

**UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO - UFPE
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS - CCSA
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA - PIMES**

ISABELLA LEITÃO NEVES FROTA

**EVOLUÇÃO RECENTE DA ECONOMIA PERNAMBUCANA: AS
POLÍTICAS EM CURSO E SEUS IMPACTOS NO CRESCIMENTO
DO ESTADO**

Recife
2013

ISABELLA LEITÃO NEVES FROTA

**EVOLUÇÃO RECENTE DA ECONOMIA PERNAMBUCANA: AS
POLÍTICAS EM CURSO E SEUS IMPACTOS NO CRESCIMENTO
DO ESTADO**

Tese de Doutorado apresentada à Universidade Federal de Pernambuco para a obtenção do título de Doutor em Economia, sob a orientação do Prof. João Policarpo Rodrigues Lima e co-orientação da Prof^a. Andrea Sales Soares de Azevedo Melo.

Recife
2013

Catálogo na Fonte
Bibliotecária Ângela de Fátima Correia Simões, CRB4-773

F941e

Frota, Isabella Leitão Neves

Evolução recente da economia pernambucana: as políticas em curso e seus impactos no crescimento do Estado / Isabella Leitão Neves Frota. - Recife : O Autor, 2013.
231 folhas : il. 30 cm.

Orientador: Prof. Dr. João Policarpo Rodrigues Lima e co-orientador Profa. Dra. Andrea Sales Soares de Azevedo Melo.

Tese (Doutorado) – Universidade Federal de Pernambuco. CCSA. Economia, 2013.

Inclui bibliografia, apêndice e anexo.

1. Planejamento regional - Pernambuco. 2. Desenvolvimento econômico. 3. Investimentos. I. Lima, João Policarpo Rodrigues (Orientador). II. Melo, Andrea Sales Soares de Azevedo (Co-orientador). III. Título.

CDD (22.ed.) 330.91

UFPE (CSA 2013 – 066)

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PERNAMBUCO
CENTRO DE CIÊNCIAS SOCIAIS APLICADAS
DEPARTAMENTO DE ECONOMIA
PIMES/PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ECONOMIA

PARECER DA COMISSÃO EXAMINADORA DE DEFESA DE TESE DO DOUTORADO
EM ECONOMIA DE:

ISABELLA LEITÃO NEVES FROTA

A Comissão Examinadora composta pelos professores abaixo, sob a presidência do primeiro, considera a Candidata Isabella Leitão Neves Frota **APROVADA**.

Recife, 01/03/2013.

Prof. Dr. João Policarpo Rodrigues Lima
Orientador

Prof^a. Dr^a. Andrea Sales Soares de Azevedo Melo
Examinador Interno

Prof^a. Dr^a. Maria Fernanda Gatto Padilha
Examinador Interno

Prof. Dr. Luís Henrique Romani Campos
Examinador Externo / FUNDAJ

Prof. Dr. Valdeci Monteiro dos Santos
Examinador Externo / UNICAP

“Em Economia é difícil provar originalidade, pois o germe de cada nova idéia, seguramente, será encontrado repetidas vezes, em escritores anteriores. Por mim, ficaria satisfeito em ter minhas conclusões aceitas como *verdadeiras*, mesmo que sua originalidade seja creditada inteiramente, pelos críticos, a escritores anteriores.”

Fisher, Irving. *A teoria do juro: determinada pela impaciência de gastar renda e pela oportunidade de investi-la*. São Paulo: Abril Cultural, 1984.

AGRADECIMENTO

Primeiramente, gostaria de agradecer a Deus, por todas as oportunidades que tive na vida.

Agradeço à minha família, sobretudo aos meus pais, Alberto e Mabel, que sempre me estimularam nos estudos e acreditaram nos caminhos que escolhi; e ao meu marido, Marcelo, que acompanhou toda minha trajetória no ensino superior e possui mérito em tudo que conquistei desde então.

Ao meu orientador, Dr. João Policarpo Rodrigues Lima, que sempre foi muito atencioso comigo, e à minha co-orientadora, Dra. Andrea Sales Soares de Azevedo Melo, pelas importantes contribuições.

Aos meus eternos mestres, Roberto Gomes Ferreira, que me incentivou a fazer este curso; e Walter Fernando Araújo de Moraes, cujos ensinamentos jamais serão esquecidos.

Aos amigos que fiz durante o curso de doutorado, Lucilena Castanheira, Verônica Araújo, Rachel Almeida, Alessandra Prazeres, Filipe Costa e Guilherme Martins.

