



UNIVERSIDADE FEDERAL DO CEARÁ - UFC
CURSO DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA - CAEN
MESTRADO PROFISSIONAL EM ECONOMIA - MPE

GERLENE EUGÊNIA MELO DE LIMA

**INCENTIVOS FISCAIS DO ICMS E AS IMPORTAÇÕES DOS ESTADOS
BRASILEIROS: IMPACTOS DA RESOLUÇÃO DO SENADO FEDERAL Nº 13/2012
SOBRE A GUERRA FISCAL DOS PORTOS**

Orientadores: Prof. Dr. Marcelo Lettieri Siqueira e
Prof. Dr. Frederico Augusto Gomes de Alencar

FORTALEZA

2017

GERLENE EUGÊNIA MELO DE LIMA

**INCENTIVOS FISCAIS DO ICMS E AS IMPORTAÇÕES DOS ESTADOS
BRASILEIROS: IMPACTOS DA RESOLUÇÃO DO SENADO FEDERAL Nº 13/2012
SOBRE A GUERRA FISCAL DOS PORTOS**

Dissertação de Mestrado apresentada à coordenação do Curso de Pós-Graduação em Economia – Mestrado Profissional – da Universidade Federal do Ceará - UFC, como requisito parcial para a obtenção do Título de Mestre em Economia. Área de Concentração: Economia do Setor Público.

Orientadores: Prof. Dr. Marcelo Lettieri Siqueira e Prof. Dr. Frederico Augusto Gomes de Alencar.

FORTALEZA

2017

D32i de Lima, Gerlene Eugênia Melo.
Incentivos fiscais do ICMS e as importações dos estados brasileiros : impactos da Resolução do Senado Federal nº 13/2012 sobre a guerra fiscal dos portos / Gerlene Eugênia Melo de Lima. – 2017.
65 f. : il. color.

Dissertação (mestrado) – Universidade Federal do Ceará, Faculdade de Economia, Administração, Atuária e Contabilidade, Mestrado Profissional em Economia do Setor Público, Fortaleza, 2017.
Orientação: Prof. Dr. Frederico Augusto Gomes de Alencar.
Coorientação: Prof. Dr. Marcelo Lettieri Siqueira.

1. ICMS. 2. Resolução do Senado Federal nº 13/12. 3. Importação. 4. Guerra Fiscal dos Portos. 5. Incentivos Fiscais. I. Título.

CDD 330

GERLENE EUGÊNIA MELO DE LIMA

**INCENTIVOS FISCAIS DO ICMS E AS IMPORTAÇÕES DOS ESTADOS
BRASILEIROS: IMPACTOS DA RESOLUÇÃO DO SENADO FEDERAL Nº 13/2012
SOBRE A GUERRA FISCAL DOS PORTOS**

Dissertação de Mestrado apresentada à
Coordenação do Curso de Pós-Graduação em
Economia – Mestrado Profissional – da
Universidade Federal do Ceará - UFC, como
requisito parcial para a obtenção do Título de
Mestre em Economia. Área de Concentração:
Economia do Setor Público

Aprovada em: ___/___/_____.

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. Frederico Augusto Gomes de Alencar (orientador)
Universidade Federal do Ceará – UFC

Dr. Marcelo Lettieri Siqueira
Receita Federal do Brasil (coorientador)

Prof. Dr. Ricardo Brito Soares
Universidade Federal do Ceará – UFC

AGRADECIMENTOS

Ao Senhor Deus Todo Poderoso, pelo seu cuidado e presença em minha vida. Quantas vezes já me impulsionou a chegar a lugares que nunca imaginei estar, alimentando a confiança que tenho Nele e me dando a Sua paz, que excede todo o entendimento.

Aos meus pais, por toda a base existencial e pelos estímulos e exemplos de determinação em sempre buscar o estudo para conseguir alcançar avanços na vida. Em especial à minha mãe, pela sua dedicação incansável, paciência e amor.

A todos os meus familiares e anjos disfarçados de funcionários e fisioterapeutas, pelos estímulos, paciência e flexibilidade em seus horários para tornar possível a conclusão do mestrado.

Aos meus colegas de trabalho, por sempre estarem ao meu lado me incentivando a vencer os desafios, inclusive este. Ao Kleber Júnior Silveira, em especial, que foi essencial neste processo com seus conselhos.

Aos meus colegas de mestrado, pelo apoio fundamental para conseguir passar por cada disciplina, em especial ao Carlos Rogério dos Santos Pereira, meu grande amigo.

Ao meu orientador, professor Dr. Marcelo Lettieri. Não tenho palavras para expressar a gratidão por tanta disponibilidade e parceria.

RESUMO

Uma das modalidades da Guerra Fiscal é a chamada "Guerra dos Portos", que consiste na concessão de incentivos fiscais de ICMS incidente na importação de mercadorias originárias de outros países, bem como do ICMS incidente na operação interestadual destes produtos, a fim de atrair investimentos e promover o fluxo de importações e arrecadação de ICMS para o Estado que concede o incentivo. Com o objetivo de por fim à "Guerra dos Portos" e aumentar a capacidade competitiva da produção nacional, foi publicada a Resolução do Senado Federal nº 13/12, com vigência a partir de 2013. Este trabalho procura verificar se a referida medida legal trouxe efetivamente algum resultado no combate à "Guerra dos Portos", a partir da análise dos valores das importações destinadas aos Estados do Amazonas, Pará, Bahia, Ceará, Pernambuco, Goiás, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, e da arrecadação do ICMS dos Estados do Ceará e Espírito Santo. Os resultados mostraram que a referida medida legal só foi significativa para a importação de cinco dos estados estudados e teve o maior impacto negativo sobre as importações e a arrecadação Estado do Espírito Santo.

Palavras-chave: ICMS. Resolução do Senado Federal nº 13/12. Importação. Guerra Fiscal dos Portos. Incentivos Fiscais

ABSTRACT

One of the modalities of the Fiscal War is the so-called "War of the Ports", which consists in the concession of ICMS tax incentives on the importation of goods originating in other countries, as well as ICMS on the interstate operation of these products, in order to attract investments and promote the flow of imports and collection of ICMS to the State that grants the incentive. With the aim of ending the "War of the Ports" and increasing the competitive capacity of national production, Federal Senate Resolution 13/12 was published, effective as of 2013. This work seeks to verify if said legal measure has brought in fact, some result in the fight against the "War of the Ports", from the analysis of the values of the imports destined for the States of Amazonas, Pará, Bahia, Ceará, Pernambuco, Goiás, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Gerais, Rio de Janeiro and São Paulo, and the collection of ICMS from the states of Ceará and Espírito Santo. The results showed that the mentioned legal measure was only significant for the import of five of the studied states and had the greatest negative impact on imports and the state of Espírito Santo.

Keywords: ICMS. Federal Senate Resolution nº 13/12. Import. General Fiscal of the Ports. Tax Incentives.

LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Ilustração 1 - Estado portuário e produtor são os mesmos.....	18
Ilustração 2 - Estado portuário e produtor são diferentes.....	18
Ilustração 3 - Estado importador e produtor são diferentes e com incentivos fiscais para a importação.....	18
Ilustração 4 - Estado importador e produtor são diferentes e com incentivos fiscais para a importação, após Resolução nº 13/12	25

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1 - Balança comercial do Ceará	30
Gráfico 2 - Importações do Ceará por tipo de produto	31
Gráfico 3 - Exportações do Nordeste	31
Gráfico 4 - Importações do Nordeste	31
Gráfico 5 - Exportações do Ceará.....	32
Gráfico 6 - Importações do Ceará.....	32
Gráfico 7- Importações Brasileiras por tipo de produto e acumulada antes e após a Resolução do Senado nº 13/12	36
Gráfico 8 - Importações Brasileiras de 2006 a 2016.....	36
Gráfico 9 - Importações acumuladas de 2006 a 2016 - Maiores importadores	37
Gráficos 10 a 35 - Importações por tipo de produto (à esquerda) e participação relativa dos Estados nas importações do Brasil (à direita)	38
Gráfico 36 - Importações acumuladas de 2006 a 2016 - Estados estudados	43
Gráfico 37 - Índice da taxa de câmbio efetiva real (IPA-DI) - Jun/1994=100.....	43
Gráfico 38 - Arrecadação do ICMS (R\$) - CONFAZ – Ceará – Preços de dez/2016..	44
Gráfico 39 - Arrecadação do ICMS (R\$) - CONFAZ –Espírito Santo – Preços de dez/2016 (IPA).....	44
Gráfico 40 - Arrecadação do ICMS (R\$) - SEFAZ/CE – Preços de dez/2016 (IPA)..	44

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 - Porcentagem das importações de Bens de Consumo em relação ao total das importações realizadas para a UF.....	35
Tabela 2 - Participação relativa dos Estados nas importações do Brasil antes e após Resolução do Senado nº 13/12.....	37
Tabela 3 - Resultados dos Testes de Raízes Unitárias (ADF Aumentado).....	52
Tabela 4 - Teste de Cointegração de Johansen, Equações Cointegrantes e Relações de Longo Prazo.....	53
Tabela 5 - Resultados dos Testes de Raízes Unitárias (ADF Aumentado) - Equações de Arrecadação.....	55
Tabela 6 - Teste de Cointegração de Johansen, Equações Cointegrantes e Relações de Longo Prazo - Equações de Arrecadação.....	55

LISTA DE ANEXOS

ANEXO I - Dados anuais das importações acumulados de 2006 a 2012 e 2013 a 2016 para todas as unidades federadas - MDIC.....	64
--	----

SUMÁRIO

SUMÁRIO.....	11
1. INTRODUÇÃO.....	12
2. REVISÃO LITERÁRIA.....	14
2.1 ICMS E A "GUERRA DOS PORTOS".....	14
2.1.1 ICMS.....	14
2.1.2. Guerra fiscal.....	16
2.1.3. Importação no Brasil e a "Guerra dos Portos".....	19
2.1.4. Resolução do Senado Federal nº 13/12.....	24
2.2. INCENTIVOS FISCAIS NO CEARÁ.....	27
2.2.1 Incentivos fiscais concedidos.....	32
3. BASE DE DADOS E METODOLOGIA.....	35
3.1 BASE DE DADOS.....	35
3.1.1. Análise dos dados anuais coletados das importações.....	35
3.1.2. Demais Dados.....	41
3.2 METODOLOGIA.....	45
3.2.1 Testes de Raiz Unitária.....	45
3.2.2 Análise de Cointegração.....	47
3.2.3 Modelo de Correção de Erros.....	49
4. RESULTADOS.....	51
5. CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	57
REFERÊNCIAS.....	60

INCENTIVOS FISCAIS DO ICMS E AS IMPORTAÇÕES DOS ESTADOS BRASILEIROS: IMPACTOS DA RESOLUÇÃO DO SENADO FEDERAL Nº 13/2012 SOBRE A GUERRA FISCAL DOS PORTOS

1. INTRODUÇÃO

A Guerra Fiscal entre os Estados brasileiros na busca de aumentar a arrecadação do ICMS e promover o desenvolvimento regional vem, ao longo dos anos, causando conflitos entre os Estados em razão dos incentivos fiscais concedidos à revelia do CONFAZ - Conselho Nacional de Política Fazendária.

Uma das modalidades dessa Guerra Fiscal é a chamada "Guerra dos Portos", que consiste na concessão de incentivos fiscais de ICMS incidente na importação de mercadorias originárias de outros países, bem como do ICMS incidente na operação interestadual destes produtos, a fim de atrair investimentos, promover o fluxo de importações e aumentar a arrecadação do ICMS para o Estado que concede o incentivo.

Com os incentivos, as empresas importadoras recolhem um valor inferior de ICMS, em relação ao recolhido na importação realizada por outro Estado, e posteriormente repassam essas mercadorias para os outros Estados nas operações interestaduais. Ocorre que, sendo o ICMS um imposto não cumulativo, ao repassar a mercadoria importada para outro Estado, a empresa importadora muitas vezes transfere créditos fictícios (ditos "podres"), pois são créditos de um imposto que efetivamente não foi recolhido no Estado de origem.

Até 2012, os incentivos fiscais na importação podiam gerar à empresa importadora um ganho de até 9% do valor da mercadoria importada, quando, por exemplo, na operação interestadual era destacado na nota fiscal o imposto correspondente à alíquota de 7% ou 12%, mas só tinha sido efetivamente recolhido 3% na operação de importação em razão de alguma concessão de redução do ICMS incidente na importação, imposto que sem redução deveria ser pago 17% ou 18%.

Conforme os interesses defendidos, os incentivos fiscais na importação são vistos de maneira completamente diferente; um exemplo é a análise feita pela FIESP e o entendimento dado pela Associação Brasileira de Empresas de Comércio Exterior - ABECE

sobre o crescimento das importações ocorrido no Brasil nos últimos anos e sobre os efeitos das políticas estaduais para aumentar as importações.

O fato é que a prática fere as regras do CONFAZ, é considerada pela maioria um favorecimento indevido das importações e vem sendo apontada como uma das causas do agravamento do processo de desindustrialização ocorrido no Brasil.

Com o objetivo de pôr fim à Guerra dos Portos e aumentar a capacidade competitiva da produção nacional, foi publicada, em 25 de abril de 2012, a Resolução do Senado Federal nº 13/12, com vigência a partir de 2013, em que estabelece a alíquota de ICMS em 4% para as operações interestaduais de mercadorias importadas com produção similar nacional ou para mercadorias industrializadas no Brasil, cujo valor do conteúdo importado é superior a 40% do valor total da mercadoria ou bem.

Assim, ao invés de utilizar as alíquotas de 7% ou 12% nas operações interestaduais para repassar o crédito do ICMS do Estado de origem para o Estado de destino, será utilizada apenas a alíquota de 4%.

A aplicação da carga tributária menor busca diminuir ou anular os benefícios concedidos na importação, a fim de desestimular a importação pelo Estado que concede o incentivo fiscal, diminuindo o retorno real que o incentivo traria para a empresa importadora.

Após quatro anos da Resolução do Senado Federal nº 13/12 estar em vigor, este estudo procura verificar se a referida medida legal trouxe efetivamente algum resultado no combate à "Guerra dos Portos", a partir da análise dos valores das importações destinadas aos Estados, abrangendo Estados que concedem os benefícios nas importações e os que sofrem as consequências dos benefícios concedidos pelos outros Estados; e a partir da análise da arrecadação do ICMS dos Estados do Espírito Santo e do Ceará, sendo para este último feita análise de forma mais aprofundada.

Para tanto, este trabalho foi dividido em 4 seções, além das considerações finais, contando com esta introdução. A segunda seção trata da revisão da literatura sobre o tema, apresentando as características do ICMS; a Guerra Fiscal de forma mais ampla e a "Guerra dos Portos" em particular; a relação entre as importações no Brasil, a indústria nacional e a "Guerra dos Portos", apresentando estudos realizados sobre o assunto; a Resolução do Senado Federal nº 13/12 e algumas repercussões de sua implementação; e algumas considerações sobre o Ceará e os incentivos fiscais por ele concedidos. A terceira seção faz uma análise dos dados empíricos coletados das importações, fala sobre os dados utilizados nos modelos econométricos e explica a metodologia adotada. Na quarta seção são apresentados e discutidos os resultados obtidos.

2. REVISÃO LITERÁRIA

2.1 ICMS E A "GUERRA DOS PORTOS"

2.1.1 ICMS

O ICMS, imposto sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, é um imposto de competência dos Estados e do Distrito Federal¹, que apresenta como uma das hipóteses de incidência as operações relativas à circulação de mercadorias.

O bem material se torna mercadoria quando seu fim é a geração de riqueza através da venda, integrando um ciclo econômico com início no produtor até o consumidor final. O ICMS é, desta forma, um imposto sobre o consumo.

Conforme Ataliba e Giardino (2004), o núcleo da hipótese de incidência do ICMS é a operação, compreendida como relação jurídica entre pessoas distintas em que há transmissão, total ou parcial, de poderes jurídicos sobre a mercadoria. Assim, não é qualquer operação, mas apenas as operações que impliquem circulação de mercadoria, isto é, onde há a transferência, de domínio ou de posse, de titularidade por meio de contrato comercial, portanto, as operações mercantis.

Além de ser um imposto incidente sobre operações mercantis, outra característica peculiar do ICMS é a de ser não cumulativo, ou seja, o valor pago na operação será crédito para o imposto incidente na operação seguinte, de tal forma que o imposto é cobrado sobre o valor que é acrescido na mercadoria no ciclo de geração de riqueza.

2.1.1.1 ICMS na Importação

O ICMS importação, por sua vez, possui a seguinte previsão legal:

Na CF:

“IX - incidirá também:

a) sobre a entrada de bem ou mercadoria importados do exterior por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte habitual do imposto, qualquer que seja a sua finalidade, assim como sobre o serviço prestado no exterior, **cabendo o imposto ao Estado onde estiver situado o domicílio ou o estabelecimento do destinatário da mercadoria, bem ou serviço;**” (art 155° IX a) da CF, grifo nosso)

Na Lei Kandir:

“§ 1° O imposto incide também:

¹ Art 155°, II da CF e art 1° da Lei 87/1996 e art. 52° do CTN.

I - sobre a entrada de mercadoria ou bem importados do exterior, por pessoa física ou jurídica, ainda que não seja contribuinte habitual do imposto, qualquer que seja a sua finalidade;" (art. 2º § 1º da Lei nº87/96)

"Art. 11. O local da operação ou da prestação, para os efeitos da cobrança do imposto e definição do estabelecimento responsável, é:

I - tratando-se de mercadoria ou bem:

d) importado do exterior, **o do estabelecimento onde ocorrer a entrada física;**" (Lei nº 87/96, grifo nosso)

A regra-matriz do ICMS importação tem como critério material a realização de operações relativas à circulação não apenas de mercadorias, mas quaisquer bens que ingressam no mercado nacional, entrando no círculo econômico do país, qualquer que seja a sua finalidade.

O momento da entrada no território nacional foi determinado no art. 12, IX da Lei Kandir como o do desembaraço aduaneiro. Este pode ocorrer em qualquer lugar do país, mas o Estado competente (sujeito ativo) para cobrar o imposto será o do importador, destinatário da mercadoria ou bem (sujeito passivo), sujeitando o contribuinte à legislação desse Estado e à política tributária nele presente.

No ICMS importação, o imposto recolhido no desembaraço aduaneiro é lançado como crédito na escritura fiscal do estabelecimento do contribuinte e utilizado para compensar o ICMS devido nas operações de saída de mercadoria deste mesmo estabelecimento. Na operação de venda dessa mercadoria importada para estabelecimento situado em Estado diferente do importador, incidirá o ICMS com a alíquota interestadual, que deverá ser pago pelo vendedor ao seu Estado, Estado de origem, e será crédito na escritura fiscal do comprador, localizado no Estado de destino.

Cada Estado determina a alíquota interna de ICMS que irá utilizar, de acordo com o produto, sendo a alíquota de ICMS importação uma alíquota interna. Já as alíquotas interestaduais de 4%, 7% e 12%², até o final de 2015, eram aplicadas exclusivamente quando a operação ocorria entre contribuintes do ICMS. A partir de 2016, no entanto, com a EC 87/2015, as alíquotas interestaduais também passaram a ser aplicadas quando o destinatário da mercadoria é um não contribuinte.

Quando o importador paga o ICMS importação com alíquota menor ou paga de forma financiada, se credita desse valor, ou de um crédito presumido, e paga só a diferença entre o ICMS devido na operação interestadual e o valor do crédito. No entanto, o adquirente

² Incide a alíquota de 7% para as operações interestaduais quando o Estado de origem for do sul ou sudeste, exceto Espírito Santo, e o de destino for do norte, nordeste e centro-oeste, incluindo Espírito Santo. Incide a alíquota de 12% nos demais casos das operações interestaduais em que não se aplicam as alíquotas de 4% e 7%.

da mercadoria importada na operação interestadual se creditará do imposto destacado na nota fiscal, independentemente se o imposto foi pago, se possui algum benefício fiscal ou financeiro.

É possível observar, portanto, que apesar da previsão legal do ICMS delimitar os aspectos espaciais do fato jurídico tributário em determinado Estado, os seus efeitos jurídico-econômicos são, inevitavelmente, difundidos por todo o território nacional.

2.1.2. Guerra fiscal

Guerra fiscal, segundo Peixoto (2007), é uma expressão construída pelos tribunais, imprensa e literatura especializada, que “representa o esforço competitivo entre pessoas políticas para que a alocação de investimentos privados seja direcionada aos seus respectivos territórios”, cuja arma principal é a concessão de benefícios e incentivos fiscais. No Brasil, a guerra fiscal tem sido travada com a utilização do ICMS como a principal arma de fogo, com o objetivo de promover o desenvolvimento regional e a desconcentração da atividade produtiva.

Essa política dos Estados para atrair investimentos privados e promover o crescimento econômico do seu território se concretiza na forma de concessões de benefícios fiscais, financeiros e de infraestrutura. A argumentação utilizada pelas Unidades Federadas para a concessão dos benefícios seria a de que a parcela da arrecadação que não é recolhida é compensada pela atração de empresas, geração de empregos, incremento no consumo e investimento privado em infraestrutura. A renúncia fiscal seria, portanto, equilibrada pelo aumento da base tributável, implicando ganho na arrecadação.

Apesar do reconhecimento da importância da concessão dos benefícios e incentivos fiscais de ICMS para a desconcentração da economia brasileira e promoção da redução de desigualdades regionais e sociais, a guerra fiscal vem sendo debatida de diversas formas, pois tem comprometido o pacto federativo brasileiro.

Como característica do pacto federativo, cada Ente Político é responsável pela elaboração da legislação tributária de sua competência prevista na Constituição Federal, que deve obedecer a regras de formulação. Portanto, para a concessão de isenções e benefícios fiscais é obrigatório, conforme art. 176 do CTN, a elaboração de lei ordinária, a fim de garantir melhor segurança jurídica. Para o ICMS, no entanto, a Lei Complementar nº 24/1975 determina que a concessão de benefícios deve ser por meio de convênios entre os Estados e o

Distrito Federal, com aprovação unânime de todos os Estados representados nas reuniões do CONFAZ - Conselho Nacional de Política Fazendária.

Na guerra fiscal, os Estados não estão obedecendo à exigência da celebração de convênios e nem sempre estão cumprindo os convênios celebrados por meio do CONFAZ. Ao contrário, é comum a concessão de benefícios e incentivos fiscais referentes ao ICMS ser por meio de leis estaduais, decretos e regimes especiais sem amparo constitucional ou legal.

