém, o projeto da nova pasta esbarrou nas sucessivas crises ministeriais e acabou congelado de vez devido às eleições municipais. A reportagem apurou que Luiza Trajano não conta mais com esse cenário e disse a interlocutores que nunca chegou a ser formalmente convidada. A assessoria informou que Luiza não falará sobre o tema, já

que está no exterior. O assunto estará no cardápio de um jantar na próxima terça-feira (6) no Palácio Alvorada entre as cúpulas do PMDB e do PT.

O presidente da Frente Parlamentar da Pequena e Média Empresa, Pedro Eugênio (PT-PE), afirmou que há um entendimento da bancada do PT de que é importante a criação desse Ministério. Os demais líderes da base aliada prometem não criar obstáculos para o projeto. Eugênio lembra que, em 2011, a troca de ministros e a reforma do Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) acabaram tirando a urgência do projeto. “Já neste ano tivemos o período eleitoral, que também retardou o processo. Isso não significa que o governo não tem interesse em revogar o projeto, ele só demorou a andar por esses motivos. Temos entendimento de que esse objetivo está de pé”, afirma o deputado. Ele acredita que a criação da pasta será importante para a economia, já que representam mais da metade de emprego gerado no país. Uma das funções da nova pasta, de acordo com Eugênio, seria ajudar o setor a participar da pauta de exportação brasileira, contribuindo com a balança comercial. “Elas exportam muito pouco, mas com um foco mais forte na capacitação delas esse cenário tende a se reverter”, acredita. “O novo Ministério pode colaborar também na coordenação com outros Ministérios para financiamento, capacitação tecnologia e gerencial”, completa. O especialista em finanças públicas do Instituto de Pesquisas Aplicadas (Ipea), Mansueto Almeida, tem um olhar mais pessimista sobre a criação de mais um Ministério. “O Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior o do Turismo são alguns dos exemplos que têm em suas gerências secretarias voltadas a promover e ajudar as PMEs”.

TRÊS PERGUNTAS A...ALENCAR BURTÍ

Presidente do Serviço de Apoio às Micros e Pequenas Empresas

“Antes tarde do que nunca. Essa é uma decisão inteligente”

Atuando não por favor, mas por compreensão. É assim que Alencar Burti enxerga a criação do **Ministério** das Pequenas Empresas.

Qual o posicionamento do Sebrae sobre a criação do **Ministério** das Pequenas e Médias Empresas?

Essa decisão poderia ter sido tomada mais cedo. Mas antes tarde do que nunca. O governo tomou uma atitude inteligente, mostrando que vai adotar ações e cuidados necessários em prol dos pequenos empresários.

O sr. arriscaria um palpite sobre como poderá ser a atuação desse **Ministério**?

Será um **Ministério** que atuará não por favor, mas por compreensão de que o mundo é outro. Um mundo que representa um contingente grande de pequenas empresas. Ele não vai proteger, mas dar meios de financiamento para o setor.

Então o **Ministério** irá trabalhar para unir pequenas empresas às grandes?

Temos apenas um Brasil, mas leis e burocracias estão criando 27 países. E essa constatação precisa mudar a cabeça dos políticos e empresários. Quando eles têm dificuldades de encontrar solução acabam se dividindo. Então, no momento em que se divide não soma mais. Por isso, acredito que o **Ministério** vai trabalhar além do setor, para o Brasil. De dois anos para cá, o micro empresário está conquistando o espaço que sempre foi lhe negado.

	VEÍCULO BOL NOTÍCIAS	EDITORIA	
	TÍTULO Governo prepara proposta que altera cobrança de <u>ICMS</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O ministro do **Desenvolvimento**, Fernando **PIMentel**, afirmou ontem que o governo prepara uma proposta para alterar o sistema de cobrança de **ICMS** (Imposto sobre Circulação de **Mercadorias e Serviços**) e pôr fim à guerra fiscal entre os Estados.

A medida, ainda sem data, está sendo formulada pelo **Ministério** da Fazenda e integra o novo pacote de ações de estímulo à indústria que o governo pretende anunciar no primeiro trimestre do ano que vem. Será o terceiro conjunto de medidas lançadas pelo governo desde agosto de 2011.

Segundo ele, as novas regras levarão em conta os incentivos fiscais, relativos à redução de **ICMS**, já concedidos às empresas nos diferentes Estados, um pedido já feito pelos empresários.