Às contribuições de José Cruz e Cosme Maranhão da Secretaria da Fazenda de Pernambuco; Analucia Mota e Sidnei Aires da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de PE; Ana Rosa Cavalcanti, Bruno Aurélio Lira e Paulo Roberto Correia da Ad Diper; Astier Albuquerque da Contadoria Geral do Estado de PE; Sílvio Leimig da Suape Global; Felipe Fernando Souza da UFAL.

Agradeço o apoio financeiro do CNPq durante parte do curso de doutorado.

Por fim, agradeço aos demais professores e funcionários do Programa de Pós-Graduação em Economia da Universidade Federal de Pernambuco que, de alguma forma, contribuíram para a conclusão deste curso.

RESUMO

O exame da última década da economia pernambucana permite identificar mudanças significativas, como o crescimento do PIB acima do registrado no âmbito nacional e a entrada de importantes empresas no estado, de tal forma que sugere, inclusive, uma mudança no perfil industrial pernambucano. Acredita-se que o desempenho positivo obtido recentemente pode estar atrelado a um melhor aproveitamento das oportunidades criadas pela localização do próprio estado de Pernambuco. Portanto, o objetivo desta pesquisa é analisar em que medida as ações que estão sendo desenvolvidas no estado de Pernambuco, tanto de cunho público quanto de cunho privado, impactaram na dinâmica da economia pernambucana. Para isso, foram levantados dados de diversas fontes, tais como governo e iniciativa privada, visando subsidiar as conclusões. Também foram utilizados os resultados de estudos que fizeram uso da matriz de insumo-produto, a fim de avaliar o impacto dos grandes projetos estruturadores estudados. Verificou-se que os incentivos fiscais não conseguem, isoladamente, atrair empresas para o estado, todavia, não podem ser esquecidos, uma vez que os demais estados possuem instrumentos semelhantes. Os incentivos fiscais também não se mostraram eficientes quanto à distribuição geográfica equilibrada das empresas no estado, mesmo oferecendo um benefício maior para a empresa que se instalasse mais distante da Região Metropolitana do Recife. Quanto à infraestrutura, o estado dispõe de infraestrutura básica para atrair empresas, e as obras estão sendo realizadas conforme sua necessidade vai surgindo. Por sua vez, os grandes projetos estruturadores foram os responsáveis pelo aumento do dinamismo econômico do estado, a começar pelo anúncio da implantação da refinaria de petróleo, movimento articulado pelo governo federal. O poder de encadeamento desses grandes projetos faz aumentar a quantidade de postos de trabalhos e rendimento das famílias, mas também exige que outras medidas sejam tomadas, como a preocupação na qualificação da mão de obra. Em sua maioria, os recursos públicos para realizar os investimentos necessários do estado vêm da esfera federal. Espera-se que o governo estadual mantenha uma boa comunicação com o governo federal para que as obras desenvolvidas no estado não cessem. Com tudo isso, o desenvolvimento econômico duradouro fica cada vez mais próximo.

Palavras-chave: Políticas de desenvolvimento regional; Economia pernambucana; Investimentos.

ABSTRACT

Through the examination of Pernambuco's economy over the last decade, significant changes can be identified, such as GDP growth above the national level and the entry of major companies in the state, in which way that suggest an industrial change in Pernambuco. It is believed that the recently obtained positive performance can be linked to a better use of the opportunities created by the location of the state of Pernambuco. Accordingly, the aim of this research is to analyze in which step the actions that are being developed in the state of Pernambuco, both in public or private nature, is impacting most on the economy's dynamics. Thereunto, data were collected from various sources, such as governmental and private sector, to support the conclusions. The research results that has been used in the input-output matrix were also used to appraise the studied impact of the large structure projects. It was found that tax incentives can not, by themselves, attract businesses to the state, however, the other states have similar instruments and it cannot be forgotten. Tax breaks were not very efficient when talking about geographical distribution of the companies in the state, even offering a greater benefit to the companies that were installed farther from the Metropolitan area of Recife. About infrastructure, the state affords basics infrastructure to attract business, and the works are been performed accordingly to the demand. On the other hand, the major structuring projects were responsible for the increase in the economic activity of the state, starting with the announcement of the coming oil refinery, movement articulated by the federal government. The chaining power of these large projects will increase the amount work stations and household income, but it also requires other measures to be taken, such as qualifying workforce. In most cases, public resources to execute the investments required in the state comes from federal government. It is indispensable to the state government to maintain good communication with the federal government to not let cease the works undertaken. With all that, the long lasting economic development gets even closer.

Keywords: Regional development politics, Pernambuco's economy, Investments.