Como consequência, devido ao caráter não cumulativo do ICMS, as empresas que recebem tais benefícios vendem e/ou transferem as mercadorias para outros Estados, com o devido destaque da alíquota interestadual; imposto que não é pago em sua totalidade e que acaba onerando o Estado destinatário, que suportará o crédito do ICMS.

Outra consequência da guerra fiscal é a forma como as empresas têm agido para tirar proveito dos benefícios fiscais, abrindo estabelecimentos e realizando operações nos Estados que concedem os benefícios argumentando ser uma forma de planejamento tributário. Elas realizam operações triangulares objetivando aproveitar o crédito dos benefícios para as operações com outros Estados. Muitas vezes, as operações no Estado que concede o benefício não passam de trocas documentais para diminuir a carga tributária incidente na operação.

É exatamente isso que vinha acontecendo com o ICMS importação na Guerra Fiscal comercial, também conhecida como "Guerra dos Portos". Empresas que trabalham diretamente com o comércio internacional, como as "trading companies", instalam-se em Estados que possuem alíquotas mais baixas para o ICMS importação, ou apresentam formas facilitadas de pagamento para realizar as operações de importação, e enviam a mercadoria para empresas de outros Estados. Chegando, inclusive, a utilizar essas facilidades na propaganda de seus negócios.

Nas importações de matéria-prima, insumo ou de máquinas e equipamentos destinados à indústria, sem a "Guerra dos Portos", a tendência é que o importador da mercadoria seja a própria indústria e, conseqüentemente, o sujeito ativo do ICMS Importação é o Estado onde ela está estabelecida, também denominado Estado produtor. Neste caso, tanto o ICMS Importação com alíquota interna normal, 17% ou 18%, por exemplo, quanto o ICMS da saída subsequente do produto resultante da industrialização, alíquota interna ou interestadual, conforme o destino, serão devidos ao Estado produtor.

Com os incentivos fiscais provenientes da "Guerra dos Portos", no entanto, ou o Estado portuário concessor dos incentivos consegue atrair a indústria para se fixar em seu território, ou a indústria tende a abrir uma filial no Estado portuário, ou a contratar uma empresa importadora, esta estabelecida no Estado portuário concessor dos incentivos, de

modo que este seja o sujeito ativo e que o desembaraço aduaneiro ocorra em seus portos ou aeroportos, preferencialmente.

Desta forma, há uma repartição do ICMS entre o Estado produtor e o Estado portuário, em que o ICMS importação, mesmo reduzido ou financiado, e o incidente na saída interestadual, mesmo com créditos presumidos, ficam para o Estado portuário e o ICMS devido ao Estado de destino, o diferencial de alíquota da operação interestadual, e o decorrente da venda posterior do bem ou mercadoria produzidos ficam para o Estado produtor.

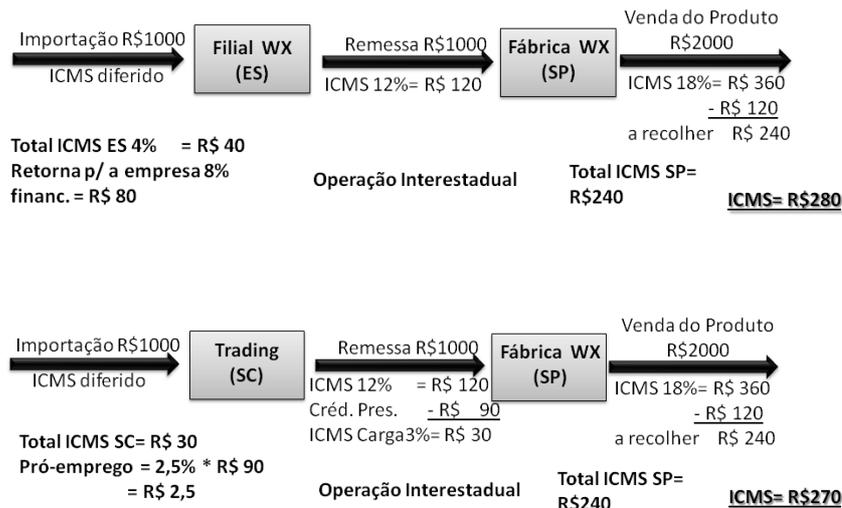
Ilustração 1 : Estado portuário e produtor são os mesmos



Ilustração 2 :Estado portuário e produtor são diferentes



Ilustração 3 :Estado importador e produtor são diferentes e com incentivos fiscais para a importação



Os Estados que possuem os programas de incentivos fiscais entendem ser uma oportunidade de promover a desconcentração das importações e um avanço no desenvolvimento econômico e social, em relação aos Estados mais desenvolvidos. Os Estados

que sofrem as consequências entendem que os incentivos ameaçam a produção nacional, pois os produtos importados estariam sendo menos onerados com impostos.

E, nessa guerra, muitas batalhas na justiça acabam sendo travadas para declarar inconstitucionais os benefícios dados à revelia do CONFAZ, ou simplesmente para glosar os créditos fictícios transferidos do Estado importador para o Estado de destino.

Com o objetivo de por fim à Guerra Fiscal, em julho de 2017, seguiu para sanção presidencial a SCD 5/2017³. A proposta convalida os incentivos e benefícios de ICMS concedidos unilateralmente até a data da publicação da lei complementar, permitindo ao CONFAZ, com anuência de apenas dois terços das unidades federadas, autorizar a remissão dos créditos tributários, constituídos ou não, decorrentes de isenções, incentivos e benefícios fiscais ou financeiro-fiscais instituídos em desacordo com o disposto na alínea "g" do inciso XII do § 2º do art. 155 da Constituição Federal e a reinstituição das respectivas isenções, incentivos e benefícios fiscais ou financeiro-fiscais, a fim de garantir aos Estados a continuidade dos empreendimentos atraídos pelos incentivos.

A nova regra de votação nas reuniões do CONFAZ para aprovação de convênios com apenas dois terços das unidades federadas condiciona que os votos sejam de pelo menos um terço dos estados de cada região do país. Portanto, será necessário o voto de no mínimo 18 unidades federadas, sendo uma da Região Sul, duas da Região Sudeste, duas da Região Centro-Oeste, três da Região Nordeste e três da Região Norte.

A concessão de novos incentivos fiscais, bem como a prorrogação dos que já estejam em vigor, no entanto, só poderão ter vigência por um prazo determinado, a depender do setor de negócios beneficiado. No caso das atividades portuária e aeroportuária vinculadas ao comércio exterior, incluindo operação praticada pelo contribuinte importador, o prazo máximo será de 8 anos.

2.1.3. Importação no Brasil e a "Guerra dos Portos"

Durante muitos anos a produção industrial no Brasil foi fortemente marcada por uma política industrial de caráter protecionista, que iniciou no primeiro governo de Getúlio Vargas, na década de 1930, o processo de substituição das importações. Esse processo evoluiu

³ A SCD 5/2017 é uma substitutiva da câmara dos deputados para o Projeto de Lei do Senado 130/2014-Complementar, encaminhado no início de 2015.

ao longo dos governos com fortes restrições à entrada de bens e mercadorias de origem estrangeira a partir da adoção de barreiras tarifárias e não tarifárias, tais como os exames de fabricação similar nacional⁴, índices mínimos de nacionalização e lei de reserva de mercado para os fabricantes nacionais de computadores e outros produtos eletrônicos⁵.

Desta forma, a política industrial no Brasil, até as décadas de 1970 e 1980, tinha como objetivo gerar capacidade produtiva por meio de restrições às importações, estratégia que implicava baixa concorrência externa, baixa produtividade e adoção de padrões tecnológicos relativamente atrasados, segundo Campanario e Silva (2004) citado por Coronel et al. (2014)

Conforme Canêdo-Pinheiro (2013), a proteção à indústria nacional gerou no Brasil um atraso tecnológico, pois ao criar políticas industriais que desestimulavam a importação de bens de capital e de insumos intermediários, o país ficou sem um importante canal para absorver novas tecnologias, fundamental para empresas de países em desenvolvimento.

Porém, a partir da década de 1990, no governo Collor, houve a abertura unilateral da economia, com o fim do modelo de substituição das importações e da proteção ao setor industrial da forma como se dava.

Com a abertura econômica, a produção nacional sofreu muito com a concorrência do produto estrangeiro, pois o longo período dos limites postos às importações, mantendo o mercado doméstico livre da concorrência internacional, os incentivos concedidos por tempo indeterminado, sem nenhuma perspectiva de redução, e a baixa exigência de contrapartidas de seus benefícios, além da falta de infraestrutura adequada e ambiente de negócios favoráveis, fizeram com que boa parte dos setores contemplados pela política industrial não conseguisse alcançar a competitividade internacional.

A redução da competitividade da indústria de transformação nacional vem ocasionando, de acordo com análises da FIESP (2016), o processo de desindustrialização precoce no Brasil. De acordo com o Decomtec/FIESP(2016), nos países desenvolvidos, o processo de desindustrialização ocorre "naturalmente" a partir do momento em que o PIB per capita atinge U\$\$ 19,5 mil; no Brasil, o processo de desindustrialização iniciou quando o PIB per capita atingiu U\$\$ 7,6 mil, no ano de 1985, e desde então há uma queda da participação da indústria de transformação no PIB.

⁴ Lei do Similar Nacional de 1957.

⁵ Lei de Informática de 1984

Desde de 2003, o incremento do consumo interno vem sendo abastecido majoritariamente por importações, não sendo acompanhado pela produção nacional.

Em uma análise realizada em abril/2012 pelo Departamento de Competitividade e Tecnologia (Decomtec) e pelo Departamento de Relações Internacionais e Comércio Exterior (Derex) da FIESP sobre o Plano Brasil Maior, política industrial adotada no Brasil em 2011, o relatório apontou como principal razão da desindustrialização no Brasil a valorização prolongada do real e o chamado "Custo Brasil".

De acordo com o relatório, o "Custo Brasil" implica num adicional de mais de 40% nos custos da indústria de transformação nacional em comparação com a de países desenvolvidos e é coposto por diferentes fatores⁶, sendo um deles a "Guerra dos Portos". Ainda segundo o relatório, a "Guerra dos Portos" é considerada um importante componente da perda de competitividade brasileira, em razão do diferencial de preço a favor do produto importado em relação ao produto nacional.

A concessão de incentivos fiscais às importações teve início no Estado do Espírito Santo, em 1970, com o FUNDAP⁷. No entanto, só a partir da década passada os principais programas de incentivo às importações foram instituídos, como os programas criados pelos Estados de Goiás (Programa COMEXPRODUZIR, criado em 2002), Paraná (concessão de crédito correspondente a 75% do valor do ICMS Importação, previsão legal a partir de 2006) e Santa Catarina (COMPEX, de 2004 a 2007, e Programa PRÓ-EMPREGO, criado em 2007⁸). Outros programas menores, mas também importantes para o aumento das importações em seus Estados, foram adotados por Paraíba (incentivo ao comércio atacadista, desde de que não tenha produção local similar, normatizado em 2002), Alagoas (possibilidade de pagar o ICMS importação com precatórios de dívidas do Estado, início em 2003) e Pernambuco (Programa de Estímulo à Atividade Portuária, instituído em 2009).

Os reflexos da "Guerra dos Portos" para a indústria nacional passaram a ser mais fortemente sentidos de 2005 até 2011, período em que a participação nas importações dos Estados concessionários de incentivos fiscais à importação aumentou proporcionalmente mais em relação aos Estados que não adotavam essas práticas, segundo Macedo e Angelis (2013).

⁶ Outros aspectos principais do "Custo Brasil" são: alta carga tributária sobre a indústria de transformação; alto custo com a burocracia para pagar tributos; deficiências da infraestrutura logística que encarecem os produtos industriais; altas taxas de capital de giro devido aos elevados juros básicos e spread bancário; elevados encargos trabalhistas e o gasto com energia.

⁷ FUNDAP - Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias

⁸ A concessão de novos benefícios foi suspensa no início de 2011. Porém, a suspensão não afetou as empresas que já tinham o benefício concedido, ocasionando apenas a parada no crescimento das participações das importações realizadas por Santa Catarina nas importações nacionais.

Conforme Carneiro (2015), os incentivos resumem-se em três tipos de ações: redução do débito do imposto; aumento do crédito presumido do imposto; ou redução direta a partir de desconto sobre o valor nominal ou real devido. Os incentivos estimulam a importação de máquinas e equipamentos, de matérias primas e de bens de consumo final.

Os incentivos fiscais na importação são vistos de maneira completamente diferente, conforme os interesses defendidos. A FIESP e a Associação Brasileira de Empresas de Comércio Exterior - ABECE apresentam opiniões quase que antagônicas sobre o crescimento das importações ocorrido no Brasil nos últimos anos e sobre os efeitos das políticas estaduais para aumentar as importações em seus portos.

De acordo com os estudos realizados por Macedo e Angelis (2013), em que os autores fizeram uma comparação da interpretação dada pela FIESP e pela ABECE sobre os incentivos às importações, o crescimento das importações para a FIESP, seja pela sobrevalorização cambial ou pelos incentivos, coloca em risco a sobrevivência da indústria no Brasil. Para a ABECE, no entanto, o crescimento das importações é uma rara oportunidade de promover o crescimento regional mais equilibrado no país e aumentar a eficiência produtiva da indústria, seja pelo acesso a insumos e equipamentos mais baratos, seja pela concorrência.

Estudos realizados por Rosenberg & Associados (2011), encomendado pela ABECE, indicam que os incentivos fiscais dados na importação não causam grande impacto nas importações brasileiras, representando apenas 0,9% do aumento das importações. Segundo os autores, 99% do comportamento das importações brasileiras nos últimos anos se explica pelo crescimento do PIB e pelo câmbio.

O estudo aponta ainda um forte vínculo entre as importações e a produção industrial, pois apenas cerca de 17,5% das importações são de bens de consumo e cerca de 82,5% das importações são de matérias-primas, insumos, componentes, bens de capital, petróleo e derivados, todos produtos destinados diretamente à produção industrial brasileira. Concluindo que as indústrias brasileiras se tornaram mais competitivas no mercado internacional com a utilização dos insumos importados.

Estudos realizados pela FIESP (2012) indicam que das importações de produtos manufaturados e semifaturados realizadas em 2011, US\$ 22,2 bilhões podem ter sido estimulados pelos benefícios concedidos pelos Estados e não teriam ocorrido na ausência dessas medidas.

Caso este incremento de US\$ 22,2 bilhões tivesse sido produzido pela indústria nacional teriam sido gerados R\$ 37,1 bilhões a mais de produção direta e R\$ 43,3 bilhões no encadeamento da indústria de transformação, resultando no aumento total de R\$ 80,4 bilhões

para a economia nacional. A FIESP atribui esta perda a "Guerra dos Portos", que diminui a competitividade dos produtos nacionais.

De acordo com o mesmo estudo, a participação relativa dos estados que promovem a "Guerra dos Portos"⁹ nas importações aumentou de 11,8% par 22,1% entre 2000 e 2011, o que significaria a geração de 915 mil novos postos de trabalho que deixaram de ser abertos no Brasil, transferindo empregos que poderiam ser criados no país para o exterior.

Macedo e Angelis (2013) realizaram estudo sobre os incentivos fiscais nas importações e a participação dos Estados nas importações brasileiras, tomando como base o período de 2000 a 2011.

Os autores observaram que o auge da participação do Espírito Santo nas importações foi em 2005, respondendo por 5,6% do total das importações brasileiras, tendo quedas sucessivas até chegar em 4,2% em 2010 e 4,7% em 2011. O Estado de São Paulo teve quedas sucessivas, passando de 45,5% em 2000 para 36,3% em 2011. O Estado de Santa Catarina apresentou o maior crescimento nas importações, passando de 2,2% do total em 2004 para 6,6% em 2011, observando que os maiores importadores do Estado antes de 2004 eram empresas industriais e, em 2011, os maiores importadores passaram a ser as "trading companies", acompanhado do aumento da importação de bens de consumo que passou de 6,8% do total em 2004 para 18,7% em 2011, favorecendo o enfraquecimento da atividade industrial do Estado.

Macedo e Angelis (2013) concluíram em seu estudo a natureza não desenvolvimentista da "Guerra dos Portos", sobressaindo a sua verdadeira natureza mercantil-financeira, sendo os casos do FUNDAP do Espírito Santo e do Programa Pró-emprego de Santa Catarina a confirmação dessa natureza que, "além de baratear as importações, favorece importantes segmentos do capital mercantil em detrimento do capital industrial local, levando parte deste à mercantilização de suas operações".

Por outro lado, os estudos de Carneiro (2015) sobre o comportamento das importações nacionais antes e depois da criação dos programas estaduais de incentivo às importações, analisando o período de 2000 até o início de 2015, o levaram a concluir que a concessão de incentivos às importações não afetou de maneira significativa as importações nacionais. Os incentivos possuem mais um caráter regional, que apenas deslocam atividades de importações entre os estados e que, aparentemente, a Resolução do Senado Federal nº 13/12 eliminou um mecanismo de desenvolvimento regional importante para os estados

⁹ Os Estados concessionários de incentivos fiscais citados no estudo são: Tocantins, Goiás, Santa Catarina, Pernambuco, Paraná, Mato Grosso do Sul, Maranhão, Sergipe, Espírito Santo e Alagoas.

portuários e que não afeta de maneira relevante o balanço de pagamentos do país. Embora o autor considere, por alguns exemplos analisados, que a concessão de incentivos fiscais represente um custo para as contas públicas, onde o país como um todo perde em arrecadação tributária.

2.1.4. Resolução do Senado Federal nº 13/12

Entendendo ser a "Guerra dos Portos" prejudicial para a economia do país por tornar o produto importado mais barato e competitivo, com ampla vantagem em relação aos produtos nacionais, agravando o processo de desindustrialização do Brasil e prejudicando a geração de empregos no país, o Senado Federal, no uso de suas atribuições previstas no inciso IV do § 2º do Art. 155 da CF, editou a Resolução nº 13/12, publicada em 25 de abril de 2012, para entrar em vigor a partir de 01 de janeiro de 2013.

Com a Resolução nº 13/12, conforme Gregório e Junior (2014), o Senado pretendeu minimizar a "Guerra dos Portos", com o principal objetivo de estimular a produção nacional, através do reequilíbrio da carga tributária. A Resolução do Senado Federal nº 13/12, portanto, "teria a nobre missão de preservar ou restabelecer o princípio da livre concorrência, inibindo ou neutralizando o uso dos benefícios fiscais de importação concedidos por alguns Estados". (GREGÓRIO e JUNIOR, 2014, p.126).

A Resolução do Senado Federal nº 13/12 determina a alíquota de 4% do ICMS nas operações interestaduais com bens e mercadorias importados do exterior que não tenham sido submetidos a processo de industrialização, ou, ainda que submetidos a um processo de industrialização¹⁰, resultem em mercadorias ou bens com conteúdo de importação superior a 40%. Este conteúdo de importação é o percentual correspondente ao quociente entre o valor da parcela importada do exterior e o valor total da operação de saída interestadual da mercadoria ou bem.

O uso da alíquota de 4% nas operações interestaduais incide em todas as etapas de circulação da mercadoria, atingindo as empresas importadoras e distribuidoras e quaisquer outras empresas que comercializem essas mercadorias em operações interestaduais, e apenas se aplica aos produtos importados que tenham produção similar nacional.

Desta forma, os créditos provenientes do Estado de origem diminuem, deslocando a arrecadação para o Estado de destino, uma vez que o diferencial de alíquota entre a alíquota

¹⁰ Seja transformação, beneficiamento, montagem, acondicionamento, reacondicionamento, renovação ou recondicionamento.

interna do Estado de destino e a de 4% da operação interestadual aumentará, quando comparado com as alíquotas interestaduais de 7% e 12%.

Ilustração 4 :Estado importador e produtor são diferentes e com incentivos fiscais para a importação, após Resolução nº 13/12.



A Resolução do Senado Federal nº 13/12 não se aplica: aos bens e mercadorias importados do exterior que não tenham similar nacional, definidos pelo Conselho de Ministros da Câmara de Comércio Exterior (Camex); aos bens produzidos em conformidade com os processos produtivos básicos de que tratam a Lei de Informática e Automação, o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Semicondutores – PADIS, o Programa de Apoio ao Desenvolvimento Tecnológico da Indústria de Equipamentos para a TV Digital – PATVD, e o Decreto-Lei nº 288, de 28 de fevereiro de 1967, referente aos produtos industrializados na Zona Franca de Manaus; e às operações que destinem gás natural importado do exterior a outros Estados.

Para tornar mais clara e operacionalizar a Resolução do Senado Federal nº 13/12, foram publicados o Ajuste Sinief 20/2012, que criou novos códigos de origem das mercadorias, posteriores alterações nos Ajustes Sinief 2/2013 e 15/2013, e o Convênio ICMS nº 38/2013, que trata detalhadamente da Ficha de Conteúdo de Importação - FCI dos produtos importados que passam por algum processo de industrialização.

A Resolução do Senado Federal nº 13/12 recebe algumas críticas, como a possibilidade de gerar créditos não recuperáveis e pelo aumento das obrigações acessórias, como o preenchimento e controle da FCI, vistas como externalidades negativas da medida por aumentar os custos das transações com os produtos importados.

A aprovação da Resolução do Senado Federal nº 13/12, conforme Carneiro (2015), foi uma forma de por fim às perdas de arrecadação de ICMS do Estado de São Paulo, devido aos incentivos a importação dados por outras unidades federadas, principalmente o Espírito Santo. A adoção da alíquota de 4% para as operações interestaduais era como se estivesse nivelando todos os Estados, reduzindo os benefícios concedidos na importação,

levando as empresas importadoras procurar outros fatores na decisão da alocação de recursos e do local em que é efetuado desembaraço aduaneiro da mercadoria importada.

Em novembro de 2013, já foi anunciado por Watanabe, no jornal Valor Econômico, que a Resolução do Senado Federal nº 13/12 já fazia diferença na distribuição das importações, pois, segundo dados do MDIC¹¹, o Estado de São Paulo, que desde 2009 vinha perdendo participação nas importações, inverteu a tendência e ganhou participação. Por outro lado, os Estados de Santa Catarina, Goiânia e Espírito Santo perderam participação relativa nas importações.

Segundo Almeida (2014), a SEFAZ-GO informou perda de 90 milhões na arrecadação entre janeiro a julho de 2013, devido à mudança da alíquota para 4% da Resolução do Senado Federal nº 13/12.

