

## Blogs Fernando Dantas

### Fernando Dantas

*Economia e políticas públicas*



Pesquisar

## Uma proposta para a Zona Franca

FERNANDO DANTAS  
Quarta-Feira 23/07/14

A Zona Franca de Manaus, cujos benefícios foram prorrogados até 2073 depois de votação final no Senado na quarta-feira, 16/7, teve um custo fiscal de R\$ 24 bilhões em 2013 em isenções e reduções de impostos federais. Apesar de as empresas na Zona Franca terem margens líquidas que as colocam entre as mais lucrativas da [...]

A Zona Franca de Manaus, cujos benefícios foram prorrogados até 2073 depois de votação final no Senado na quarta-feira, 16/7, teve um custo fiscal de R\$ 24 bilhões em 2013 em isenções e reduções de impostos federais. Apesar de as empresas na Zona Franca terem margens líquidas que as colocam entre as mais lucrativas da economia brasileira, o seu número e a quantidade de empregos que geram têm se mantido estáveis nos últimos 20 anos: um total de 455 firmas empregando 118 mil pessoas em 2013, ante 480 empregando 118 mil em 1993.

Esses dados estão em recente trabalho do economista José Tavares, diretor do Centro de Estudos de Integração e Desenvolvimento (Cindes), no Rio. No estudo, o pesquisador mostra que, apesar do caminhão de recursos públicos carreado para a Zona Franca nas últimas décadas, o polo industrial não modificou duas características que vêm da sua fundação: a elevada proporção de insumos importados e a reduzida competitividade internacional.

Dado que a Zona Franca é apoiada por um amplo arco político que vai do PSol ao DEM, Tavares propõe no trabalho que ela seja transformada num polo de integração industrial entre o Brasil e os países andinos, como Venezuela, Colômbia, Peru e Equador. Para isso, no entanto, é preciso agilizar e completar algumas obras da Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-americana (IIRSA), ampliar e melhorar a malha de transporte aéreo entre Manaus e as nações vizinhas e adaptar o marco institucional da Zona Franca. O trabalho do diretor do Cindes foi feito para Confederación Venezolana de Industriales (Conindustria).

A Zona Franca sempre teve, desde a sua implementação efetiva em 1968, o foco na substituição de importações com o suporte de isenções tributárias. Como explica Tavares, a partir de 1991 os requisitos de conteúdo local da Zona Franca passaram a ser aferidos por meio do Processo Produtivo Básico (PPB), ou, na definição legal, “o conjunto mínimo de operações, no estabelecimento fabril, que caracteriza a efetiva industrialização de determinado produto”.

A Zona Franca, porém, permaneceu basicamente uma plataforma de montagem de produtos para consumo no mercado interno. No seu principal segmento, a indústria eletroeletrônica, que responde por mais de 50% do faturamento local, o conteúdo importado é de 78% e o coeficiente exportado de apenas 1%. Segundo Tavares, essas características abrangem quase toda a produção da Zona Franca, que também peca pelo baixo índice de inovação.

Para o economista, os custos de transporte e o uso do PPB explicam em boa parte as características pouco competitivas da produção da Zona Franca. No segundo caso, ele nota que “como o PPB de cada produto é definido pela firma interessada em obter os incentivos fiscais, esta se compromete em realizar apenas aquelas atividades compatíveis com as vantagens locacionais da região amazônica”.

Ele observa ainda que o déficit comercial do estado do Amazonas saiu de pouco mais de US\$ 2 bilhões em 2001 para US\$ 13 bilhões em 2013, confirmando o caráter de montagem com insumos importados da Zona Franca. Uma parcela de 73% das importações veio dos países asiáticos.

## **IIRSA**

A IIRSA foi lançada em 2000, na época de Fernando Henrique Cardoso, e foi endossada pelos governos dos 12 países da América do Sul. O propósito era o de enfrentar as lacunas históricas na integração da infraestrutura sul-americana, com ênfase em transportes. A iniciativa foi reafirmada tanto por Lula como por Dilma Rousseff.

Em seu trabalho, Tavares nota que cinco empreendimentos de pequeno e médio porte da IIRSA, ligados à recuperação de rodovias, melhoria da navegabilidade de hidrovias e modernização de portos, num valor total de US\$ 7,2 bilhões, reduziriam o os custos de transportes entre Manaus e os países andinos. Ele nota que é um valor inferior ao custo fiscal da Zona Franca em um ano. No entanto, apesar da prioridade conferida pelos países signatários, os projetos estão atrasados.

A outra questão é a ligação aérea entre Manaus e os países andinos, que hoje habitualmente se faz com rotas passando por São Paulo, Panamá ou Miami. Boa parte da produção da zona Franca é transportável por via aérea, e o barateamento e encurtamento das rotas evidentemente facilitaria a integração regional. Tavares acha inclusive que os governos dos países envolvidos poderiam dar incentivos

limitados no tempo para quebrar o círculo vicioso em que não há voos diretos porque não há demanda, e não há demanda porque não há voos diretos.

Por fim, o economista considera que, dentro da perspectiva de transformar a Zona Franca num instrumento de integração com os países andinos, a exigência do PPB poderia ser eliminada e substituída pelo compromisso das empresas que recebem benefícios de formar parcerias regionais, pelas quais os empresários das nações vizinhas poderiam investir nas unidades produtivas já existentes, suprir matérias primas ou componentes ou distribuir os produtos nos seus mercados domésticos.

*Fernando Dantas é jornalista da Broadcast ([fernando.dantas@estadao.com](mailto:fernando.dantas@estadao.com))*

*Esta coluna foi publicada pela AE-News/Broadcast em 21/7/14, segunda-feira.*