LISTA DE SIGLAS

Ad Diper	Agência de Desenvolvimento de Pernambuco
BNB	Banco do Nordeste do Brasil
BNDES	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
CEPAL	Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe
CETENE	Centro de Tecnologias Estratégicas do Nordeste
CIA	Centro Industrial de Aratu
CITEPE	Companhia Integrada Têxtil de Pernambuco
CNAE	Classificação Nacional de Atividades Econômicas
CODEPE	Comissão de Desenvolvimento de Pernambuco
Condepe/Fidem	Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco
CONDIC	Conselho Estadual de Políticas Industrial, Comercial e de Serviços
CONFAZ	Conselho de Política Fazendária
COPEC	Complexo Petroquímico de Camaçari
CSN	Companhia Siderúrgica Nacional
CSS	Companhia Siderúrgica Suape
DIEESE	Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Econômicos
EAS	Estaleiro Atlântico Sul
FINOR	Fundo de Investimentos do Nordeste
FUNCRESCCE	Fundo Cresce Pernambuco
Hemobrás	Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia
IBGE	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
ICMS	Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços
IDE	Investimentos Diretos Estrangeiros
IFPE	Instituto Federal de Pernambuco
ITEP	Instituto de Tecnologia de Pernambuco
IVV	Índice de Velocidade de Vendas
M&G	Gruppo Mossi & Ghisolfi
MTE.	Ministério do Trabalho e Emprego
P&D	Pesquisa e Desenvolvimento
PAC	Programa de Aceleração do Crescimento
PD&I	Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação Tecnológica
PET	Politereftalato de Etileno
PIB	Produto Interno Bruto
PND	Plano Nacional de Desenvolvimento
PPP	Parceria Público-Privada
PROAUTO	Programa Especial de Incentivo ao Setor Automotivo da Bahia
PRODEAUTO	Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo do Estado de Pernambuco
PRODEPE	Programa de Desenvolvimento de Pernambuco
PRODINPE	Programa de Desenvolvimento da Indústria Naval e de Mecânica Pesada Associado do Estado de PE
PTA	Ácido Tereftálico Purificado
RAIS	Relação Anual de Informações Sociais
REUNI	Programa de Apoio ao Plano de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais
RMR	Região Metropolitana do Recife
SDEC	Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco
SEFAZ	Secretaria da Fazenda do Estado de Pernambuco
SENAI	Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial
SUDENE	Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste
SUS	Sistema Único de Saúde

TLSA	Transnordestina Logística S.A.
TRU	Tabela de Recursos e Usos
UFPE	Universidade Federal de Pernambuco
UFRPE	Universidade Federal Rural de Pernambuco
UNIVASF	Universidade Federal do Vale do São Francisco
UPE	Universidade de Pernambuco
VAB	Valor Adicionado Bruto
ZPE	Zona Processamento para Exportação

LISTA DE FIGURAS

Figura 3.1 - Exemplo dos efeitos propulsores em uma região desenvolvida.....	40
Figura 3.2 - Exemplo dos efeitos regressivos em uma região menos desenvolvida.....	41
Figura 4.1 – Regiões de desenvolvimento de Pernambuco	74
Figura 5.1 - Traçado da Ferrovia Transnordestina.....	129
Figura 6.1 – Fluxograma da cadeia produtiva da indústria petroquímica.....	156
Figura 6.2 – Fluxograma da cadeia produtiva do refino de petróleo	160
Figura 6.3 – Fluxograma da cadeia produtiva da Hemobrás	165
Figura 6.4 – Fluxograma da cadeia produtiva da indústria naval	169
Figura 6.5 – Fluxograma da cadeia produtiva da indústria automotiva.....	175