Em um estudo realizado sobre o impacto da Resolução do Senado Federal nº 13/12 no sistema FUNDAP e suas consequências no município da Grande Vitória, Zonta, Araújo e Silveira (2013) fizeram a previsão de perda de arrecadação do ICMS em 2013, tomando como base a arrecadação de 2012 e a projeção anual de ICMS FUNDAP, e concluíram que, com a redução da alíquota do ICMS para 4%, a arrecadação do Espírito Santo poderia ter uma perda anual de aproximadamente R\$ 1,5 bilhões, impactando nas finanças dos municípios estudados.

No entanto, estudo realizado por Carneiro (2015), analisando a arrecadação de ICMS do Espírito Santo de 2000 a 2014, observou que a perda foi, na realidade, de aproximadamente R\$ 2,5 bilhões por ano de ICMS total e redução na arrecadação de 72% do ICMS Importação na média dos anos de 2013 e 2014, comparado com a média dos anos 2000 a 2012. No mesmo estudo, o autor observou uma redução de dois pontos percentuais do Espírito Santo nos valores das importações, enquanto Santa Catarina teve um aumento de dois pontos percentuais, quando comparada à média das importações de 2008 a 2012 com a média de 2013 a 2014.

Estudo sobre o impacto das mudanças advindas com a Resolução do Senado Federal nº 13/12 para o Estado de Santa Catarina em relação a arrecadação tributária de 2013, comparando com os resultados de 2011 e 2012, e em relação ao comportamento das principais empresas importadoras estabelecidas no Estado, concluiu, pelos resultados obtidos, que não houve queda de arrecadação do ICMS nos nove primeiros meses de 2013; e que apesar da

¹¹ MDIC - Ministério do Desenvolvimento

Resolução do Senado Federal nº 13/12 ter gerado impacto fiscal para as empresas, a maioria das empresas não pretendia deixar Santa Catarina nos próximos anos.

Além dos benefícios fiscais oferecidos pelo Estado de Santa Catarina, fatores como estrutura e agilidade do porto e a distância entre o porto e o ponto de destino influenciaram na hora de escolher Santa Catarina como sede da empresa importadora.

2.2. INCENTIVOS FISCAIS NO CEARÁ

O Estado do Ceará é a terceira maior economia da Região Nordeste, perdendo apenas para Bahia e Pernambuco. Seu PIB¹² representa 2,18% do PIB nacional¹³ e a principal atividade econômica está no setor de serviços, que representou no ano de 2014, de acordo com os dados do IPECE¹⁴, 75,63% do PIB cearense, seguido da indústria, com 19,16% do PIB, e, por último, o setor agropecuário, com 5,20% do PIB, contendo, porém, neste setor a maior população ocupada do Estado.

Por estar situado em uma das regiões mais pobres do país, o desenvolvimento e o crescimento econômico do Ceará dependeram da concessão de benefícios e incentivos fiscais, inicialmente com ações planejadas do Governo Federal de combate à seca e diminuição das desigualdades regionais, na chamada política nacional de desenvolvimento; e posteriormente com ações do próprio Governo Estadual, com a busca de captação de investimentos e atração de indústrias, através das concessões de benefícios fiscais, financeiros e de infraestrutura, revelando-se como um dos Estados mais agressivos na guerra fiscal.

Até meados do século XX, a atividade econômica do Ceará era basicamente a criação de gado, o cultivo de algodão, a agricultura de subsistência e o extrativismo vegetal. No final do século XIX teve início da atividade industrial no Estado, com a implantação de indústrias tradicionais que necessitavam de pouca qualificação da mão de obra, como a indústria têxtil para beneficiamento do algodão e produção de tecidos, a indústria de óleos vegetais, de couros e peles.

Na década de 1950 foram iniciadas as intervenções da política nacional de desenvolvimento na Região Nordeste. Com os incentivos fiscais concedidos para o Ceará, apesar de bem inferiores percentualmente aos concedidos para o Estado da Bahia e

¹² O PIB - Produto Interno Bruto é a medida do total do valor adicionado gerado por todas as atividades econômicas somadas aos impostos líquidos de subsídios, finalizando o produto a preços de mercado.

¹³ Dados de 2014 do IPECE.

¹⁴ IPECE - Instituto de Pesquisa e Estratégia Econômica do Ceará.

Pernambuco¹⁵, foi possível modernizar as indústrias tradicionais e surgirem novas modalidades, como a castanha de caju e a exportação da lagosta, porém, mantendo a base de beneficiamento de produtos agrícolas antes existentes.

O primeiro planejamento econômico do Ceará foi de 1963 a 1966, com o Plano de Metas Governamentais (PLAMEG). Nesse período foi que chegou a energia¹⁶ de Paulo Afonso para Fortaleza, em 1965. Porém, foi apenas em 1979, com a criação do Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI), que o Ceará passou a ter uma política mais enfática de atração de investimentos industriais.

A partir de 1986, com a adoção da nova política de desenvolvimento por parte do governo estadual, governo este eleito pelas elites empresariais do estado, e com o redesenho do Pacto Federativo na Constituição de 1988, a política de atração de indústrias pelos mecanismos da guerra fiscal ganhou força no Ceará, de modo que a participação da indústria no PIB cearense passou de 26,8%, em 1985, para 38,1%, em 2000, de acordo com Carvalho (2013).

Neste período, houve o aperfeiçoamento das indústrias existentes e a implantação de novos ramos industriais, como a metalurgia e a produção de embalagens e de material de transporte. As exportações cearenses deixaram de ser apenas de produtos primários, como algodão, cera e castanha de caju; e passou a ter destaque a exportação de calçados, tecidos e fios de algodão, couros e peles.

As seguidas políticas de atração de investimentos e de ampliação das negociações do Ceará com o mercado internacional tornaram, atualmente, o Estado como um dos principais estados brasileiros na atração de investimento externo direto.

Um grande passo para atrair investimentos e ampliar as possibilidades de comércio com outros países foi a construção do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP, localizado nos municípios de São Gonçalo do Amarante e Caucaia, região metropolitana de Fortaleza, criado com o objetivo de viabilizar a operação de atividades portuárias e industriais integradas.

O CIPP foi inicialmente idealizado para abrigar dois empreendimentos-âncora, a saber, uma refinaria e uma siderúrgica. Porém, as operações do Porto do Pecém foram

¹⁵ De acordo com os dados fornecidos pela Superintendência de Desenvolvimento do Norte de Minas - SUDENOR, citado por ALMEIDA (2012), dos projetos aprovados pela SUDENE e dos recursos totais liberados como investimento na Região Nordeste e o norte de Minas Gerais, entre 1960 a 1984, apenas 8,8% foi destinado ao Ceará. Bahia e Pernambuco concentraram 55,5% do total dos incentivos, sendo Bahia 37,3% do total e Pernambuco 18,2%.

¹⁶ A energia é considerada um dos principais insumos do desenvolvimento, juntamente com a água.

iniciadas em novembro de 2001 sem nenhum dos empreendimentos-âncoras instalados, flexibilizando sua operação para movimentação de graneis líquidos, trazidos pela Petrobras, e para contêineres de cargas em geral, se tornando um dos maiores escoadores de frutas do Brasil para o exterior, recebendo produção de frutas de diversos estados do Nordeste, e se destacando na exportação de calçados.

Atualmente o CIPP ocupa uma área de mais de 13.300 hectares e abriga, além do Porto do Pecém, termoeletricas, a Companhia Siderúrgica do Pecém - CSP, indústrias de aerogeradores e muitas outras, totalizando 22 empresas em operação e 8 em implantação, investimentos em torno de R\$ 28,5 bilhões, gerando 50,8 mil empregos diretos e indiretos, movimentando materiais siderúrgicos, fertilizantes, granel e contêineres, segundo informações da AECIPP - Associação das Empresas do Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

A Companhia Siderúrgica do Pecém - CSP é a grande empresa âncora do CIPP e é considerada um dos maiores investimentos privados do país, na soma de US\$ 5,4 bilhões aproximadamente. A CSP é a primeira usina integrada do Nordeste e tem a capacidade para produzir, quando estiver em pleno funcionamento, até três milhões de toneladas de placas de aço por ano, aumentando para 6 milhões quando concluída a segunda fase da siderúrgica, que serão destinadas para a indústria naval, de óleo e gás, automotiva e construção civil.

A CSP passou a operar em junho de 2016, mas desde 2012 são registradas importações para a construção da usina, impactando na geração de empregos e nas importações cearenses de forma significativa a partir de 2013. Quando estiver em pleno funcionamento, a CSP gera uma expectativa de incremento no PIB cearense de 12% e de 48% no PIB industrial do Ceará. Porém, o impacto da CSP no PIB do Ceará ainda não está sendo computado, seu desempenho só será visto no PIB a partir de 2018, segundo o diretor-geral do Ipece, em virtude da base do IBGE não estar atualizada.

A CSP está situada na Zona de Processamento de Exportações (ZPE-Ceará), área alfandegada dentro da CIPP. Além da CSP, também estão instaladas na ZPE a Phoenix do Pecém, Vale Pecém e White Martins. As quatro empresas trabalham em regime de compartilhamento, com troca de materiais e de produtos finais.

A ZPE-Ceará é a primeira Zona de Processamento de Exportações¹⁷ do Brasil em operação. Está localizada no município de São Gonçalo do Amarante e tem uma área atual de

¹⁷ Zonas de Processamento de Exportações (ZPEs) são distritos industriais incentivados, onde as empresas neles localizadas operam com os seguintes incentivos: isenção do Imposto de Importação, Impostos sobre Produtos Industriais - IPI, PIS-PASEP, COFINS, Adicional ao Frete para Renovação da Marinha Mercante, Finsocial e IOF, além de carência do Imposto de Renda, exonerações na tributação das compras realizadas no mercado

6.182,44 hectares. Foi criada em 16 de junho de 2010, pelo Decreto Federal nº 14.794, o alfandeamento da área ocorreu em março de 2013 e foi oficialmente inaugurada em 30 de agosto de 2013.

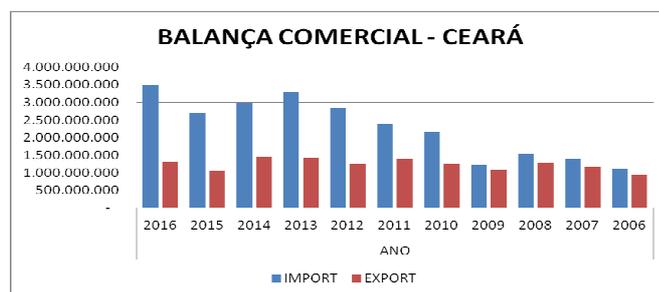
As empresas instaladas na ZPE possuem benefícios tributários, cambiais e administrativos, desde que 80% do seu faturamento seja de exportações e apenas 20% para o mercado interno. A contabilidade é feita internacionalmente e a movimentação financeira das empresas pode ser feita em bancos internacionais.

A instalação da ZPE-Ceará colocou o Estado em uma posição privilegiada para atração de investimentos nacionais e internacionais, atraindo setores industriais que são essencialmente exportadores por proporcionar condições favoráveis para a competitividade do produto brasileiro no mercado mundial.

A ZPE-Ceará foi reconhecida como melhor Zona Franca das Américas e já causa mudanças no perfil das exportações do Estado, mas existem críticas sobre o baixo impacto social, apesar da geração de empregos.

Quanto aos produtos exportados pelo Ceará, com base nos dados de 2016 e de janeiro a agosto de 2017, os que possuem maior soma em valor FOB são ferro/aço, calçados, couros/peles e castanha de caju. Em 2016 calçados assumia o primeiro lugar das exportações, com 22,27% do total, mas o volume das exportações realizadas em 2017 de ferro/aço já é mais que o dobro de todas as exportações de calçados em 2016, com 50,12%. Porém, as operações de exportação ainda são bem menores do que as de importação.

Gráfico 1. Balança Comercial do Ceará



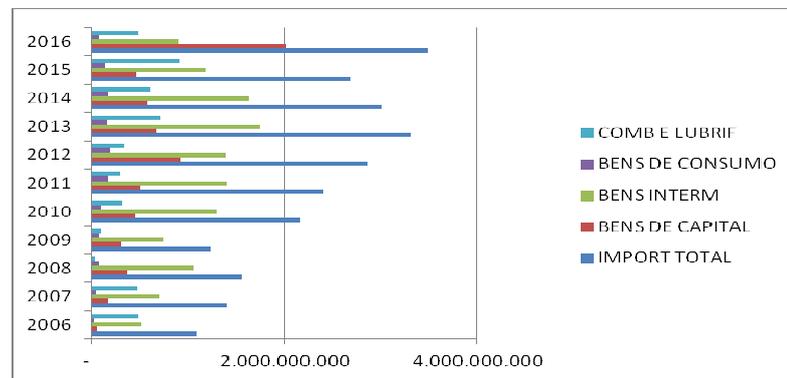
interno para a ZPE, equiparando a uma exportação, liberdade cambial (não são obrigadas a converter em reais as divisas obtidas nas exportações) e tratamento administrativo simplificado. Nas vendas realizadas pela ZPE para o mercado interno, no entanto, os impostos exonerados na importação devem ser integralmente pagos.

As ZPEs são criadas com os objetivos de atrair investimentos estrangeiros voltados para as exportações, colocar as empresas nacionais em igualdade de condições com seus concorrentes localizados em outros países, criar empregos, aumentar o valor agregado das exportações e fortalecer o balanço de pagamentos, difundir novas tecnologias e práticas mais modernas de gestão, e corrigir desequilíbrios regionais.

Elaborado pela autora com base nos dados de Importação e Exportação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex.

De 2006 a 2016, das operações de importação realizadas para o Ceará, a maior porcentagem ocorre na importação de bens intermediários, isto é, insumos industriais, alimentos e bebidas destinados a indústria, peças e acessórios de equipamentos de transporte e bens diversos. No entanto, no ano de 2016 houve uma grande diminuição das importações de bens intermediários e um grande aumento das importações de bens de capital, dados já revertidos em 2017.

Gráfico 2: Importações do Ceará por tipo de produto



Elaborado pela autora com base nos dados anuais de Importação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex.

Em uma breve análise das operações do Estado do Ceará com o mercado internacional, tomando como parâmetro o valor FOB em dólar das operações, e comparando com as operações realizadas na Região Nordeste, observa-se que o Ceará está dentro dos quatro estados com mais transações comerciais, porém bem atrás da Bahia e de Pernambuco.

Gráfico 3: Exportações do Nordeste

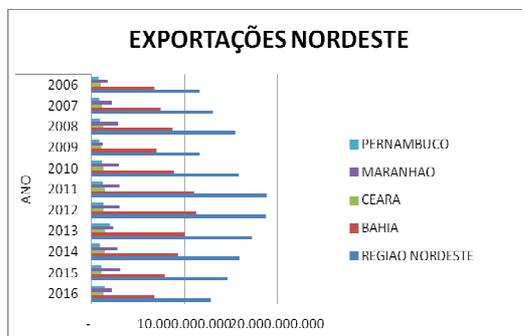
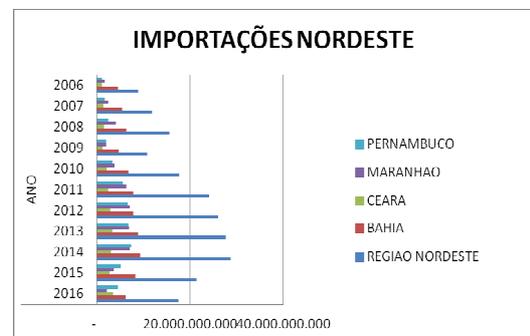


Gráfico 4: Importações do Nordeste



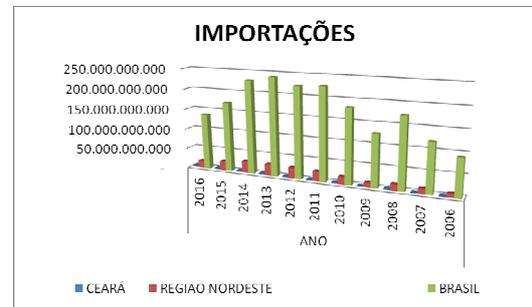
Elaborados pela autora com base nos dados de Importação e Exportação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex.

Em relação a todas as operações de importação e exportação realizadas no Brasil, o volume de operações do Ceará é muito pequeno, quase ínfimo, conforme Gráficos 5 e 6.

Gráfico 5: Exportações do Ceará



Gráfico 6: Importações do Ceará



Elaborados pela autora com base nos dados de Importação e Exportação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex.

2.2.1 Incentivos fiscais concedidos

O FDI - Fundo de Desenvolvimento Industrial ainda é o principal programa de incentivos concedido no Ceará. O programa foi criado com o objetivo de promover o desenvolvimento industrial e atrair novos investimentos para o estado, inclusive para o interior do Ceará, oferecendo concessões de incentivos fiscais, dentre eles, o diferimento do ICMS gerado pela atividade industrial.

Uma das prioridades do programa é a absorção de mão de obra, sendo dada ênfase, portanto, a atração de indústrias com este perfil, como os setores calçadista e de produção de couros. Assim, quanto maior for a geração de empregos com a instalação da indústria, maiores são as reduções concedidas a ela no valor total do imposto a recolher.

Atualmente, dentro do programa FDI existem vários subprogramas, a saber:

- **PROVIN** (Programa de Incentivo ao Desenvolvimento Industrial), com diferimento de até 75% do ICMS incidente na saída de mercadorias da indústria, com retorno para o estado de apenas 1% a 25% do ICMS diferido. Os critérios analisados para a concessão do incentivo são a geração de empregos, o custo de transação, a localização geográfica do empreendimento, projetos de programa social e programas de pesquisa e desenvolvimento.

- **PROADE** (Programa de Atração de Empreendimentos Estratégicos), com diferimento de até 99% do ICMS e voltado para os setores de extração de minerais metálicos; fabricação de produtos de minerais não metálicos; fabricação de produtos farmoquímicos e farmacêuticos; fabricação de automóveis, caminhonetas, utilitários, caminhões e ônibus; fabricação de produtos químicos; indústria têxtil; e fabricação de locomotivas, vagões e outros materiais rodantes.

- PROEÓLICA (Programa de Desenvolvimento da Cadeia Produtiva Geradora De Energia Eólica), com diferimento de até 75% do ICMS e limite de retorno de 1%.
- PCDM (Programa de Incentivos às Centrais de Distribuição de Mercadorias do Ceará), com diferimento de até 75% do ICMS incidente nas operações interestaduais, desde de que o faturamento anual atinja a meta estabelecida.

Todos os programas do FDI concedem diferimento também ao ICMS incidente sobre a importação de bens e mercadorias do exterior do país, podendo chegar até 100% do ICMS devido na importação de máquinas, equipamentos, partes e peças para compor o ativo fixo, desde que não haja produção de similar no estado; matéria-prima e insumo para a produção industrial; ou de mercadoria acabada, no caso do PCDM, em que a exigência de comprovar a não existência de produção similar no estado foi a partir de março de 2014.

Além dos incentivos concedidos por meio do FDI, o Ceará também concede reduções da base de cálculo¹⁸ do ICMS importação em até 41,18%, quando o importador for empresa com CNAE de atacadista e que possua Regime Especial de Tributação para recolhimento do ICMS substituição tributária. Quando a mercadoria é destinada a outra unidade federada, é concedido um crédito presumido equivalente a 16,667%¹⁹ do valor do ICMS destacado no documento fiscal, de modo que a carga tributária efetiva resulte em 10%.

O Estado do Ceará concede, ainda, redução da alíquota interna para 12%²⁰ de ICMS incidente na importação de: bebidas quentes, exceto aguardente; vinhos e sidras; pneus para: motos, motonetas, motocicletas, triciclos, quadriciclos, ciclomotores e bicicletas; peças e acessórios para veículos; tecidos, malhas e plásticos; equipamentos médico-hospitalares; rochas ornamentais em estado bruto ou laminadas; equipamentos elétricos de uso pessoal e doméstico; máquinas, aparelhos e equipamentos para uso odonto-médico-hospitalar, suas partes e peças; material para construção; material elétrico e eletrônico; móveis e eletrodomésticos desde que sem similar produzido no Estado e que destinados para fim de comercialização em outra unidade da Federação.

A redução da alíquota interna para 12% de ICMS incidente na importação também é concedida para importação de insumos destinados às indústrias de móveis e de beneficiamento de rochas ornamentais em estado bruto ou laminadas, especificados em ato normativo do Chefe do Poder Executivo.

¹⁸ Previsão legal: art. 1º da Lei nº 13.025, de 20 de julho de 2000.

¹⁹ Previsão legal: art. 2º da Lei nº 13.025, de 20 de julho de 2000.

²⁰ Previsão legal: § 7º do art. 4º da Lei nº 14.237, de 10 de novembro de 2008.

Já na importação de produtos de informática e equipamentos odonto-médico-hospitalares²¹ há redução da base de cálculo, chegando a uma carga líquida de 4% e 6,5%, respectivamente, podendo ser diferido para o momento em que ocorrer a saída da mercadoria do estabelecimento importador.

Todas as reduções são para contribuintes com Regime Especial de Tributação junto à Secretaria da Fazenda do Estado do Ceará.

Não pretendemos aqui relacionar todos os incentivos fiscais concedidos pelo Estado, mas ter parâmetros de comparação com os incentivos fiscais na importação concedidos por outras unidades federadas, principalmente da Região Nordeste.

Quando comparamos os incentivos fiscais do Ceará com os concedidos por estados como Paraíba (pagamento de apenas 2% ou 1,5% do ICMS quando a mercadoria é destinada a outro Estado e crédito presumido dos valores restantes até a alíquota de 4% instituída pela Resolução do Senado nº 13/12) e Pernambuco (dentre os vários existentes, o Programa de Estímulo à Atividade Portuária, em que o pagamento do ICMS na importação é de apenas 5%, para mercadorias cuja alíquota seria até 18%, ou 10%, para mercadorias cuja alíquota seria mais 18%, com desoneração do ICMS nas operações subsequentes através de crédito presumido; ou o PCDM voltado para o comércio atacadista importador, com diferimento do ICMS na importação e crédito presumido na saída interna e interestadual), observamos que existem semelhanças com os incentivos concedidos pelo Ceará, podendo aqueles estados serem até mais agressivos na "Guerra dos Portos".

²¹ Previsão legal: § 10º do art. 4º da Lei nº 14.237, de 10 de novembro de 2008.