"O governo não pensa em fazer uma mudança tão radical que desorganize o sistema produtivo como ele é hoje", disse **PIMentel**, após reunião do CNDI (Conselho Nacional de **Desenvolvimento** Industrial), no Palácio do Planalto, para discutir os resultados do primeiro ano do Plano **Brasil** Maior, lançado pelo governo em 2011.

A preocupação com a guerra fiscal foi externada, durante a reunião, pela CNI (Confederação Nacional da Indústria). Segundo o presidente da entidade, Robson Andrade, o cenário é de insegurança jurídica. O STF (Supremo Tribunal Federal) deve se posicionar sobre o tema ainda em 2012. "O país inteiro está com uma insegurança enorme,

porque de repente você pode ver os incentivos fiscais retirados", disse Andrade.

A CNI defende que os incentivos já concedidos sejam convalidados e que eventuais impedimentos à guerra fiscal entre os Estados sejam válidos apenas para futuros empreendimentos.

Segundo Andrade, outra demanda apresentada na reunião foi a possibilidade de estender benefícios concedidos a montadoras à cadeia de **produção** automobilística, como o setor de autopeças.

"Senão nós vamos ficar com as montadoras no Brasil, mas **importantando** todos os componentes", disse.

Segundo o ministro Fernando **PIMentel**, das 63 medidas previstas no **Brasil** Maior, 49 já estão em operação. Entre as ações implantadas, estão a desoneração da folha de pagamento para 40 setores considerados intensivos de trabalho, o novo regime automotivo e medidas de estímulo às **exportações**.

Também participaram da reunião o ministro da Fazenda, Guido Mantega, o presidente do **BNDES**, Luciano Coutinho, além de representantes da sociedade civil.

	VEÍCULO AMAZÔNIA NA REDE	EDITORIA	
	TÍTULO Suframa busca área para um novo <u>Distrito Industrial</u> em <u>Manaus</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Manaus – A lista de investidores interessados em áreas incentivadas pela Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa) é grande.

A autarquia possui mais de 114 solicitações de empresas. O governo do Estado e Prefeitura de **Manaus** realizam levantamento de terrenos planos nos arredores de **Manaus** e áreas da Região Metropolitana de **Manaus** (RMM) como alternativas para atender a demanda.

O Superintendente Thomaz Nogueira garante que há uma proposta concreta trabalhada pela Secretaria de Estado de Planejamento e Desenvolvimento Econômico (Seplan) em conjunto com o Governo Federal.

O secretário de Planejamento, Airton Claudino, disse que é preciso pensar em novas alternativas, caso o projeto de extensão territorial da Zona Franca de **Manaus** (**ZFM**) seja aprovado. Entretanto, na avaliação do secretário, os trabalhos não podem esperar a aprovação. “Como medida de prevenção, há um levantamento de áreas que possam compor um novo Distrito Industrial nas áreas metropolitanas”, afirmou.

De acordo com Claudino, algumas áreas do Distrito 2 foram invadidas e, hoje, são ocupadas por famílias; outras têm topografia ruim, o que eleva o custo para a preparação e terraplanagem dos terrenos. “É preciso procurar outras alternativas. Já estamos fazendo isso”, disse.

O consultor econômico Raimundo Lopes Filho avalia que os espaços concedidos às empresas do **PIM** se traduzem em incentivo aos empresários. Segundo o profissional, a **Suframa**

ampliou o Distrito Industrial em 5 mil hectares, mas somente cerca de 40% foi ocupado por empresas. “Temos 3 mil hectares da área de expansão do DI totalmente ocupadas por invasores”, disse.

Resguardar direitos

O presidente do Centro da Indústria do Estado do **Amazonas** (Cieam), Wilson Périco, avalia a expansão do Distrito Industrial para a Região Metropolitana de **Manaus** com receio. O dirigente disse que a Constituição Federal é a única garantia da **ZFM** como salvaguarda, apontando como exemplo a Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adin). “Somos calçados na Constituição. Se abrir para alterar ampliações e alguma coisa for inserida e houver prejuízo ao Estado, não teremos mais essa salvaguarda, essa legalidade de nos sustentarmos por meio da Constituição. Por isso, vejo com certo receio a busca pela ampliação”, admitiu.

Segundo Périco, o Distrito 2 tem dificuldade de áreas. Conforme o presidente, os terrenos que sobram são acidentados, o que leva muitas empresas para a Avenida Torquato Tapajós, devido à infraestrutura, terraplanagem e oferta dos serviços oferecidos. “Temos que encontrar alternativas. Mas, isso não passa só pela **Suframa**, envolve a Prefeitura de **Manaus** e o governo do Estado”, afirmou.