3. BASE DE DADOS E METODOLOGIA

3.1 BASE DE DADOS

3.1.1 Análise dos dados anuais coletados das importações

O principal reflexo atribuído à "Guerra dos Portos" é o prejuízo à indústria nacional, mais claramente observado quando há a importação de produtos já acabados, como os bens de consumo duráveis e não duráveis. Porém, também pode ser apontada como prejudicial, para alguns teóricos, a importação de produtos destinados à indústria, como bens de capital e bens intermediários (insumos industriais, alimentos e bebidas destinados à indústria, peças e acessórios de componentes de transporte, bens diversos), uma vez que são adquiridos no mercado externo, ao invés da utilização de produção nacional.

Fazendo uma análise simples dos tipos de produtos importados por estado, a partir do valor das importações disponibilizado pelo MDIC para os dados anuais de 2006 a 2016, é possível observar que as unidades federadas que possuem proporcionalmente mais importações de bens de consumo em relação ao total das importações realizadas para a própria UF são Amapá, Distrito Federal, Goiás, Rondônia, Espírito Santo, Tocantins, Roraima, Alagoas, Santa Catarina e Paraíba, respectivamente, conforme Tabela 1 abaixo:

Tabela 1. Porcentagem das importações de Bens de Consumo em relação ao total das importações realizadas para a UF.

ANO	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	% ACUMULADA DE 2006 A 2016
UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% DA IMPORT TOTAL DA UF	% ACUMULADA DE 2006 A 2016
ACRE	3,775%	0,323%	2,935%	18,952%	6,081%	5,006%	6,340%	11,629%	12,356%	9,725%	33,836%	9,471%
PARA	0,937%	0,912%	0,787%	0,800%	0,958%	0,852%	1,020%	1,199%	1,468%	0,894%	0,669%	0,956%
MARANHAO	0,127%	0,042%	0,367%	1,649%	1,815%	1,144%	0,984%	1,518%	0,920%	0,516%	0,986%	1,001%
MATO GROSSO	2,922%	2,641%	1,585%	1,496%	1,186%	1,207%	0,627%	0,576%	0,678%	0,329%	0,392%	1,013%
PIAUÍ	0,842%	3,051%	2,446%	4,979%	1,715%	4,553%	2,861%	2,343%	2,522%	4,086%	3,409%	2,950%
AMAZONAS	3,586%	4,870%	4,394%	4,805%	4,607%	5,108%	5,119%	3,957%	3,655%	3,703%	3,486%	4,345%
RIO GRANDE DO NORTE	5,365%	4,171%	3,963%	8,170%	3,212%	2,883%	3,753%	5,619%	2,557%	6,634%	6,489%	4,547%
CEARA	3,212%	3,891%	5,543%	6,921%	4,301%	7,366%	6,822%	4,986%	5,560%	5,059%	2,577%	5,095%
SERGIPE	3,584%	3,016%	2,451%	2,914%	5,106%	4,369%	5,406%	7,206%	7,636%	6,815%	8,132%	5,350%
MATO GROSSO DO SUL	5,515%	6,247%	3,845%	4,120%	4,889%	6,181%	6,836%	5,840%	7,371%	8,626%	9,527%	6,285%
PERNAMBUCO	12,773%	9,633%	9,333%	11,097%	13,502%	11,635%	10,500%	9,731%	10,011%	10,420%	10,107%	10,592%
RIO GRANDE DO SUL	7,016%	10,398%	9,684%	12,920%	13,534%	13,274%	14,008%	12,581%	10,619%	9,680%	15,349%	11,883%
SÃO PAULO	10,663%	10,816%	10,165%	13,329%	12,588%	12,423%	13,515%	12,734%	13,455%	15,532%	15,443%	12,866%
BAHIA	11,192%	11,684%	12,856%	15,207%	15,564%	15,487%	18,026%	15,134%	14,139%	10,362%	7,717%	13,592%
RIO DE JANEIRO	12,970%	12,828%	11,714%	14,551%	15,928%	15,858%	14,389%	14,511%	12,269%	11,827%	13,209%	13,746%
PARANA	11,253%	13,725%	13,429%	17,097%	17,283%	18,643%	15,780%	13,909%	12,350%	11,961%	10,705%	14,514%
MINAS GERAIS	10,165%	7,163%	9,187%	15,946%	14,819%	15,655%	16,734%	18,415%	17,613%	15,242%	13,230%	14,618%
PARAIBA	11,444%	14,809%	17,666%	15,691%	15,249%	13,230%	26,548%	25,784%	25,434%	19,031%	20,530%	19,151%
SANTA CATARINA	13,654%	14,142%	13,561%	17,461%	16,590%	18,653%	21,039%	24,506%	24,806%	25,598%	23,600%	20,714%
ALAGOAS	8,493%	13,803%	10,112%	11,271%	11,897%	12,699%	18,963%	24,363%	29,750%	29,079%	29,851%	21,911%
RORAIMA	5,089%	0,690%	6,945%	5,899%	2,816%	12,655%	26,741%	39,656%	34,013%	28,132%	45,246%	22,680%
TOCANTINS	25,121%	24,307%	23,812%	25,596%	9,937%	24,349%	27,203%	31,154%	24,071%	24,040%	29,866%	23,600%
ESPIRITO SANTO	16,846%	16,108%	14,278%	20,095%	23,914%	29,593%	26,989%	27,023%	26,541%	29,607%	26,191%	23,603%
RONDONIA	22,630%	17,503%	33,944%	37,923%	45,967%	23,476%	20,162%	24,293%	22,145%	29,386%	45,253%	28,680%
GOIAS	23,323%	26,528%	30,159%	40,719%	46,215%	41,506%	30,581%	24,364%	24,725%	23,953%	21,918%	31,616%
DISTRITO FEDERAL	48,911%	42,746%	45,903%	41,153%	31,014%	34,458%	29,928%	29,524%	28,469%	44,044%	46,082%	37,820%
AMAPA	50,528%	16,985%	34,271%	40,704%	66,027%	65,354%	33,399%	42,894%	28,824%	33,412%	25,283%	38,764%
TOTAL SOMA UF's	10,553%	11,122%	10,661%	14,230%	14,172%	14,605%	14,303%	13,608%	13,423%	14,323%	14,331%	13,428%
BRASIL	10,567%	11,148%	10,693%	14,252%	14,202%	14,637%	14,328%	13,638%	13,456%	14,350%	14,331%	13,454%

Elaborada pela autora. Valores percentuais calculados com base nos dados de Importação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex.

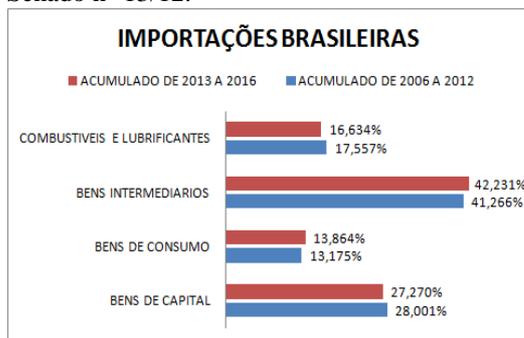
Os Estados que possuem menos importações de bens de consumo são Pará, Maranhão, Mato Grosso, Piauí, Amazonas, Rio Grande do Norte, Ceará, Sergipe e Mato Grosso do Sul.

Após a vigência da Resolução do Senado nº 13/12, a partir das importações ocorridas entre 2006 a 2012 e 2013 a 2016 para cada UF, observamos que houve uma grande diminuição nas importações dos bens de consumo realizadas por Goiás (12,611%) e Amapá (8,069%), diminuição menos acentuada nas importações para o Paraná (3,395%), Bahia (2,378%), Rio de Janeiro (1,314%), Ceará (1,246%) e Pernambuco (1,139%). Já para os Estados de Roraima (25,921%), Alagoas (14,856%), Acre (7,5%), Santa Catarina (7,238%), Paraíba (6,461%), Tocantins (5,967%), Espírito Santo (5,356%) e Sergipe (3,348%) houve aumento da importação desses tipos de bem, se comparado com as demais importações realizadas para o próprio Estado.

De forma geral, no entanto, a porcentagem da importação de bens de consumo para o Brasil, em relação a tudo que é importado para o país, conforme Tabela 1 acima, não apresentou tanta diferença antes e após a vigência da medida legal. Para o Estado de São Paulo, grande defensor da mudança legal, existiu o aumento das importações de bens de consumo em torno de 1,971%, em relação a tudo que é importado para este estado.

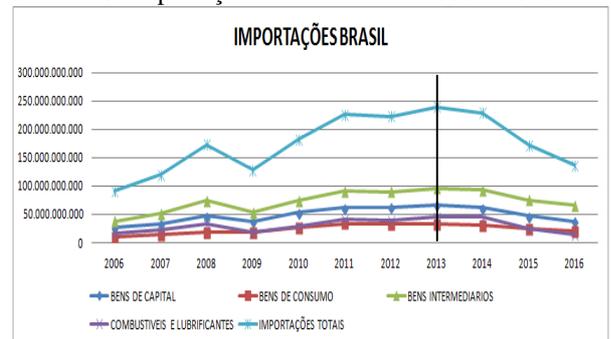
Nos Gráficos 7 e 8 é possível observar melhor o comportamento das importações realizadas para todo o Brasil, antes e após resolução, para todos os tipos de produtos, seja bens de capital, bens de consumo, bens intermediários e combustíveis e lubrificantes.

Gráfico 7. Importações Brasileiras por tipo de produto e acumulada antes e após a Resolução do Senado nº 13/12.



Elaborado pela autora. Valores percentuais calculados com base nos dados de Importação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex.

Gráfico 8. Importações Brasileiras de 2006 a 2016



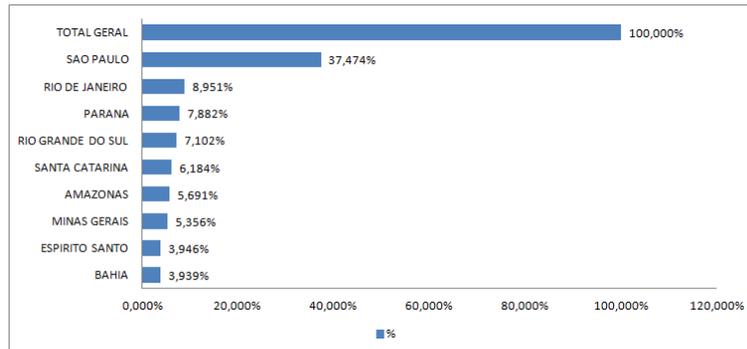
Elaborado pela autora com base nos dados de Importação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex.

A partir de 2014 houve uma queda das importações de forma geral, sendo um pouco mais acentuada para combustíveis e lubrificantes. Porém, a proporção dos tipos de

produtos importados em relação a tudo que foi importado no período permaneceu praticamente a mesma antes e após a Resolução do Senado nº 13/12.

É importante lembrar que os maiores importadores do Brasil em valores absolutos, independentemente do tipo de produto, estão na Região Sul e Sudeste, que somados concentram 76,9% do total das importações brasileiras realizadas de 2006 a 2016.

Gráfico 9. Importações acumuladas de 2006 a 2016 - Maiores importadores



Elaborado pela autora. Valores percentuais calculados com base nos dados de Importação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex

Sobre tudo que é importado para o Brasil, a participação relativa na importação dos Estados Alagoas, Espírito Santo, Goiás, Paraíba, Paraná, Pernambuco e Santa Catarina, conhecidos como concessores de incentivos fiscais na importação, alterou de 22,789%, em 2012, para 23,211%, em 2016. Já a participação dos Estados do Rio Grande do Sul e São Paulo, defensores da alteração da alíquota para 4%, alterou de 45,155% para 43,723%, conforme tabela abaixo.

Tabela 2: Participação relativa dos Estados nas importações do Brasil antes e após Resolução do Senado nº 13/12.

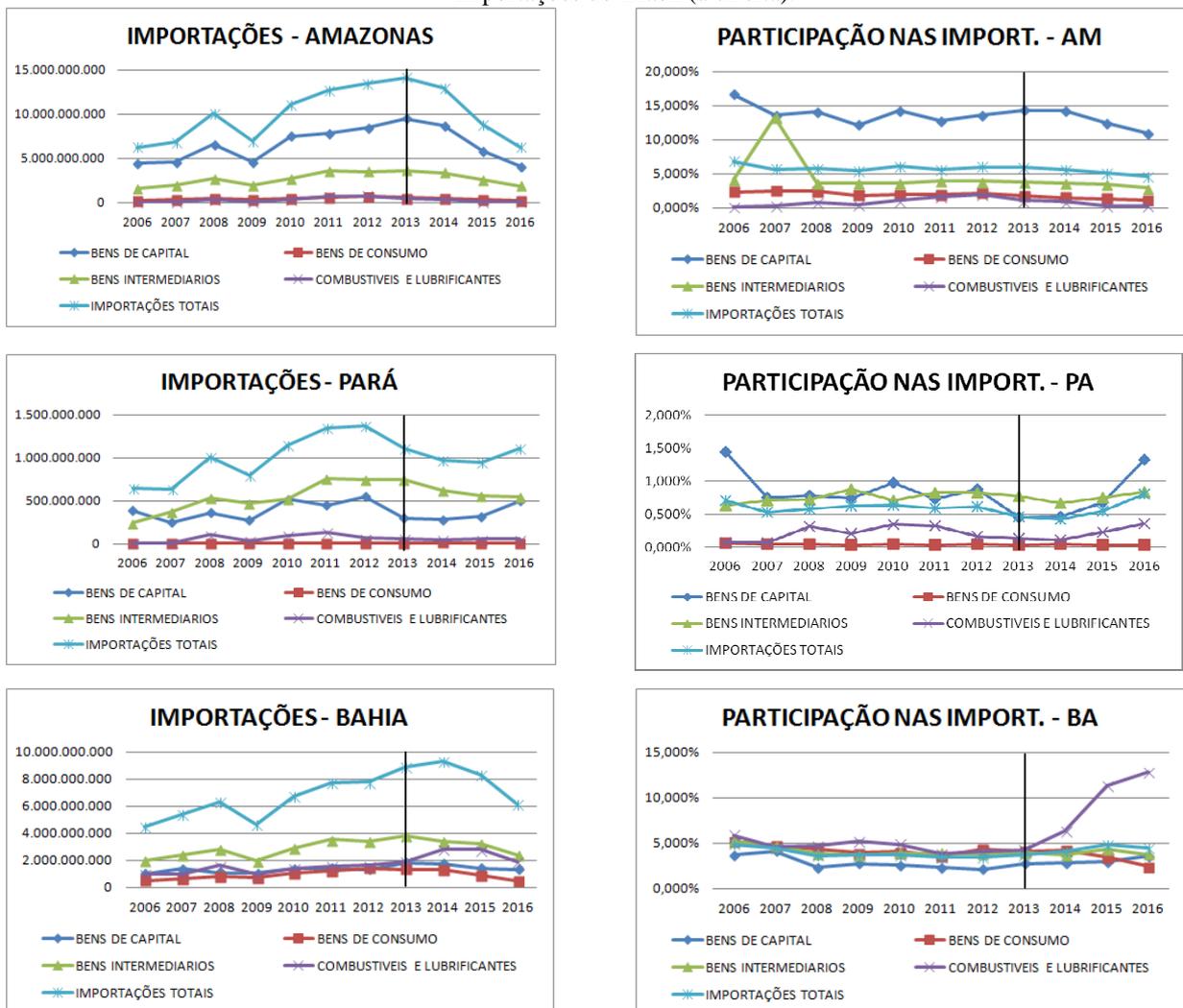
ESTADOS CONCESSORES DE INCENTIVOS FISCAIS NA IMPORTAÇÃO: AL, ES, GO, PB, PR, PE E SC						
2006 A 2012			2013 A 2016			TIPO DE PRODUTO
ACUMULADO	%	MEDIA	ACUMULADO	%	MEDIA	
57.735.587.765	18,026%	8.247.941.109	37.065.108.411	17,472%	9.266.277.102,75	BENS DE CAPITAL
49.412.027.892	32,786%	7.058.861.127	34.301.696.498	31,805%	8.575.424.124,50	BENS DE CONSUMO
125.968.043.260	26,686%	17.995.434.751	91.057.332.607	27,718%	22.764.333.151,75	BENS INTERMEDIARIOS
27.564.225.550	13,725%	3.937.746.507	18.137.752.457	14,017%	4.534.438.114,25	COMBUSTIVEIS E LUBRIFICANTES
260.680.125.007	22,789%	37.240.017.858	180.561.994.170	23,211%	45.140.498.542,50	IMPORTAÇÕES TOTAIS
ESTADOS QUE BUSCAVAM A MEDIDA LEGAL: RS E SP						
2006 A 2012			2013 A 2016			TIPO DE PRODUTO
ACUMULADO	%	MEDIA	ACUMULADO	%	MEDIA	
157.987.897.561	49,326%	22.569.699.652	101.241.565.999	47,725%	25.310.391.499,75	BENS DE CAPITAL
62.196.402.798	41,269%	8.885.200.400	46.676.559.754	43,280%	11.669.139.938,50	BENS DE CONSUMO
212.537.641.554	45,026%	30.362.520.222	143.210.168.767	43,593%	35.802.542.191,75	BENS INTERMEDIARIOS
83.799.452.665	41,725%	11.971.350.381	48.990.628.199	37,861%	12.247.657.049,75	COMBUSTIVEIS E LUBRIFICANTES
516.521.627.732	45,155%	73.788.803.962	340.118.923.109	43,723%	85.029.730.777,25	IMPORTAÇÕES TOTAIS

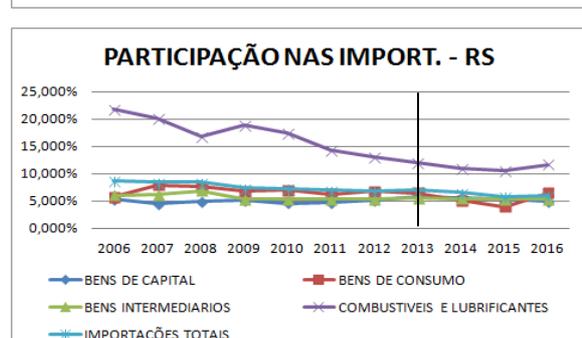
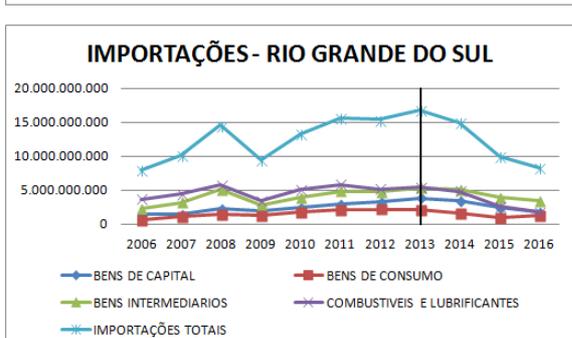
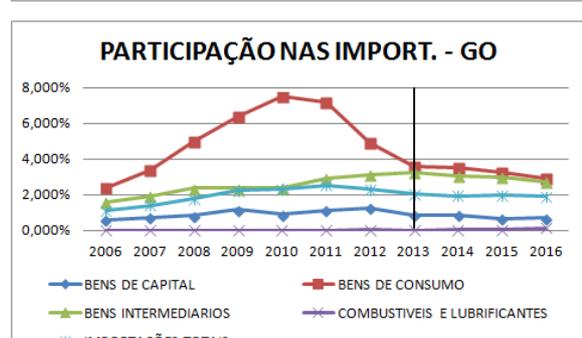
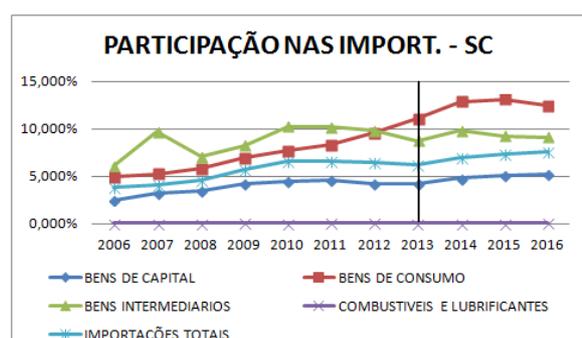
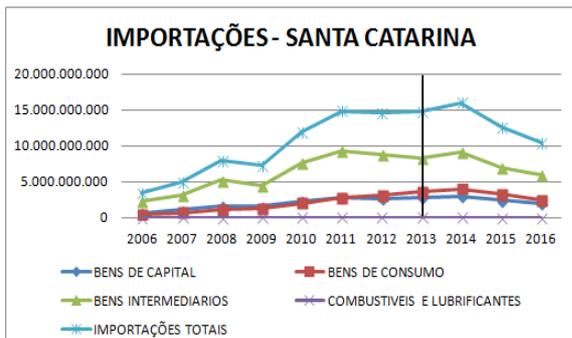
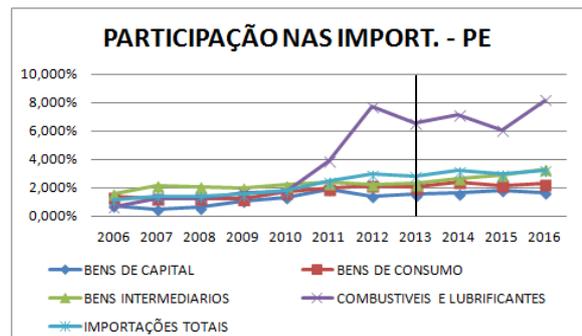
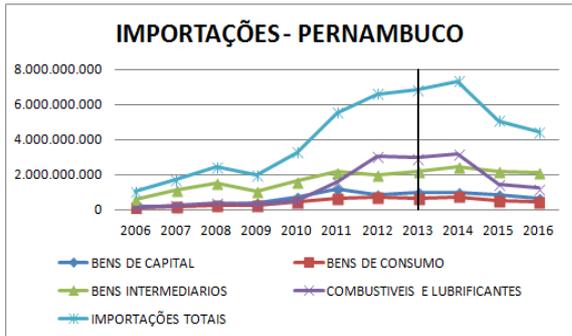
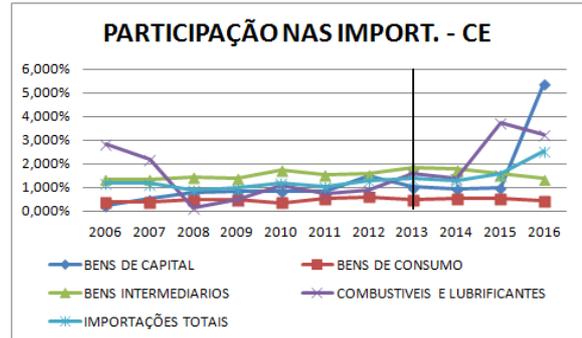
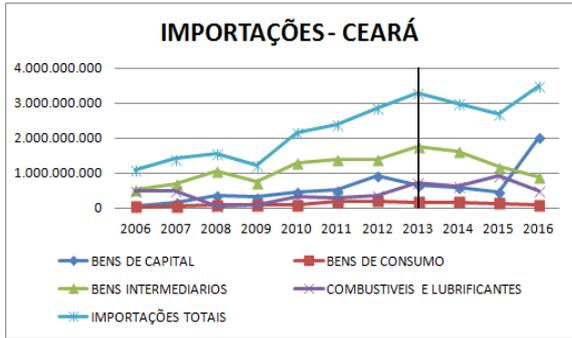
Elaborada pela autora. Valores calculados com base nos dados de Importação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex

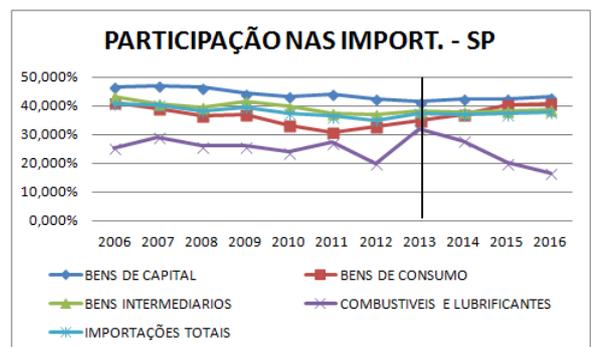
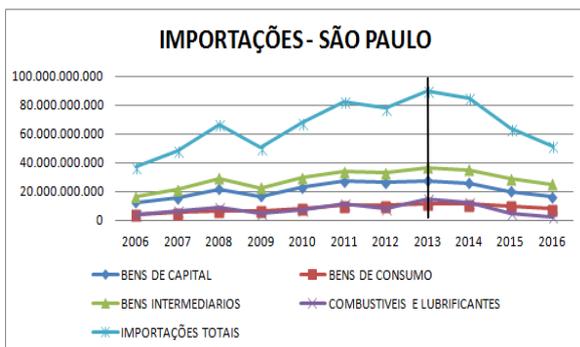
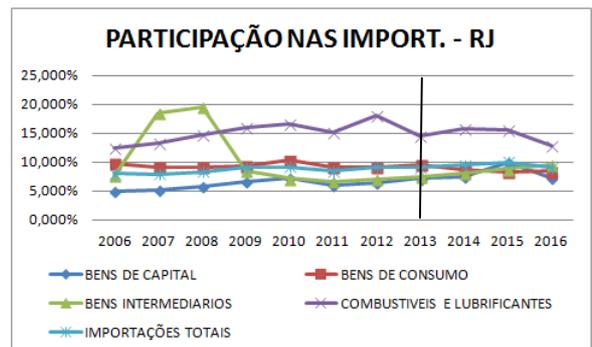
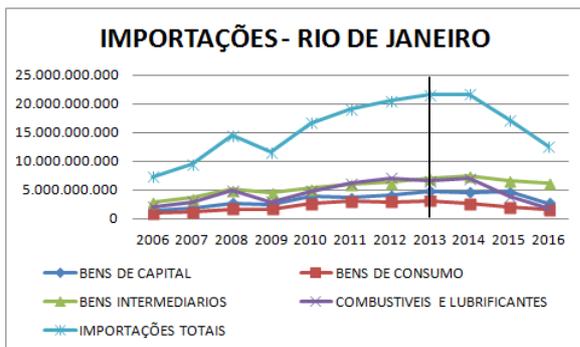
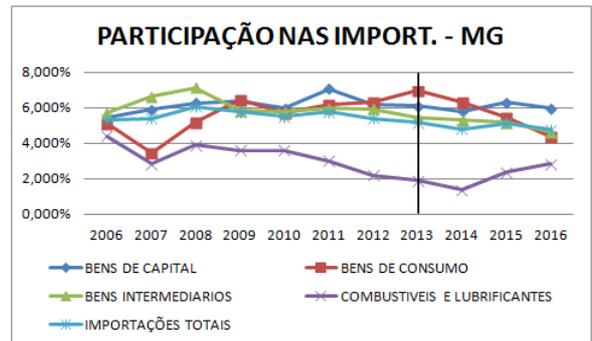
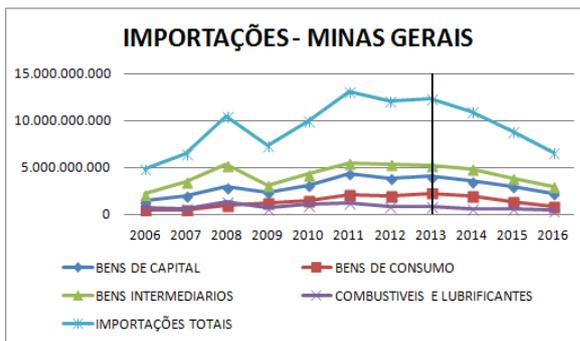
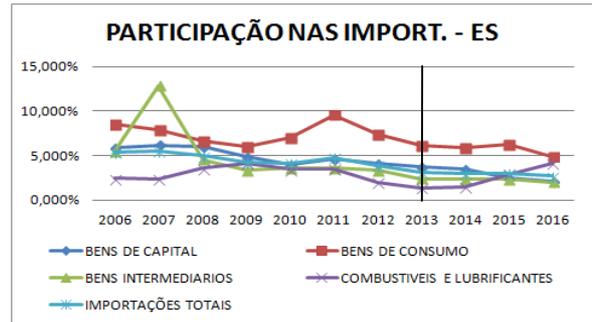
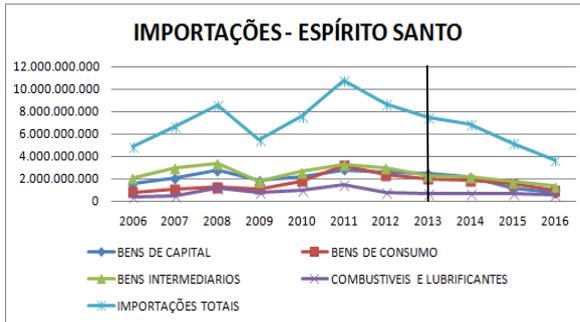
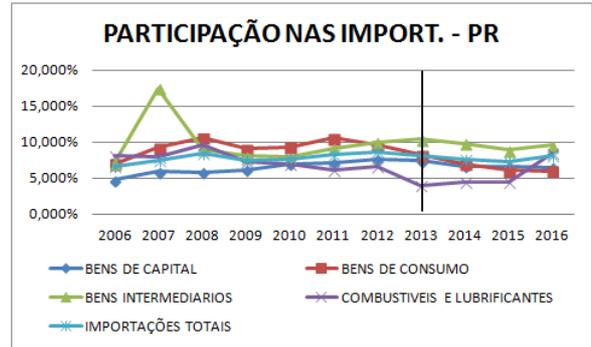
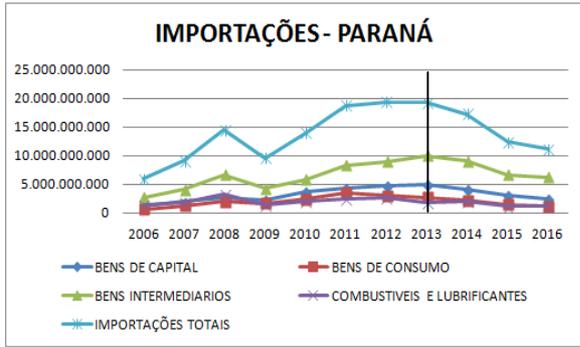
Na Tabela 2, observamos que a Resolução do Senado nº 13/12 só gerou impacto na redução das importações de bens de consumo dos Estados concessores de incentivos fiscais e que na verdade houve apenas uma redistribuição dessas importações para os Estados não concessores de incentivos.

A seguir temos os gráficos com o comportamento das importações para os Estados estudados por tipo de produto, elaborados com base no valor FOB em dólar das operações de importação realizadas para cada Estado e a partir da porcentagem que as importações da unidade federada representam para o restante das importações realizadas para todo o país.

Gráficos 10 a 35. Importações por tipo de produto (à esquerda) e participação relativa dos Estados nas importações do Brasil (à direita).







Gráficos elaborados pela autora. Valores calculados com base nos dados anuais de Importação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex.

Após a vigência da Resolução do Senado nº 13/12, os Estados que tiveram maior diminuição da participação das importações gerais realizadas para o Brasil são Espírito Santo (1,625%) e Rio Grande do Sul (1,130%), já os que tiveram maior ganho nas participações foram Santa Catarina (1,225%) e Pernambuco (1,067%). São Paulo não teve grandes diferenças na participação do total de importações realizadas para o Brasil, apresentando uma diminuição de 0,313%.

Em relação ao total das importações de bens de consumo realizadas para o Brasil (ANEXO I, pg 64), os Estados que tiveram maior diminuição da participação após a vigência da medida legal foram Paraná (2,652%), Goiás (2,342%), Espírito Santo (1,805%) e Rio Grande do Sul (1,305%). Além da diminuição percentual, houve diminuição na média do valor importando após a vigência da resolução para os Estados de Goiás, Paraná e Espírito Santo, respectivamente. Por outro lado, os que tiveram maior ganho nas participações das importações de bens de consumo foram Santa Catarina (4,776%) e São Paulo (3,316%), esses estados também apresentaram um aumento expressivo da média do valor importado.

O Estado do Espírito Santo também acumulou perdas expressivas na participação das importações de bens intermediários, perda de 1,757%, e bens de capital, perda de 1,792%, bem como diminuição da média do valor importado. São Paulo também teve expressiva diminuição na participação da importação de bens intermediários e bens de capital, com redução de 1,117% e 2,204%, respectivamente, quando comparadas as importações realizadas em 2013 a 2016 com as realizadas em 2006 a 2012, porém com aumento da média dos valores importados. É importante lembrar que a crise econômica que assolou o país deve ter tido importantes reflexos nas importações, inclusive para São Paulo.

Por outro lado, o Rio de Janeiro apresentou ganhos consideráveis na participação da importação de bens intermediários e bens de capital, com 1,161% e 1,668%, respectivamente. O Paraná apresentou um aumento de 1,083% nas participações de importação de bens intermediários.

Com essa análise empírica dos dados, verificamos que a Resolução do Senado nº 13/12 gerou mais impacto na importação de bens de consumo.

3.1.2. Demais Dados do Estudo

Para análise econométrica dos impactos da Resolução do Senado nº 12/13 no combate à "Guerra dos Portos", objetivo do trabalho, utilizamos as seguintes séries de dados:

I - Arrecadação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços – ICMS do Espírito Santo e Ceará, fornecida pelos Estados para a Comissão Técnica Permanente do ICMS (COTEPE) do Conselho Nacional de Política Fazendária (CONFAZ) do Ministério da Fazenda;

II - Os valores em dólar das importações de mercadorias e bens, fornecido pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria, Comércio Exterior e Serviços (MDIC);

III - Índice de Atividade Econômica Regional, fornecido pelo Departamento Econômico do Banco Central;

IV - Índice da taxa de câmbio efetiva real (IPA-DI) - Jun/1994=100, fornecido pelo IPEADATA;

V - Índice de Preços por Atacado-Mercado (IPA-M) - Var. % mensal - FGV, utilizado como deflator;

VI - Arrecadação do ICMS incidente nas operações de importação, cujo sujeito ativo é o Estado do Ceará, fornecida pela Secretaria da Fazenda do Estado do Ceará (SEFAZ/CE);

VII - Arrecadação do ICMS diferencial de alíquotas e antecipado, fornecida pela SEFAZ/CE.

O período dos dados é mensal, abrangendo janeiro de 2006 a dezembro de 2016, e correspondentes aos Estados do Amazonas, Pará, Bahia, Ceará, Pernambuco, Goiás, Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná, Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, únicos Estados em que há a disponibilização do Índice de Atividade Econômica Regional pelo Banco Central até 2016.

O Índice de Atividade Econômica Regional (IBCR), de acordo com o boletim regional de abril/2017 divulgado pelo Banco Central, é construído com base em *proxies* representativas do volume da produção da agropecuária, da indústria e do setor de serviços. A maioria das informações utilizadas para compor o IBCR são fornecidas pelo IBGE. O IBCR tem como objetivo contribuir para a análise conjuntural da economia de cada região.

Foi utilizada uma *dummy* indicando a vigência da Resolução do Senado nº 13/12, ano de 2013, dentro do período da amostra, sendo $t=0$ se antes da vigência e $t=1$ se depois da vigência.

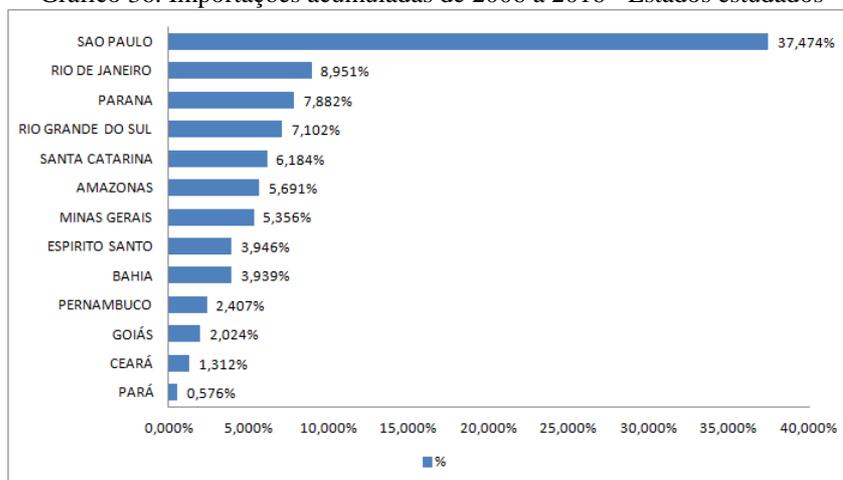
Passamos agora a uma análise prévia dos dados.

3.1.2.1 Análise descritiva dos dados

A concessão de incentivos fiscais nas importações tem o objetivo de atrair as importações para o Estado concesso, de modo que aumente seu volume de importações e arrecadação de ICMS.

Na seção 4.1.1 deste trabalho estão disponibilizados os gráficos das importações para os Estados estudados. As importações realizadas por eles correspondem a 92,844% das importações brasileiras de 2006 a 2016, conforme tabela abaixo.

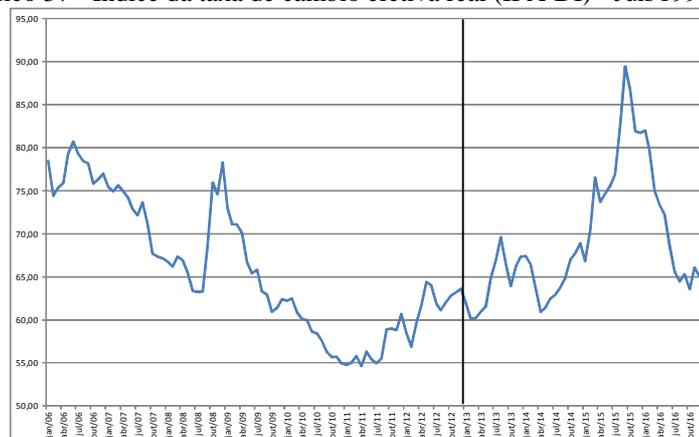
Gráfico 36. Importações acumuladas de 2006 a 2016 - Estados estudados



Elaborado pela autora. Valores percentuais calculados com base nos dados de Importação de bens - US\$ (mil) - MDIC/Secex.

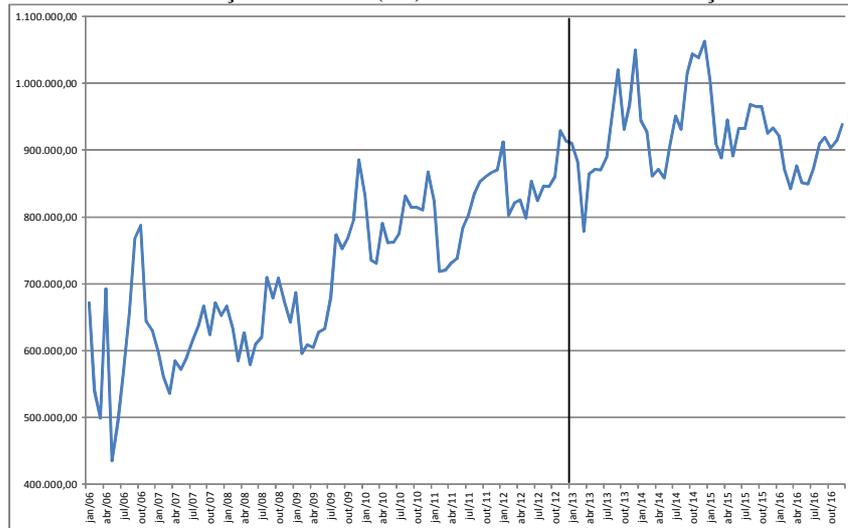
A seguir temos os gráficos da taxa de câmbio e arrecadações de ICMS do Ceará e Espírito Santo, a título de exemplo.

Gráfico 37 - Índice da taxa de câmbio efetiva real (IPA-DI) - Jun/1994=100



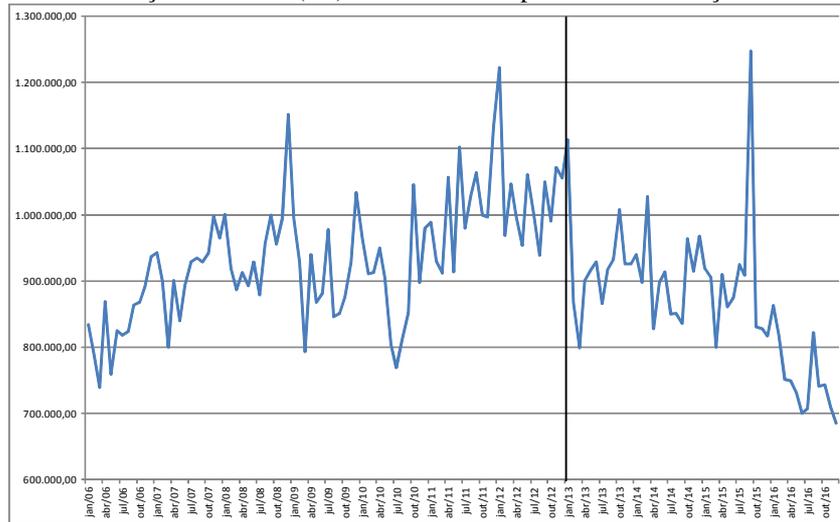
Elaborado pela autora. Período 2006 a 2016.

Gráfico 38 - Arrecadação do ICMS (R\$) - CONFAZ – Ceará – Preços de dez/2016



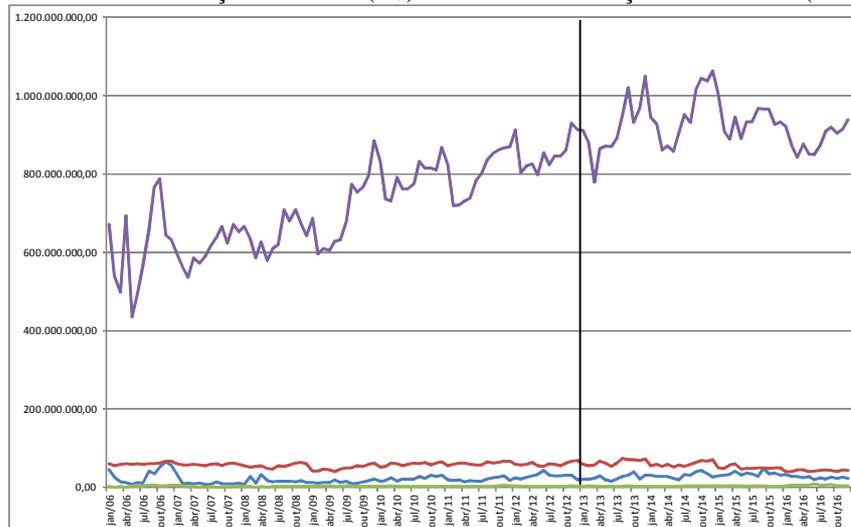
Elaborado pela autora. Fonte: CONFAZ. Deflator : IPA-M

Gráfico 39 - Arrecadação do ICMS (R\$) - CONFAZ –Espírito Santo – Preços de dez/2016 (IPA)



Elaborado pela autora. Fonte: CONFAZ. Deflator : IPA-M

Gráfico 40 - Arrecadação do ICMS (R\$) - SEFAZ/CE – Preços de dez/2016 (IPA)



Elaborado pela autora. Fonte: SEFAZ/CE. Deflator : IPA-M. --- ICMS Op. Interestadual; --- ICMS Importação; --- ICMS Total.

3.2 METODOLOGIA

A presente dissertação utilizou econometria de séries temporais. Inicialmente, foi necessária a realização de Testes de Raiz Unitária para verificação da estacionariedade das séries e, em seguida, uma análise de Cointegração para a equação de Importação (uma regressão para cada Estado) e para a equação da Arrecadação Total do ICMS (apenas para os Estados do Ceará e Espírito Santo).

Equação de Importações

$$\log M_t = \beta_0 + \beta_1 \log Y_t + \beta_2 \log E_t + \beta_3 D_t + e_t$$

M_t → Importações do Estado (MDIC/Secex)

Y_t → Índice de Atividade Econômica Regional (BACEN)

E_t → Taxa de Câmbio Efetiva Real

D_t → *Dummy* (Resolução do Senado)

Equação de Arrecadação

$$\log ICMS_t = \beta_0 + \beta_1 \log Y_t + \beta_2 D_t + e_t$$

$ICMS_t$ → Arrecadação do ICMS

Y_t → Índice de Atividade Econômica Regional (BACEN)

D_t → *Dummy* (Resolução do Senado)

3.2.1 Testes de Raiz Unitária

Na econometria clássica, a suposição é de que as variáveis independente e explicativas do modelo de regressão tenham uma tendência estacionária e o termo de erro tenha média zero e variância finita.

Em séries temporais que tenham tendência crescente ou decrescente, no entanto, se não for verificada a estacionariedade da série é possível que ocorra uma Regressão Espúria, em que os resultados da estimação apresentam um coeficiente de determinação (R^2) bastante elevado e os coeficientes estimados são estatisticamente significativos, embora não haja qualquer relação econômica entre as variáveis do modelo.

Porém, caso as séries sejam fracamente dependentes de suas tendências temporais, o problema de tendência crescente ou decrescente é solucionado pela inclusão de uma tendência temporal no modelo de regressão, evitando a relação espúria. Uma variável é considerada fracamente dependente (estacionária) quando sua média e autocovariância são independentes do tempo, isto é, sua média é constante para qualquer período de tempo e a autocovariância depende apenas da defasagem entre a variável.

Através do Teste de Raiz Unitária é possível verificar se uma serie é estacionária. O método mais simples de testar a existência de raiz unitária, conforme Wooldridge (2013, pg. 588), começa com um modelo AR (1), quando a estacionariedade do Y já é controlada com a defasagem de apenas um período de Y (defasagem de primeira ordem):

$$\Delta Y_t = \delta + \rho Y_{t-1} + \varepsilon_t$$

A hipótese nula, $H_0: \rho = 1$, é que Y_t tem raiz unitária, sendo a hipótese alternativa $H_1: \rho < 1$. O objetivo do teste é rejeitar H_0 . Se o valor de ρ for, em termos absoluto, menor do que 1, então a variável é dita estacionária, sem, portanto, raiz unitária.

O teste de Dickey-Fuller, o mais conhecido para determinar se uma variável tem raiz unitária, possui como equação geral:

$$\Delta Y_t = \delta + bt + \lambda Y_{t-1} + \varepsilon_t$$

em que a hipótese nula, $H_0: \lambda = 0$, é Y_t ter uma raiz unitária, sendo um processo não estacionário, e a hipótese alternativa, $H_1: \lambda \neq 0$, indica a existência de um processo estacionário, sem raízes unitárias. O parâmetro λ é igual a $(\rho - 1)$, o termo δ é o intercepto e o termo b é a tendência temporal linear.

Conforme a existência de intercepto e termo de tendência, o teste de Dickey-Fuller será baseado nas seguintes equações:

$$\Delta Y_t = \lambda Y_{t-1} + \varepsilon_t \quad (1)$$

$$\Delta Y_t = \delta + \lambda Y_{t-1} + \varepsilon_t \quad (2)$$

$$\Delta Y_t = \delta + bt + \lambda Y_{t-1} + \varepsilon_t \quad (3)$$

A utilização da equação (1) será quando na equação teste não tiver intercepto ou termo de tendência. Sendo $H_0: \lambda = 0$, $\Delta Y_t = \varepsilon_t$ e não estacionário com tendência estocástica. Sendo $H_1: \lambda \neq 0$, $\Delta Y_t = \lambda Y_{t-1} + \varepsilon_t$ e estacionário sem tendência alguma.

A utilização da equação (2) ocorrerá quando na equação teste tiver apenas o intercepto. Sendo $H_0: \lambda = 0$ e $\delta = 0$, $\Delta Y_t = \varepsilon_t$ e não estacionário com tendência estocástica.

Sendo H1: $\lambda \neq 0$ e $\delta \neq 0$, $\Delta Y_t = \delta + \lambda Y_{t-1} + \varepsilon_t$ e estacionário, sem tendência alguma e com intercepto.

Por fim, a utilização da equação (3) ocorrerá quando na equação teste existir intercepto e termo de tendência. Sendo Ho: $\lambda = 0$ e $b = 0$, $\Delta Y_t = \delta + \varepsilon_t$, apresentando tendência determinística e tendência estocástica. Sendo H1: $\lambda \neq 0$ e $b \neq 0$, $\Delta Y_t = \delta + bt + \lambda Y_{t-1} + \varepsilon_t$, com tendência determinística apenas (tendência estacionário).

Os processos regressivos de primeira ordem representados nas equações (1), (2) e (3), entretanto, nem sempre representam bem todas as variáveis. Quando há a necessidade de utilizar valores defasados de ΔY_t para eliminar autocorrelação serial de ε_t , faz-se uso do teste de Dickey-Fuller Aumentado (ADF) com a seguinte estimação regressiva:

$$\Delta Y_t = \delta + bt + \lambda Y_{t-1} + \sum_{s=1}^p \beta_s \Delta Y_{t-s} + \varepsilon_t \quad (4)$$

Assim, portanto, no presente trabalho foi verificada a estacionariedade de cada série (logM, logICMS, logY, logE) usando o teste ADF Aumentado.

Os problemas de tendência das séries temporais não são solucionados apenas com a diferenciação das séries até obter a estacionariedade, pois ao remover a tendência elementos de longo prazo entre as variáveis são perdidos. Após a análise de estacionariedade, portanto, foi realizada a análise de cointegração para verificar a existência de uma relação de longo prazo entre as variáveis.

3.2.2 Análise de Cointegração

Nos casos em que a variável dependente (Y) e a variável explicativa (X) são séries não estacionárias, dada a regressão $Y_t = a + bX_t + \varepsilon_t$, é possível que a tendência crescente ou decrescente da variável dependente acompanhe ou não a tendência da variável explicativa. Quando as tendências variam igualmente, de modo que o $\varepsilon_t \sim I(0)$, diz-se que são séries cointegradas e ε_t apresenta um ruído branco. Por outro lado, se as tendências não tiverem uma variação correspondente, de modo que o $\varepsilon_t \sim I(1)$, este também será não estacionário e as séries serão não cointegradas.

Engel e Granger (1987) deram um tratamento formal à análise da cointegração. Esta análise torna as regressões que envolvem variáveis I(1) potencialmente significativas.

Conforme Wooldridge (2013, pg. 595), nos casos em que Y_t e X_t forem dois processos I(1), de forma geral, $Y_t - bX_t$ também será um processo não estacionário para

qualquer b . Porém, pode ocorrer que para alguns $b \neq 0$, $Y_t - bX_t$ seja um processo estacionário, implicando esta equação uma média constante, variância constante e autocorrelação que dependam somente da distância temporal entre as variáveis. São nestas situações que Y e X são ditos cointegrados e b é considerado o parâmetro de cointegração.

Portanto, nas séries em que a variável dependente e explicativa são cointegradas a tendência estocástica é comum, as tendências estocásticas se cancelam mutuamente, existe uma relação de equilíbrio no longo prazo, os desvios no equilíbrio de longo prazo são transitórios e a regressão de Y contra X não é espúria.

Já as séries em que a variável dependente e explicativa não são cointegradas as tendências estocásticas são independentes, só existe relação entre elas de curto prazo, os desvios tendem a persistir sem correção e a regressão de Y contra X é espúria.

Para análise da cointegração o Teste de Engle-Granger e o Teste de Johansen são bastante utilizados. O Teste de Engle-Granger é mais indicado quando existe apenas uma variável no modelo, com mais variáveis podem ocorrer problemas no teste.

O Teste de Cointegração de Johansen é o procedimento mais consistente nos casos em que há mais de duas variáveis no modelo e múltiplos vetores de cointegração, em que o resultado produzido pode ser uma combinação linear dos diferentes vetores de cointegração. Este teste foi o adotado no presente trabalho.

O Teste de Cointegração de Johansen utiliza dois testes de razão de verossimilhança, o teste Traço e o de Máximo Valor. A hipótese nula do teste Traço é de que o número de vetores de cointegração é $r \leq p$ (em que $p = 1, 2, 3, \dots, n - 1$), e a hipótese alternativa é de que $r = n$. A ideia básica do teste de Máximo Valor é de verificar a significância do maior autovalor, confrontando a hipótese nula de que r vetores de cointegração são significativos contra a alternativa de que o número de vetores significativos seja $r+1$, ou seja, $r = 0$ contra $r = 1$; $r = 1$ contra $r = 2$ e assim por diante. Estes testes são dados respectivamente por:

$$\lambda_{trace} = -T \sum_{i=r+1}^p \ln(1 - \hat{\lambda}_i) \quad p = 1, 2, 3, \dots, n - 1$$

e

$$\lambda_{max} = -T \ln(1 - \hat{\lambda}_{r+1}) \quad p = 1, 2, 3, \dots, n - 1$$

É possível que o resultado do teste Traço e o de Máximo Valor sejam divergentes, não indicando o mesmo número de vetores de cointegração, o que pode ser uma consequência de amostras pequenas, conforme Harris (1995), citado por CUNHA (2007). Quando estes testes divergirem, utilizaremos o teste do traço.

Nas séries cointegradas, portanto, a regressão cointegrante não é espúria, o MQO aplicado a ela para estimar a e b é muito consistente, as razões t são assintoticamente normais e existe a relação equilibrada de longo prazo, mas é necessário integrar as relações de curto prazo com um modelo de correção de erros.

3.2.3 Modelo de Correção de Erros

Segundo Maia (2012), o modelo de Correção de Erros é uma modelagem que tem por objetivo integrar a dinâmica de curto prazo com os equilíbrios de longo prazo, incorporando desequilíbrios dos períodos passados, de modo que as dinâmicas de curto prazo possam ser descritas pelo modelo de correção de erros.

Desta forma, nos casos em que as séries forem cointegradas, utiliza-se o modelo de correção de erros, do contrario, nos casos em que as séries não forem cointegradas, utiliza-se o modelo sem correção de erros.

O modelo geral com correção de erros é:

$$\Delta Y_t = \alpha_0 + \alpha_1 \hat{\varepsilon}_{t-1} + \sum_{i=1}^p \beta_i \Delta Y_{t-i} + \sum_{j=1}^k \gamma_j \Delta X_{t-j} + u_t,$$

onde $\hat{\varepsilon}_t = Y_t - \hat{a} - \hat{b}X_t$.

O modelo geral sem correção de erros é:

$$\Delta Y_t = \alpha_0 + \sum_{i=1}^p \beta_i \Delta Y_{t-i} + \sum_{j=1}^k \gamma_j \Delta X_{t-j} + u_t$$

Após realizado o teste de cointegração de Johansen e aplicado o modelo de correção de erros, chegamos aos seguintes modelos para a Equação de Importação:

Modelo de Correção de Erros (SOB cointegração)

$$\Delta \log M_t = \alpha_0 + \alpha_1 \hat{e}_t + \sum_{l=1}^r \gamma_l \Delta \log M_{t-l} + \sum_{i=1}^p \beta_i \Delta \log Y_{t-i} + \sum_{j=1}^k \gamma_j \Delta \log E_{t-j} + \beta_3 D_t + w_t$$

Modelo Sem Correção de Erros (SEM cointegração)

$$\Delta \log M_t = \alpha_0 + \sum_{l=1}^r \gamma_l \Delta \log M_{t-l} + \sum_{i=1}^p \beta_i \Delta \log Y_{t-i} + \sum_{j=1}^k \gamma_j \Delta \log E_{t-j} + \beta_3 D_t + w_t$$

Modelo para Séries Estacionárias ou I(0)

$$\log M_t = \alpha_0 + \sum_{l=1}^r \gamma_l \log M_{t-l} + \sum_{i=1}^p \beta_i \log Y_{t-i} + \sum_{j=1}^k \gamma_j \log E_{t-j} + \beta_3 D_t + w_t$$

Os modelos de correção de erros para a Equação da Arrecadação são similares.

4. RESULTADOS

O modelo de regressão adotado no trabalho para estimar a variável endógena das importações levou em consideração três variáveis exógenas: uma variável que mede o nível de atividade, outra que mede os preços relativos e a *dummy* indicando a vigência da Resolução do Senado nº 13/12.

De acordo com Castro e Cavalcanti (1997), em estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) sobre a estimação de equações de exportação e importação para o Brasil, o modelo de equação de importações utilizado na maioria dos trabalhos publicados sobre o tema no Brasil, e inclusive adotado pelos autores em seu estudo, utiliza basicamente duas variáveis condicionantes: nível de atividade e preços relativos.

Geralmente, a proxy utilizada para medir o nível de atividade é o PIB e, para medir os preços relativos, utiliza-se a taxa de câmbio. Neste trabalho, no entanto, a proxy utilizada para medir o nível de atividade foi o Índice de Atividade Econômica Regional, fornecido pelo Departamento Econômico do Banco Central, em razão de conter os dados disponibilizados de forma mensal e até o ano de 2016. Os dados do PIB para cada estado só estão disponíveis com dois anos de defasagem e em formato anual.

Para todas as equações utilizadas neste trabalho aplicamos o logaritmo neperiano para reduzir a variância e de forma que os coeficientes estimados já representam a elasticidade.

Como já explicitado no capítulo da metodologia, inicialmente foi realizado o Teste de Raiz Unitária a fim de verificar a estacionariedade de cada série: $\log M$ (Importações do Estado), $\log Y$ (Índice de Atividade Econômica Regional) e $\log E$ (Taxa de Câmbio Efetiva Real), para cada unidade federada estudada, usando o teste ADF Aumentado.

Pelos resultados obtidos e mostrados na Tabela 3, é possível verificar que as séries são não estacionárias em nível e estacionárias em primeira diferença, portanto, todas são estacionárias de ordem 1, assumindo um modelo AR(1).

Para estimar o modelo, então, foi necessário fazer a análise da cointegração. Prosseguindo nos testes de Cointegração de Johansen para verificar se existe a relação equilibrada das variáveis a longo prazo, foram obtidos os resultados apresentados na Tabela 4 a seguir.

Tabela 3. Resultados dos Testes de Raízes Unitárias (ADF Aumentado)

ESTADO	Log (Importação)			Log (Produção)			Log (ICMS)			Log (Câmbio)		
	Nível	1ª Dif.	I(d)	Nível	1ª Dif.	I(d)	Nível	1ª Dif.	I(d)	Nível	1ª Dif.	I(d)
	t (Prob.)	t (Prob.)		t (Prob.)	T (Prob.)		T (Prob.)	t (Prob.)		t (Prob.)		
Amazonas	-2,152 (0,225)	-6,788 (0,000)	I(1)	-1,999 (0,287)	-6,865 (0,000)	I(1)	-2,379 (0,150)	-7,095 (0,000)	I(1)	-2,045 (0,268)	-9,042 (0,000)	I(1)
Pará	-2,42 (0,138)	-6,695 (0,000)	I(1)	-1,738 (0,410)	-8,374 (0,000)	I(1)	-1,857 (0,352)	-7,014 (0,000)	I(1)			
Bahia	-2,434 (0,135)	-6,424 (0,000)	I(1)	-1,893 (0,335)	-6,514 (0,000)	I(1)	-2,257 (0,188)	-7,072 (0,000)	I(1)			
Ceará	-2,787 (0,063)	-7,738 (0,000)	I(1)	-1,888 (0,337)	-3,565 (0,008)	I(1)	-1,778 (0,389)	-7,249 (0,000)	I(1)			
Pernambuco	-2,008 (0,283)	-7,42 (0,000)	I(1)	-2,551 (0,106)	-6,706 (0,000)	I(1)	-1,706 (0,426)	-6,931 (0,000)	I(1)			
Goiás	-2,518 (0,114)	-6,495 (0,000)	I(1)	-2,231 (0,197)	-5,707 (0,000)	I(1)	-1,634 (0,462)	-9,927 (0,000)	I(1)			
Rio Grande do Sul	-2,428 (0,136)	-5,524 (0,000)	I(1)	-2,088 (0,250)	-6,515 (0,000)	I(1)	-1,647 (0,456)	-6,687 (0,000)	I(1)			
Santa Catarina	-2,531 (0,110)	-6,755 (0,000)	I(1)	-2,104 (0,243)	-6,002 (0,000)	I(1)	-1,447 (0,557)	-16,606 (0,000)	I(1)			
Paraná	-2,47 (0,125)	-8,529 (0,000)	I(1)	-1,908 (0,328)	-7,88 (0,000)	I(1)	-1,478 (0,542)	-7,319 (0,000)	I(1)			
Espírito Santo	-1,965 (0,302)	-19,432 (0,000)	I(1)	-2,573 (0,101)	-9,36 (0,000)	I(1)	-2,269 (0,184)	-8,278 (0,000)	I(1)			
Minas Gerais	-2,531 (0,110)	-6,536 (0,000)	I(1)	-1,875 (0,343)	-6,707 (0,000)	I(1)	-2,161 (0,222)	-6,792 (0,000)	I(1)			
Rio de Janeiro	-2,254 (0,189)	-8,427 (0,000)	I(1)	-2,488 (0,121)	-4,670 (0,000)	I(1)	-2,409 (0,141)	-6,132 (0,000)	I(1)			
São Paulo	-2,221 (0,200)	-5,443 (0,000)	I(1)	-2,46 (0,128)	-5,461 (0,000)	I(1)	-2,518 (0,114)	-7,756 (0,000)	I(1)			

Valores Críticos da estatística t: -3,481217 (1%) e -2,883753 (5%)

Tabela 4. Teste de Cointegração de Johansen, Equações Cointegrantes e Relações de Longo Prazo

ESTADO	Nº de Eq. Coint.		Coefs. Eq. Cointegrante		Coefs. da Eq. de LP			
	Traço (α)	Eigenvalue (α)	Produção (σ)	Câmbio (σ)	Produção (p Valor)	Câmbio (p Valor)	Dummy (p Valor)	R ² (F - p Valor)
Amazonas	2 (1%)	1 (1%)	6,153 (-1,677)	-8,241 (1,482)	2,4369 (0,000)	-0,5449 (0,0164)	-0,1701 (0,0018)	0,702 (0,000)
Pará	1 (5% e 1%)	1 (5% e 1%)	3,634 (0,7981)	-0,462 (0,548)	1,1765 (0,0004)	-1,2782 (0,000)	-0,0775 (0,3924)	0,317 (0,000)
Bahia	1 (-1%)	1 (5% e 1%)	2,309 (0,544)	-0,294 (0,337)	1,9058 (0,000)	-0,4595 (0,0433)	0,1156 (-0,0737)	0,543 (0,000)
Ceará	2 (1%)	2 (1%)	0 1	-2,324 (0,427) -0,451 (0,084)	2,8899 (0,000)	-1,0869 (0,0018)	0,3019 (0,0093)	0,512 (0,000)
Pernambuco	1 (1%)	1 (5% e 1%)	4,927 (0,620)	-0,711 (0,531)	3,1445 (0,000)	-1,7645 (0,000)	0,4317 (0,000)	0,804 (0,000)
Goiás	1 (5% e 1%)	1 (5% e 1%)	4,144 (0,599)	-1,460 (0,518)	2,0702 (0,000)	-2,4572 (0,000)	-0,0177 (0,8140)	0,727 (0,000)
Rio Grande do Sul	2 (1%)	2 (1%)	3,503 (0,627) 1,652 (0,269)	0 1	0,3677 (0,155)	-1,6837 (0,000)	0,0486 (0,4872)	0,391 (0,000)
Santa Catarina	2 (5% e 1%)	1 (1%)	6,838 (0,680)	-0,244 (0,366)	4,6699 (0,000)	-1,2716 (0,000)	0,1060 (0,021)	0,878 (0,000)
Paraná	1 (1%)	1 (1%)	3,524 (0,573)	-0,529 (0,471)	1,5513 (0,000)	-1,7450 (0,000)	0,0548 (0,4505)	0,631 (0,000)
Espírito Santo	2 (1%)	3 (5%)	3,328 (0,589) -1,457 (0,212)	0 1	1,1046 (0,000)	-0,8001 (0,0004)	-0,3786 (0,000)	0,515 (0,000)
Minas Gerais	2 (1%)	2 (1%)	4,835 (0,469) -2,123 (0,327)	0 1	2,3032 (0,000)	-0,9071 (0,000)	-0,0880 (0,109)	0,627 (0,000)
Rio de Janeiro	1 (5%)	No (5% e 1%)	3,770 (0,817)	-0,505 (0,465)	3,925 (0,000)	-0,5115 (0,0227)	-0,0801 (0,1912)	0,747 (0,000)
São Paulo	3 (5% e 1%)	1 (1%)	3,64 (0,639)	-2,082 (0,908)	2,2736 (0,000)	-0,7011 (0,000)	-0,0204 (0,6244)	0,800 (0,000)

Variável Dependente: Importação do Estado / Variável Exógena: *Dummy*.

Observando os números de equação de cointegração do teste Traço e do teste de Máximo Valor, percebemos que para todos os estados os testes mostram a existência de uma ou mais relações de cointegração e, portanto, a estimativa da equação mostra relação de longo prazo entre as variáveis e a regressão cointegrante não é espúria.

Analisando os resultados, observamos que a variável *dummy* que capta o impacto da Resolução do Senado nº 13/12 para as importações não é significativa para os Estados Pará, Bahia, Goiás, Rio Grande do Sul, Paraná, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo; é

negativamente significativa para o Amazonas e Espírito Santo; e positivamente significativa para o Ceará, Pernambuco e Santa Catarina.

Analisando a magnitude do impacto nos Estados em que a *dummy* da Resolução do Senado nº 13/12 foi significativa, podemos inferir que a medida legal afetou mais as importações de Pernambuco, Espírito Santo e do Ceará, respectivamente, e menos as importações de Santa Catarina e Amazonas.

Para os Estados conhecidos como concessionários de incentivos fiscais na importação, como Goiás e Paraná, a princípio, a Resolução do Senado nº 13/12 não teve impacto. É possível que o modelo não esteja captando seus efeitos nesses Estados, porém, observando os gráficos das importações totais e por tipo de produto e da participação das importações realizadas por GO e PR em relação ao restante do país (pgs 39 e 40), verificamos que as importações para Goiás chegaram ao ápice em 2011, iniciando o processo de baixas sucessivas a partir de 2012 e de forma bem acentuada para os bens de consumo. O Estado do Paraná, por sua vez, só passou a ter diminuição expressiva das importações em 2014.

É importante frisar aqui as limitações da análise, uma vez que existem muitos fatores que podem interferir na redistribuição das importações. Mais amplos, ainda, são os fatores que interferem na arrecadação do ICMS. Portanto, para analisar o impacto da medida legal na arrecadação do ICMS, foram escolhidos estados em que a *dummy* foi anteriormente significativa na estimativa das importações, a saber, Espírito Santo e o Ceará.

No caso do Ceará, foi possível ter acesso aos dados da arrecadação do ICMS mais detalhada, com os valores separados da arrecadação para o ICMS Importação, incidente na entrada de mercadoria ou bem originário do exterior do país, e ICMS Antecipado e ICMS Diferencial de Alíquotas, estes recolhidos na entrada de mercadoria ou bem no Ceará em decorrência de operações interestaduais.

Para as estimativas do impacto da Resolução do Senado nº 13/12 na arrecadação do ICMS Total dos Estados do Ceará e Espírito Santo foi utilizada a seguinte equação:

$$\log ICMS_t = \beta_0 + \beta_1 \log Y_t + \beta_2 D_t + e_t \quad (1)$$

Para as estimativas do impacto da Resolução do Senado nº 13/12 na arrecadação do ICMS para o Estado do Ceará foram utilizadas, ainda, as seguintes equações:

$$\log ICMS_t = \beta_0 + \beta_1 \log Y_t + \beta_2 CSP_t + \beta_3 D_t + e_t \quad (2)$$

e

$$\log ICMCEX_t = \beta_0 + \beta_1 \log Y_t + \beta_2 D_t + e_t \quad (3)$$

Na equação (2) foi acrescentada a *dummy* que indica o início das importações para a CSP. Já na equação (3), a arrecadação é analisada com as mesmas variáveis da Equação de Arrecadação do ICMS Total (1), porém o $ICMCEX_t$ corresponde à Arrecadação do ICMS para o Ceará, sendo: $X = I$, para ICMS Importação; $X = AD$, para ICMS Antecipação + ICMS Diferencial. No entanto, na estimativa para o ICMS Importação, β_1 não foi significativo. Desta forma, trabalhamos apenas com o ICMS Antecipação + ICMS Diferencial.

Os mesmos procedimentos adotados nas estimativas da Equação de Importação foram adotados nas Equações de Arrecadação, com os Testes de Raiz Unitária e a Análise de Cointegração.

Tabela 5. Resultados dos Testes de Raízes Unitárias (ADF Aumentado) - Equações de Arrecadação

ESTADO	Log (Importação)			Log (Produção)			Log (ICMS)			Log (ICMS Ant.+Dif)		
	Nível	1ª Dif.	I(d)	Nível	1ª Dif.	I(d)	Nível	1ª Dif.	I(d)	Nível	1ª Dif.	I(d)
	T (Prob.)	T (Prob.)		t (Prob.)	t (Prob.)		t (Prob.)	T (Prob.)		t (Prob.)	t (Prob.)	
Ceará	-2,787 (0,063)	-7,738 (0,000)	I(1)	-1,888 (0,337)	-3,565 (0,008)	I(1)	-1,778 (0,389)	-7,249 (0,000)	I(1)	-1918 (0,323)	-4448 (0,000)	I(1)
Espírito Santo	-1,965 (0,302)	-19,432 (0,000)	I(1)	-2,573 (0,101)	-9,360 (0,000)	I(1)	-2,269 (0,184)	-8,278 (0,000)	I(1)	-	-	-

Valores Críticos da estatística t: -3,481217 (1%) e -2,883753 (5%)

Nesta equação, as séries também são não estacionárias em nível e estacionárias em primeira diferença, portanto, todas são estacionárias de ordem 1.

Tabela 6. Teste de Cointegração de Johansen, Equações Cointegrantes e Relações de Longo Prazo - Equações de Arrecadação

ESTADO (Equação)	Nº de Eq. Coint.		Coefs. Eq. Cointegrante	Coefs. da Eq. de LP			
	Traço (α)	Eigenvalue (α)	Produção (σ)	Produção (p Valor)	Dummy (p Valor)	CSP (p Valor)	R ² (F - p Valor)
Ceará (1)	1 (1%)	1 (1%)	1,830 (0,150)	1,282 (0,000)	0,148 (0,000)	-	0,767 (0,000)
Ceará (2)	1 (1%)	1 (1%)	1,935 (0,218)	1,062 (0,000)	0,104 (0,000)	0,089 (0,000)	0,788 (0,000)
Ceará (3)	2 (1%)	2 (1%)	2,557 (0,603)	0,837 (0,326)	-0,048 (0,004)	0,079 (0,164)	0,754 (0,009)
Espírito Santo (1)	1 (5%)	1 (1%)	-0,643 (0,159)	0,334 (0,000)	-0,121 (0,000)	-	0,235 (0,000)

Variável Dependente: Arrecadação do ICMS. Para o CE, (1) e (2) são o ICMS Total e (3) o ICMS Antecipação + Diferencial de Alíquotas. Variáveis Exógenas: *Dummy*, CSP.

A partir dos resultados dos números de equação de cointegração do teste Traço e do teste de Máximo Valor, observamos que em todas as equações existe uma ou mais relações de cointegração entre as variáveis e, portanto, a estimativa da equação mostra relação de longo prazo entre elas e a regressão cointegrante não é espúria.

Observamos, ainda, que a variável *dummy* que capta o impacto da Resolução do Senado nº 13/12 para a arrecadação do ICMS é positivamente significativa para a arrecadação total do ICMS do Ceará, com ou sem a *dummy* da CSP; e negativamente significativa para a arrecadação do ICMS do Espírito Santo e para a arrecadação do ICMS do Diferencial de Alíquotas e Antecipado do Ceará.

O resultado encontrado para o ICMS do Espírito Santo pode ser confirmado com o resultado da Equação de Importação.

Sobre o resultado de diminuição da arrecadação do ICMS do Diferencial de Alíquotas e Antecipado do Ceará, inicialmente podemos concluir que este efeito negativo na arrecadação de quando a mercadoria ou bem é originário de uma operação interestadual seja em decorrência das importações antes realizadas por outros estados que concedem benefícios na importação, agora esteja sendo realizada pelo próprio Estado do Ceará, uma vez que as vantagens resultantes dos incentivos diminuíram com a nova alíquota interestadual de 4% e houve aumento das importações do estado. É preciso lembrar, porém, que grande parte do aumento das importações para o Ceará, nos anos de 2013 a 2015, de acordo com o IPECE, foi de combustíveis minerais destinados às termoelétricas instaladas no CIPP, sem ligação, portanto, com a Resolução nº 13/12; e que os valores de diferencial de alíquota para destinatário não contribuinte do ICMS, instituídos pela EC nº 87/215 e que passou a entrar em vigor no exercício de 2016, não foram incluídos nas estimativas. Portanto, é provável que essa diminuição da arrecadação do ICMS do Diferencial de Alíquotas e Antecipado para operações interestaduais destinadas a contribuintes do ICMS seja por razões não captadas no modelo.

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este estudo se propôs a verificar as repercussões da redução da alíquota interestadual para 4% nas operações com bens e mercadorias importados do exterior, medida instituída pela Resolução do Senado Federal nº 13/2012, para combater a guerra fiscal travada através da concessão de incentivos fiscais de ICMS incidente na importação e na operação interestadual com produtos importados, ocasionando maior fluxo de importações e arrecadação de ICMS para o Estado que concede o incentivo.

Os estados que fizeram parte do estudo realizaram 92,844% do total das importações brasileiras ocorridas entre 2006 e 2016.

A partir dos resultados das estimativas do modelo para as operações de importação, a *dummy* da Resolução do Senado nº 13/12 não foi significativa para os estados que somam 73,304% das importações. Dos nove Estados que mais importam, os quais concentraram 86,525% das importações brasileiras de 2006 a 2016 (Gráfico 9), a *dummy* da Resolução do Senado nº 13/12 só foi significativa para Amazonas, Espírito Santo e Santa Catarina.

O Estado de São Paulo, grande defensor da medida legal, não apresentou diferença considerável na participação do total de importações realizadas para o Brasil, observação reforçada pela insignificância da *dummy*, embora tenha tido um aumento de 3,316% na participação das importações de bens de consumo para o Brasil.

Santa Catarina, apontado como um dos principais provocadores da "Guerra dos Portos", parece que se beneficiou da medida legal ou esta não causou impacto, com um aumento geral de sua participação nas importações, principalmente de bens de consumo.

Pernambuco, outro estado conhecido como concesso de incentivos fiscais na importação à revelia do CONFAZ, apresentou significância positiva e de maior magnitude, em relação aos outros estados, para a *dummy* da Resolução do Senado nº 13/12, apesar de que houve reduções progressivas dos valores das importações de bens de consumo, mas ainda mantendo valores superiores aos anos em que não eram concedidos incentivos.

Já para o Estado do Amazonas, conhecido pelos incentivos concedidos com o consentimento do COFAZ, a medida se mostrou levemente negativa, parecendo a oscilação das importações do estado acompanhar mais a taxa de câmbio. Porém, as percentagens das importações de bens de consumo e bens intermediários apresentaram baixas sucessivas, sem recuperações.

Diante da alta percentagem de insignificância da *dummy* da Resolução do Senado nº 13/12, somado com a redução das importações nos estados que não são conhecidos como concessionários de incentivos fiscais, é possível inferir que a redução das importações que ocorreram no Brasil a partir de 2014, para todos os tipos de produtos e em praticamente todos os estados, não foi em decorrência da vigência da medida legal, mas sim em decorrência do recuo da atividade econômica e alta do dólar.

Não foram feitas estimativas para avaliar o impacto da medida legal para cada tipo de produto importado em razão dos dados disponibilizados, mas como a participação de estados como São Paulo e Rio Grande do Sul diminuiu de 2013 a 2016, quando comparado com 2006 a 2012, excetuando as importações de bens de consumo, concluímos que se a Resolução do Senado nº 13/12 ocasionou alguma redistribuição nas importações, o resultado mais evidente está na importação de bens de consumo, com o aumento das importações nos Estados não concessionários de incentivos fiscais e a redução nos Estados concessionários de incentivos, como Goiás e Paraná, excetuando Santa Catarina.

Para Goiás e Paraná, a princípio, a Resolução do Senado nº 13/12 não teve impacto, porém esses estados tiveram a maior redução em termos percentuais e da média das importações de bens de consumo. Em virtude desta discrepância entre a insignificância da *dummy* e o impacto da medida legal sobre as importações de bens de consumo, acreditamos que o modelo não esteja captando essas mudanças por duas razões: devido às importações dos demais produtos, que se somam para compor o valor das importações totais estimadas e de certa forma compensam a baixa das importações de bens de consumo; e devido às alterações expressivas nas importações desses estados terem iniciado antes, no caso de Goiás, ou depois, no caso do Paraná, da medida legal.

Em termos das importações para todo o Brasil, a percentagem de bens de consumo reduziu após a resolução apenas em 2013 e 2014, voltando a se restabelecer em 2015.

Aparentemente a medida legal repercutiu positivamente nas importações e arrecadação cearenses, pois a *dummy* foi positivamente significativa. Ao olhar de forma mais detalhada para o tipo de produto importado, verificamos que em 2013 houve redução das importações de bens de capital, havendo uma explosão dessas importações apenas em 2016, e de bens de consumo, estes com certa recuperação em 2014 e 2015, porém um aumento considerável das importações de bens intermediários e de combustíveis e lubrificantes. Portanto, a repercussão positiva da medida legal nas importações cearenses foi mais em razão destes produtos.

Para o Estado do Espírito Santo a medida legal teve um impacto negativo sobre as importações totais e sobre a arrecadação, fato inicialmente observando na percentagem e na média das importações de bens de capital, bens intermediários e bens de consumo e confirmados pelos modelos econométricos.

A partir dos resultados obtidos nas estimativas e da análise dos dados anuais das importações por tipo de produto importado, concluímos que os efeitos da medida legal no combate à "Guerra dos Portos" não foram tão expressivos como se esperava. Houve um impacto inicial em 2013, com reduções das importações de bens de consumo em muitos estados, porém não causou desestímulo observável das importações brasileiras ao longo dos anos. O que houve foi uma espécie de neutralização do Estado do Espírito Santo e uma leve redistribuição das importações de bens de consumo.

Ressaltamos aqui as limitações do trabalho por ter muitos fatores que podem influenciar na arrecadação do ICMS e na redistribuição das importações no Brasil, como instalação de indústrias e logística dos portos. Ao adotar a *dummy* a partir do ano de 2013, vários fenômenos ocorridos a partir deste ano podem ter interferido nas estimativas das importações e arrecadação, e não apenas a Resolução do Senado nº 13/12. Também não foi possível ter dados para verificar as operações interestaduais de produtos importados, porque os códigos na nota fiscal para a identificação desse tipo de produto só passaram a ser utilizados efetivamente após a vigência da Resolução do Senado nº 13/12 e ainda com erros na emissão das notas fiscais durante algum tempo após sua vigência.

Por fim, como sugestão para futuros trabalhos que tenham o mesmo objetivo de verificar os efeitos da medida legal, recomendamos um estudo do seu impacto sobre a produção nacional e um estudo utilizando estimativas de previsão de como era esperado o volume de importações após 2013 e como efetivamente ocorreu.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO DE PERNAMBUCO. **Incentivos Fiscais**. Disponível em: < <http://www.addiper.pe.gov.br/index.php/atuacao/incentivos-fiscais/> >. Acesso em: 10 jun. 2017.

AGÊNCIA DE DESENVOLVIMENTO DO ESTADO DO CEARÁ S. A. **Incentivos - Fundo de Desenvolvimento Industrial (FDI)**. Disponível em: < <http://www.adece.ce.gov.br/index.php/incentivo-fdi/incentivos> >. Acesso em: 24 set. 2017.

ALMEIDA, Humberto Marinho de. Práticas espaciais, gestão seletiva e o desenvolvimento territorial no Ceará. *In: Encontro de Ciências Sociais do Norte e Nordeste, Pré-alias Brasil*, 15., 2012, Teresina. **Anais...** Teresina: UFPI, 2012. Disponível em: < <http://www.sinteseeventos.com.br/ciso/anaisxvciso/resumos/GT20-34.pdf> >. Acesso em: 12 ago. 2017.

ALMEIDA, Vinícius Oliveira de. O Estado de Goiás na “Guerra dos Portos”. **Boletim Conjuntura Econômica Goiana**, nº 28, março/2014 Disponível em: < http://www.imb.gov.br/pub/conj/conj28/artigo_02.pdf >. Acesso em: 22 mar. 2017.

ASSOCIAÇÃO DAS EMPRESAS DO COMPLEXO INDUSTRIAL E PORTUÁRIO DO PECÉM. **CIPP**. Disponível em: < <http://www.aecipp.com.br/pt-br/infraestrutura> >. Acesso em: 07 set. 2017.

ATALIBA, Geraldo. **Hipótese de incidência tributária**. São Paulo: Revista dos Tribunais, 2002.

ATALIBA, Geraldo; GIARDINO, Cleber. **Núcleo da definição constitucional do ICM**. Revista de Direito Tributário. 7. ed. São Paulo, v. 25-26, 2004.

BANCO CENTRAL DO BRASIL. **Índice de Atividade Econômica Regional (IBCR) - revisão metodológica**. Boletim Regional, abril de 2017. Disponível em: < <http://www.bcb.gov.br/pec/boletimregional/port/2017/04/br201704b3p.pdf> >. Acesso em: 23 out. 2017.

BRASIL. Constituição (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil**: promulgada em 5 de outubro de 1988, atualizada até a Emenda Constitucional nº 87, de 16 de abril de 2015. Presidência da República, Brasília, DF. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicaocompilado.htm >. Acesso em: 17 mar. 2017.

BRASIL. **Lei Kandir: Lei Complementar nº 87, de 13 de setembro de 1996**. Dispõe sobre o imposto dos Estados e do Distrito Federal sobre operações relativas à circulação de mercadorias e sobre prestações de serviços de transporte interestadual e intermunicipal e de comunicação, e dá outras providências. Presidência da República, Brasília, DF. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LCP/Lcp87.htm >. Acesso em: 17 mar. 2017.

BRASIL. **Resolução nº 13, de 2012**, de 25 de abril de 2012. Estabelece alíquotas do Imposto sobre Operações Relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestação de Serviços de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação (ICMS), nas operações

interestaduais com bens e mercadorias importados do exterior. Senado Federal, Brasília, DF. Disponível em: < <http://legis.senado.gov.br/legislacao/ListaPublicacoes.action?id=264825> >. Acesso em: 16 ago. 2016.

CANÊDO-PINHEIRO, Maurício. Experiências comparadas de Política Industrial no pós-guerra: lições para o Brasil - In: FERREIRA et al., Pedro Cavalcanti. **Desenvolvimento Econômico: uma perspectiva brasileira**. Rio de Janeiro: Elsevier, p. 381-404, 2013.

CARNEIRO, Leonardo Janes. **OS IMPACTOS DA RESOLUÇÃO Nº 13/2012 DO SENADO FEDERAL SOBRE AS FINANÇAS DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO**. 2015. Monografia. (Graduação em Economia) - Departamento de Economia, Pontifícia Universidade Católica do Rio de Janeiro. Julho de 2015. Disponível em: < http://www.econ.puc-rio.br/uploads/adm/trabalhos/files/Leonardo_Janes_Carneiro.pdf >. Acesso em: 16 ago. 2016.

CARVALHO, Hermano José Batista de. Ideologia, neoliberalismo e política de desenvolvimento urbano: o caso do Ceará na década de 1990. In: Encontro de Administração Política para o desenvolvimento do Brasil, 4., 2013, Vitória da Conquista. **Artigos...** Vitória da Conquista: EAP, 2013. Disponível em: < <http://www.uesb.br/eventos/encontroadministracaopolitica/artigos/EAP024.pdf> >. Acesso em: 20 set. 2017.

CASTRO, Alexandre Sany de; CAVALCANTI, Marco Antônio F. H. **Estimação de Equações de Exportação e Importação para o Brasil - 1955/95**. Rio de Janeiro: IPEA, 1997. Disponível em: < http://ipea.gov.br/agencia/images/stories/PDFs/TDs/td_0469.pdf >. Acesso em: 20 out. 2017.

CORONEL, Daniel Arruda*; AZEVEDO, André Filipe Zago de; CAMPOS, Antônio Carvalho. Política industrial e desenvolvimento econômico: a reatualização de um debate histórico. **Revista Economia Política**, São Paulo, vol. 34, nº 1, p.103 a 119, Jan./Mar. 2014.

CUNHA, Marina Silva. **Raiz Unitária e Cointegração: Três Aplicações**. 2007. Disponível em: < <http://www.angelfire.com/id/SergioDaSilva/cointegracao.pdf> >. Acesso em: 24 out. 2017.

FEDERAÇÃO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO. **Custos Econômicos e Sociais da Guerra Fiscal do ICMS na Importação**. São Paulo: DECOMTEC/FIESP, 2012. Disponível em: < <http://az545403.vo.msecnd.net/uploads/2012/05/custos-economicos-e-sociais-fev2012-vfinal.pdf> >. Acesso em: 03 mai. 2017.

_____. **Plano Brasil Maior - Análise das Principais medidas anunciadas em abril/2012**. São Paulo: DECOMTEC e DEREEX, 2012. Disponível em: < <http://www.fiesp.com.br/indices-pesquisas-e-publicacoes/plano-brasil-maior-analise-das-principais-medidas-anunciadas-abril2012/> >. Acesso em: 07 ago. 2017.

_____. **A indústria e a crise**. São Paulo: DECOMTEC - CIESP - Regional Santo André, 2016. Disponível em: <

<http://www.ciespsa.com.br/files/2016/04/CIESP-Santo-Andr%C3%A9-Vers%C3%A3o-Final-PDF.pdf> >. Acesso em: 07 ago. 2017.

GREGÓRIO, Leonardo de; JÚNIOR, Roberto Biava. A Regulamentação da Resolução do Senado Federal 13/12 pelo CONFAZ (Convênio ICMS 38/2013): o Combate aos Benefícios Fiscais Inconstitucionais da "Guerra dos Portos" e a Simplificação das Obrigações Acessórias em Atendimento aos Princípios da Razoabilidade e da Proporcionalidade. **Revista Dialética de Direito Tributário**, São Paulo, nº 227, p. 122-145, ago. 2014.

HARADA, Kiyoshi. **Guerra fiscal atinge as importações**. *Âmbito Jurídico.com.br*. Disponível em: < http://www.ambito-juridico.com.br/site/index.php?n_link=revista_artigos_leitura&artigo_id=8222 >. Acesso em: 17 abr. 2017.

INSTITUTO DE PESQUISA E ESTRATÉGIA ECONÔMICA DO CEARÁ (IPECE). Desempenho do Comércio Exterior Cearense em 2013. **Informe**, nº 73 - Fevereiro 2014. Disponível em: <http://www.ipece.ce.gov.br/informe/Ipece_Informe_73_17_fevereiro_2014.pdf>. Acesso em: 20 nov. 2017.

LIMA, Cláudio Ferreira. Planejamento de Fortaleza e Projeto Ceará 2050. Anuário do Ceará 2017-2018, **TV O POVO**, set. 2017. Entrevista concedida a Jocélio Leal. Disponível em: <<http://www.anuariodoceara.com.br/noticias/a-economia-cearense/>>. Acesso em: 12 out. 2017.

MACEDO, Fernando Cezar de; Angelis, Ângelo. Guerra fiscal dos portos e desenvolvimento regional no Brasil. **REDES - Revista Desenvolvimento Regional**, Santa Cruz do Sul, v. 18, n. 1, p. 185 - 212, jan/abril 2013. Disponível em: < <https://online.unisc.br/seer/index.php/redes/article/view/2909/2520> >. Acesso em: 16 ago. 2016.

MAIA, Maria Evanice de Oliveira. **Produção industrial, arrecadação e guerra fiscal entre os Estados do Nordeste: uma proposta de investigação**. 2012. Dissertação (Mestrado em Economia do Setor Público) – Faculdade de Economia, Administração, Atuária, Contabilidade e Secretariado, Universidade Federal do Ceará, Fortaleza, 2012.

PEIXOTO, Daniel Monteiro. **Guerra fiscal via ICMS: controle de incentivos fiscais e os casos “FUNDAP” e “Comunicado CAT nº 36/2004”**. In: MARTINS, Ives Gandra da Silva; ELALI, André; PEIXOTO, Marcelo Magalhães (coords.). *Incentivos fiscais: questões pontuais nas esferas federal, estadual e municipal*. São Paulo: MP, 2007, p. 67-90.

PINTO, Edson da Cruz; SIMM, Camila Beatriz. UNANIMIDADE DOS MEMBROS DO CONFAZ NA DELIBERAÇÃO ACERCA DE INCENTIVOS FISCAIS DE ICMS: UM EXAME DE PROPORCIONALIDADE. In: XXV CONGRESSO DO CONPEDI - CURITIBA, 2016, Curitiba. **Anais...** Florianópolis: CONPEDI, 2016. Disponível em: < <http://www.conpedi.org.br/publicacoes/02q8agmu/5mdn8118/F0991wg5Bnl907y8.pdf> >. Acesso em: 22 abr. 2017.

PORTO DO PECÉM NASCEU PARA SER VIA DE CRESCIMENTO DO ESTADO. **O Povo**, Fortaleza, 22 março 2017. Disponível em: <

<https://www.opovo.com.br/jornal/economia/2017/03/porto-do-pecem-nasceu-para-ser-via-de-crescimento-do-estado.html> >. Acesso em: 07 set. 2017.

QUEM JÁ ESTÁ NA ZPE. **ZPE Ceará**, 09 abril 2013. Disponível em: < <http://www.zpeceara.ce.gov.br/index.php/quem-ja-esta-na-zpe> >. Acesso em: 07 set. 2017.

RAMALHO, Ivan. Importação e competitividade. **Valor Econômico**, 29/07/11, pág. A12. Disponível em: < <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Ws820rs1qs0J:www.abece.org.br/multimedia/Artigo%2520Importa%25C3%25A7%25C3%25A3o%2520e%2520Competitividade%2520-%2520Ivan%2520Ramalho.docx+&cd=1&hl=pt-BR&ct=clnk&gl=br> >. Acesso em: 21 abr. 2017.

ROSEMEBRG & ASSOCIADOS. **Importações e Incentivos Fiscais: desconstruindo mitos**. Apêndice: Estudo Preparado Para Associação Brasileira De Comércio Exterior - ABRACE. São Paulo, 2011. Disponível em: <http://www.senado.leg.br/comissoes/CAE/AP/AP20110525_Luis_Rosenberg.pdf >. Acesso em: 21 abr. 2017.

UNIFICAÇÃO DA ALÍQUOTA DO ICMS EM OPERAÇÕES INTERESTADUAIS COM MERCADORIAS IMPORTADAS: Estudo Sobre as Consequências da Resolução 13/12 para o Estado de Santa Catarina. Santa Catarina: UFSC, 2013 Disponível em: < http://dvl.ccn.ufsc.br/congresso/arquivos_artigos/artigos/1079/20140228142555.pdf >. Acesso em: 22 jan. 2017.

WATANABE, Marta. Mudança no ICMS devolve importação para SP. **Valor Econômico**, São Paulo, 19 novembro 2013. Disponível em: < <http://www.valor.com.br/brasil/3342814/mudanca-no-icms-devolve-importacao-para-sp> >. Acesso em: 21 mar. 2017.

WOOLDRIDGE, Jeffrey M. **Introdução à econometria: uma abordagem moderna/** Jeffrey M. Wooldridge; tradução José Antônio Ferreira; revisão técnica Galo Carlos Lopez Noriega. - São Paulo: Cengage Learning, 2013.

ZONTA, Neusa Duque; ARAÚJO, Zilanda Couto de; SILVEIRA, Rogério Zanon. O Impacto da Resolução nº 13/2012 do Senado Federal no Sistema FUNDAP e suas Consequências nas Finanças dos Municípios da Grande Vitória. **SAPIENTIA - PIO XII** <em revista> nº 12 Novembro/2013. Disponível em: < <http://faculdade.pioxii-es.com.br/wp-content/uploads/2013/11/cap1.pdf> >. Acesso em: 17 mar. 2017.

ZOTELLI, Valeria. **O sujeito ativo do ICMS importação: interpretação do art. 11, I, “d”, da Lei Complementar 87/96 de acordo com a Constituição Federal**. Tese de Mestrado em Direito Tributário, PUC/SP, São Paulo, 2008.

ZPE do Ceará é recomendada em relatório do Financial Times. **PORTAL BRASIL**, 15 outubro 2016. Disponível em: < <http://www.brasil.gov.br/economia-e-emprego/2016/10/zpe-do-ceara-e-recomendada-em-relatorio-do-financial-times> >. Acesso em: 07 set. 2017.

ANEXO I - Dados anuais das importações acumulados de 2006 a 2012 e 013 a 2016 para
todas as unidades federadas - MDIC

ANO	Acumulado de 2006 a 2012	MEDIA 2006 A 2012	% Acumulado de 2006 a 2012	Acumulado de 2013 a 2016	MEDIA 2013 A 2016	% Acumulado de 2013 a 2016	TIPO
UF	VL_FOB	VL_FOB		VL_FOB	VL_FOB		
AC	14.035.144	2.005.021	0,004%	6.887.578	1.721.895	0,003%	BENS DE CAPITAL
AC	1.185.517	169.360	0,001%	2.617.475	654.369	0,002%	BENS DE CONSUMO
AC	5.244.406	749.201	0,001%	10.184.800	2.546.200	0,003%	BENS INTERMEDIARIOS
AC	0	0	0,000%	-	-	0,000%	COMBUSTIVES E LUBR.
AC	20.465.067	2.923.581	0,002%	19.689.853	4.922.463	0,003%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
AL	277.643.617	39.663.374	0,087%	261.046.237	65.261.559	0,123%	BENS DE CAPITAL
AL	246.039.819	35.148.546	0,163%	657.083.986	164.270.997	0,609%	BENS DE CONSUMO
AL	1.199.701.393	171.385.913	0,254%	1.077.885.770	269.471.443	0,328%	BENS INTERMEDIARIOS
AL	87.915.234	12.559.319	0,044%	314.414.950	78.603.738	0,243%	COMBUSTIVES E LUBR.
AL	1.811.300.063	258.757.152	0,158%	2.310.430.943	577.607.736	0,297%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
AP	172.423.595	24.631.942	0,054%	100.049.773	25.012.443	0,047%	BENS DE CAPITAL
AP	163.975.625	23.425.089	0,109%	97.797.283	24.449.321	0,091%	BENS DE CONSUMO
AP	51.948.595	7.421.228	0,011%	88.786.618	22.196.655	0,027%	BENS INTERMEDIARIOS
AP	326.034	46.576	0,000%	815	204	0,000%	COMBUSTIVES E LUBR.
AP	388.672.896	55.524.699	0,034%	286.634.489	71.658.622	0,037%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
AM	43.880.100.666	6.268.585.809	13,700%	28.104.330.280	7.026.082.570	13,248%	BENS DE CAPITAL
AM	3.176.569.935	453.795.705	2,108%	1.576.365.447	394.091.362	1,462%	BENS DE CONSUMO
AM	17.927.960.726	2.561.137.247	3,798%	11.439.355.892	2.859.838.973	3,482%	BENS INTERMEDIARIOS
AM	2.256.806.252	322.400.893	1,124%	1.015.553.707	253.888.427	0,785%	COMBUSTIVES E LUBR.
AM	67.241.451.687	9.605.921.670	5,878%	42.135.605.326	10.533.901.332	5,417%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
BA	8.610.613.202	1.230.087.600	2,688%	6.288.159.731	1.572.039.933	2,964%	BENS DE CAPITAL
BA	6.297.899.867	899.699.981	4,179%	3.990.738.687	997.684.672	3,700%	BENS DE CONSUMO
BA	18.987.417.096	2.712.488.157	4,022%	12.869.483.790	3.217.370.948	3,917%	BENS INTERMEDIARIOS
BA	9.191.456.442	1.313.065.206	4,577%	9.459.490.023	2.364.872.506	7,310%	COMBUSTIVES E LUBR.
BA	43.085.978.212	6.155.139.745	3,767%	32.607.872.231	8.151.968.058	4,192%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
BR	320.063.311.500	45.723.330.214	99,927%	211.989.653.325	52.997.413.331	99,930%	BENS DE CAPITAL
BR	320.295.613.002	45.756.516.143	100%	212.137.493.996	53.034.373.499	100%	BENS DE CAPITAL
BR	150.398.906.978	21.485.558.140	99,794%	107.654.691.333	26.913.672.833	99,820%	BENS DE CONSUMO
BR	150.708.673.726	21.529.810.532	100%	107.848.815.371	26.962.203.843	100%	BENS DE CONSUMO
BR	471.912.618.612	67.416.088.373	99,974%	328.313.074.542	82.078.268.636	99,938%	BENS INTERMEDIARIOS
BR	472.033.510.831	67.433.358.690	100%	328.517.331.433	82.129.332.858	100%	BENS INTERMEDIARIOS
BR	200.835.283.706	28.690.754.815	100%	129.396.405.198	32.349.101.300	100%	COMBUSTIVES E LUBR.
BR	200.835.387.855	28.690.769.694	100%	129.396.550.208	32.349.137.552	100%	COMBUSTIVES E LUBR.
BR	1.143.874.057.539	163.410.579.648	100%	777.903.032.335	194.475.758.084	100%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
CE	2.801.127.148	400.161.021	0,875%	3.737.450.114	934.362.529	1,762%	BENS DE CAPITAL
CE	727.136.825	103.876.689	0,482%	557.512.925	139.378.231	0,517%	BENS DE CONSUMO
CE	7.133.620.836	1.019.088.691	1,511%	5.459.907.998	1.364.977.000	1,662%	BENS INTERMEDIARIOS
CE	2.067.279.881	295.325.697	1,029%	2.728.471.242	682.117.811	2,109%	COMBUSTIVES E LUBR.
CE	12.729.164.690	1.818.452.099	1,113%	12.483.342.279	3.120.835.570	1,605%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
DF	1.385.448.675	197.921.239	0,433%	694.730.658	173.682.665	0,327%	BENS DE CAPITAL
DF	3.116.854.627	445.264.947	2,068%	1.977.747.362	494.436.841	1,834%	BENS DE CONSUMO
DF	3.442.151.969	491.735.996	0,729%	2.481.512.271	620.378.068	0,755%	BENS INTERMEDIARIOS
DF	208.450.382	29.778.626	0,104%	163.875.412	40.968.853	0,127%	COMBUSTIVES E LUBR.
DF	8.152.905.653	1.164.700.808	0,713%	5.317.866.638	1.329.466.660	0,684%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
ES	15.765.519.234	2.252.217.033	4,922%	6.640.973.365	1.660.243.341	3,131%	BENS DE CAPITAL
ES	11.566.746.548	1.652.392.364	7,675%	6.330.788.171	1.582.697.043	5,870%	BENS DE CONSUMO
ES	19.155.358.153	2.736.479.736	4,058%	7.560.970.691	1.890.242.673	2,302%	BENS INTERMEDIARIOS
ES	6.169.558.021	881.365.432	3,072%	2.638.281.699	659.570.425	2,039%	COMBUSTIVES E LUBR.
ES	52.657.182.276	7.522.454.611	4,603%	23.171.013.926	5.792.753.482	2,979%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
GO	3.137.714.584	448.244.941	0,980%	1.651.761.028	412.940.257	0,779%	BENS DE CAPITAL
GO	8.638.899.497	1.234.128.500	5,732%	3.656.424.381	914.106.095	3,390%	BENS DE CONSUMO
GO	11.829.186.709	1.689.883.816	2,506%	9.904.268.457	2.476.067.114	3,015%	BENS INTERMEDIARIOS
GO	19.940.061	2.848.580	0,010%	51.567.867	12.891.967	0,040%	COMBUSTIVES E LUBR.
GO	23.625.746.257	3.375.106.608	2,065%	15.264.021.733	3.816.005.433	1,962%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
MA	1.416.530.505	202.361.501	0,442%	1.292.950.899	323.237.725	0,609%	BENS DE CAPITAL
MA	261.706.763	37.386.680	0,174%	208.130.403	52.032.601	0,193%	BENS DE CONSUMO
MA	3.199.950.655	457.135.808	0,678%	2.903.827.226	725.956.807	0,884%	BENS INTERMEDIARIOS
MA	22.455.870.855	3.207.981.551	11,181%	15.219.023.050	3.804.755.763	11,762%	COMBUSTIVES E LUBR.
MA	27.334.058.778	3.904.865.540	2,390%	19.623.931.578	4.905.982.895	2,523%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
MT	644.003.054	92.000.436	0,201%	520.464.192	130.116.048	0,245%	BENS DE CAPITAL
MT	104.546.466	14.935.209	0,069%	30.829.105	7.707.276	0,029%	BENS DE CONSUMO
MT	6.488.753.939	926.964.848	1,375%	4.883.495.039	1.220.873.760	1,487%	BENS INTERMEDIARIOS
MT	138.022.493	19.717.499	0,069%	556.017.298	139.004.325	0,430%	COMBUSTIVES E LUBR.
MT	7.375.325.952	1.053.617.993	0,645%	5.990.805.634	1.497.701.409	0,770%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
MS	1.020.062.503	145.723.215	0,318%	913.758.618	228.439.655	0,431%	BENS DE CAPITAL
MS	1.275.588.295	182.226.899	0,846%	1.236.622.638	309.155.660	1,147%	BENS DE CONSUMO
MS	5.876.028.660	839.432.666	1,245%	3.694.595.976	923.648.994	1,125%	BENS INTERMEDIARIOS
MS	15.082.540.477	2.154.648.640	7,510%	10.870.209.878	2.717.552.470	8,401%	COMBUSTIVES E LUBR.
MS	23.254.219.935	3.322.031.419	2,033%	16.715.187.110	4.178.796.778	2,149%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
MG	20.064.259.575	2.866.322.796	6,264%	12.800.542.563	3.200.135.641	6,034%	BENS DE CAPITAL
MG	8.629.064.343	1.232.723.478	5,726%	6.417.074.999	1.604.268.750	5,950%	BENS DE CONSUMO

ANO	Acumulado de 2006 a 2012	MEDIA 2006 A 2012	% Acumulad o de 2006 a 2012	Acumulado de 2013 a 2016	MEDIA 2013 A 2016	% Acumulad o de 2013 a 2016	TIPO
UF	VL_FOB	VL_FOB		VL_FOB	VL_FOB		
MG	6.511.497.510	930.213.930	3,242%	2.481.263.838	620.315.960	1,918%	COMBUSTIVES E LUBR.
MG	64.247.945.203	9.178.277.886	5,617%	38.684.139.032	9.671.034.758	4,973%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
PA	2.787.737.654	398.248.236	0,870%	1.399.329.197	349.832.299	0,660%	BENS DE CAPITAL
PA	62.595.341	8.942.192	0,042%	43.353.344	10.838.336	0,040%	BENS DE CONSUMO
PA	3.630.755.827	518.679.404	0,769%	2.466.677.577	616.669.394	0,751%	BENS INTERMEDIARIOS
PA	468.994.327	66.999.190	0,234%	217.764.575	54.441.144	0,168%	COMBUSTIVES E LUBR.
PA	6.950.083.149	992.869.021	0,608%	4.127.124.694	1.031.781.174	0,531%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
PB	920.712.586	131.530.369	0,287%	418.160.506	104.540.127	0,197%	BENS DE CAPITAL
PB	606.468.690	86.638.384	0,402%	508.709.392	127.177.348	0,472%	BENS DE CONSUMO
PB	2.097.897.377	299.699.625	0,444%	1.182.634.558	295.658.640	0,360%	BENS INTERMEDIARIOS
PB	3.116.629	445.233	0,002%	85.310.539	21.327.635	0,066%	COMBUSTIVES E LUBR.
PB	3.628.195.282	518.313.612	0,317%	2.194.919.192	548.729.798	0,282%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
PR	21.064.906.541	3.009.272.363	6,577%	14.562.457.413	3.640.614.353	6,865%	BENS DE CAPITAL
PR	14.482.329.576	2.068.904.225	9,609%	7.503.122.546	1.875.780.637	6,957%	BENS DE CONSUMO
PR	40.841.195.330	5.834.456.476	8,652%	31.980.216.714	7.995.054.179	9,735%	BENS INTERMEDIARIOS
PR	14.910.915.874	2.130.130.839	7,424%	6.136.209.745	1.534.052.436	4,742%	COMBUSTIVES E LUBR.
PR	91.299.536.845	13.042.790.978	7,982%	60.182.006.418	15.045.501.605	7,736%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
PE	3.774.152.394	539.164.628	1,178%	3.479.295.639	869.823.910	1,640%	BENS DE CAPITAL
PE	2.524.434.744	360.633.535	1,675%	2.374.560.582	593.640.146	2,202%	BENS DE CONSUMO
PE	10.089.735.888	1.441.390.841	2,138%	8.971.177.807	2.242.794.452	2,731%	BENS INTERMEDIARIOS
PE	6.200.927.286	885.846.755	3,088%	8.835.397.706	2.208.849.427	6,828%	COMBUSTIVES E LUBR.
PE	22.589.266.639	3.227.038.091	1,975%	23.660.431.734	5.915.107.934	3,042%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
PI	83.189.953	11.884.279	0,026%	91.577.387	22.894.347	0,043%	BENS DE CAPITAL
PI	22.053.341	3.150.477	0,015%	18.526.046	4.631.512	0,017%	BENS DE CONSUMO
PI	623.109.952	89.015.707	0,132%	536.841.526	134.210.382	0,163%	BENS INTERMEDIARIOS
PI	29.788	4.255	0,000%	28.605	7.151	0,000%	COMBUSTIVES E LUBR.
PI	728.400.580	104.057.226	0,064%	646.973.564	161.743.391	0,083%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
R CO	62.408.197.797	8.915.456.828	5,456%	43.287.881.115	10.821.970.279	5,565%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
NE	114.677.990.866	16.382.570.124	10,025%	95.419.334.595	23.854.833.649	12,266%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
NO	77.296.102.720	11.042.300.389	6,757%	49.724.498.690	12.431.124.673	6,392%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
R SE	646.040.139.798	92.291.448.543	56,478%	424.902.591.506	106.225.647.877	54,622%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
SUL	242.788.579.286	34.684.082.755	21,225%	164.022.464.017	41.005.616.004	21,085%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
RJ	19.856.565.024	2.836.652.146	6,199%	16.689.285.796	4.172.321.449	7,867%	BENS DE CAPITAL
RJ	14.165.676.576	2.023.668.082	9,399%	9.481.379.128	2.370.344.782	8,791%	BENS DE CONSUMO
RJ	33.926.493.222	4.846.641.889	7,187%	27.427.166.436	6.856.791.609	8,349%	BENS INTERMEDIARIOS
RJ	31.083.067.692	4.440.438.242	15,477%	19.389.131.452	4.847.282.863	14,984%	COMBUSTIVES E LUBR.
RJ	99.033.529.383	14.147.647.055	8,658%	72.989.802.814	18.247.450.704	9,383%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
RN	558.746.307	79.820.901	0,174%	421.628.247	105.407.062	0,199%	BENS DE CAPITAL
RN	59.383.870	8.483.410	0,039%	51.367.383	12.841.846	0,048%	BENS DE CONSUMO
RN	805.466.151	115.066.593	0,171%	538.797.139	134.699.285	0,164%	BENS INTERMEDIARIOS
RN	35.147	5.021	0,000%	33.343	8.336	0,000%	COMBUSTIVES E LUBR.
RN	1.423.631.475	203.375.925	0,124%	1.011.826.112	252.956.528	0,130%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
RS	15.686.290.890	2.240.898.699	4,897%	11.667.428.692	2.916.857.173	5,500%	BENS DE CAPITAL
RS	10.273.871.419	1.467.695.917	6,817%	5.944.288.950	1.486.072.238	5,512%	BENS DE CONSUMO
RS	27.045.781.013	3.863.683.002	5,730%	17.785.577.426	4.446.394.357	5,414%	BENS INTERMEDIARIOS
RS	33.414.254.984	4.773.464.998	16,638%	14.663.992.307	3.665.998.077	11,333%	COMBUSTIVES E LUBR.
RS	86.420.144.796	12.345.734.971	7,555%	50.061.287.375	12.515.321.844	6,435%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
RO	531.129.844	75.875.692	0,166%	320.492.971	80.123.243	0,151%	BENS DE CAPITAL
RO	479.537.461	68.505.352	0,318%	724.491.073	181.122.768	0,672%	BENS DE CONSUMO
RO	745.403.454	106.486.208	0,158%	1.257.086.557	314.271.639	0,383%	BENS INTERMEDIARIOS
RO	5.599.082	799.869	0,003%	134.424.472	33.606.118	0,104%	COMBUSTIVES E LUBR.
RO	1.761.669.841	251.667.120	0,154%	2.436.495.073	609.123.768	0,313%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
RR	11.730.770	1.675.824	0,004%	7.948.643	1.987.161	0,004%	BENS DE CAPITAL
RR	3.460.095	494.299	0,002%	12.066.442	3.016.611	0,011%	BENS DE CONSUMO
RR	18.155.112	2.593.587	0,004%	11.960.576	2.990.144	0,004%	BENS INTERMEDIARIOS
RR	1.465.813	209.402	0,001%	1.672.686	418.172	0,001%	COMBUSTIVES E LUBR.
RR	34.811.790	4.973.113	0,003%	33.648.347	8.412.087	0,004%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
SC	12.794.938.809	1.827.848.401	3,995%	10.051.414.223	2.512.853.556	4,738%	BENS DE CAPITAL
SC	11.347.109.018	1.621.015.574	7,529%	13.271.007.440	3.317.751.860	12,305%	BENS DE CONSUMO
SC	40.754.968.410	5.822.138.344	8,634%	30.380.178.610	7.595.044.653	9,248%	BENS INTERMEDIARIOS
SC	171.852.445	24.550.349	0,086%	76.569.951	19.142.488	0,059%	COMBUSTIVES E LUBR.
SC	65.068.897.645	9.295.556.806	5,688%	53.779.170.224	13.444.792.556	6,913%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
SP	142.301.606.671	20.328.800.953	44,428%	89.574.137.307	22.393.534.327	42,225%	BENS DE CAPITAL
SP	51.922.531.379	7.417.504.483	34,452%	40.732.270.804	10.183.067.701	37,768%	BENS DE CONSUMO
SP	185.491.860.541	26.498.837.220	39,296%	125.424.591.341	31.356.147.835	38,179%	BENS INTERMEDIARIOS
SP	50.385.197.681	7.197.885.383	25,088%	34.326.635.892	8.581.658.973	26,528%	COMBUSTIVES E LUBR.
SO	430.101.482.936	61.443.068.991	37,600%	290.057.635.734	72.514.408.934	37,287%	IMPORTAÇÕES TOTAIS
SE	368.067.794	52.581.113	0,115%	223.884.041	55.971.010	0,106%	BENS DE CAPITAL
SE	54.297.725	7.756.818	0,036%	64.881.718	16.220.430	0,060%	BENS DE CONSUMO
SE	925.513.919	132.216.274	0,196%	590.820.222	147.705.056	0,180%	BENS INTERMEDIARIOS
SE	115.709	16.530	0,000%	20.981	5.245	0,000%	COMBUSTIVES E LUBR.