LISTA DE TABELAS

Tabela 2.1 - Taxa média de crescimento do PIB de Pernambuco e do Nordeste – 1970/1985	25
Tabela 2.2 - Participação (%) do PIB da Região Nordeste e dos Estados do Ceará, Pernambuco e Bahia no PIB do Brasil, de 1939 a 1998	27
Tabela 2.3 – Participação (%) do PIB dos Estados do Ceará, Pernambuco e Bahia no PIB da Região Nordeste, de 1939 a 1998.....	27
Tabela 2.4 – Participação (%) do PIB dos Estados do Ceará, Pernambuco e Bahia no PIB Industrial do Nordeste, de 1939 a 1998.....	27
Tabela 2.5 – Investimentos previstos em Pernambuco	32
Tabela 4.1 - Projetos aprovados pelo PRODEPE de 2007 ao primeiro semestre de 2011.....	79
Tabela 4.2 – Número de empresas e expectativa de investimento dos setores mais relevantes contemplados com benefício fiscal do PRODEPE, de 2007 ao primeiro semestre de 2011.....	81
Tabela 4.3 – Distribuição regional da produção de aço (10 ³ t)	82
Tabela 4.4 – Quantitativo de empresas e volume de investimentos das empresas, por setor e região de desenvolvimento, com benefício fiscal do PRODEPE, de 2007 ao primeiro semestre de 2011, por região.	84
Tabela 4.5 – Relação Investimentos e Renúncia Fiscal em Pernambuco	91
Tabela 4.6 – Relação entre ICMS e Renúncia Fiscal de Pernambuco	92
Tabela 4.7 – Estimativa de Renúncia Fiscal do Governo do Estado de Pernambuco para 2013, 2014 e 2015	99
Tabela 4.8 – Número de empresas beneficiadas de acordo com o programa de incentivo fiscal ...	100
Tabela 4.9 - Estabelecimentos industriais instalados em Pernambuco	104
Tabela 4.10 – Número de empresas instaladas em Pernambuco, por região, de 1995 a 2010.....	105
Tabela 4.11 – Saldo de movimentação de empregos nas regiões de Pernambuco, dos anos de 2000 a 2011.....	108
Tabela 5.1 - Formação bruta de capital fixo em setores de infraestrutura no Brasil (% do PIB).....	114
Tabela 5.2 - Taxa de investimento de Pernambuco de 1996 a 2008	119
Tabela 5.3 - Dados de infraestrutura econômica de Pernambuco de 2001 a 2011.....	120
Tabela 5.4 - Recursos do governo estadual direcionados para o setor de transporte em 2004 e 2011	121
Tabela 5.5 - Investimentos em estradas em Pernambuco no período de 1999 a 2006 e 2007 a 2011	122
Tabela 5.6 - Investimentos em curso em Suape.....	124
Tabela 5.7 - Recursos do estado de Pernambuco direcionados para a Ferrovia Transnordestina....	132
Tabela 5.8 – Recursos autorizados e utilizados no projeto de implantação da Plataforma Logística e Distrito Agroindustrial de Salgueiro	135
Tabela 6.1 - Fluxo de bens e serviços interestaduais, em milhões de reais de 2004.....	149
Tabela 6.2 - Fluxo do consumo intermediário, em milhões de reais de 2004.....	150
Tabela 6.3 – Fluxo da demanda final doméstica, em milhões de reais de 2004	152
Tabela 6.4 - Impactos estimados da PetroquímicaSuape a partir dos multiplicadores desagregados	159
Tabela 6.5 - Produção prevista para a Refinaria Abreu e Lima	162
Tabela 6.6 - Impactos estimados da Refinaria Abreu e Lima a partir dos multiplicadores desagregados	164
Tabela 6.7 - Impactos estimados da Hemobrás a partir dos multiplicadores desagregados	168
Tabela 6.8 - Impactos estimados do Estaleiro Atlântico Sul a partir dos multiplicadores desagregados	171
Tabela 6.9 – Déficit habitacional nos estados nordestinos em 2007.....	181
Tabela 6.10 - Choque de demanda dos projetos estruturadores de Pernambuco	183
Tabela 6.11 – Impactos dos projetos estruturadores no VAB, rendimento das famílias e nos postos de trabalho.....	183
Tabela 6.12 - Impactos ponderados dos projetos estruturadores no VAB, rendimento das famílias e nos postos de trabalho.	185

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 2.1 - Taxa de formação de capital fixo no Brasil de 1970 a 2005 (preços constantes).....	25
Gráfico 2. 2 - Variação do PIB a preços de mercado – 1996 a 2009	30
Gráfico 2.3 - Evolução do salário mínimo no Brasil (preços de 2012)	31
Gráfico 2.4 - Variação do número de indústrias no Brasil, Nordeste e Pernambuco – 1997 a 2009 .	33
Gráfico 4.1 – Tipos de projetos incentivados pela Ad Diper referentes ao PRODEPE.....	76
Gráfico 4.2 – Número de projetos incentivados pela Ad Diper referentes ao PRODEPE de 1996 ao primeiro semestre de 2011	77
Gráfico 4.3 – Expectativa do volume de investimentos realizados por conta dos projetos incentivados pela Ad Diper referentes ao PRODEPE de 1996 ao primeiro semestre de 2011 – preços de 2011.....	78
Gráfico 4.4 – Empregos diretos estimados pelos projetos incentivados pela Ad Diper referentes ao PRODEPE de 1996 ao primeiro semestre de 2011	80
Gráfico 4.5 – Evolução do PIB de Pernambuco de 1995 a 2009 (preços de 2011).....	86
Gráfico 4.6 – Evolução da arrecadação do ICMS do estado de Pernambuco de 1996 a 2011, a preços de 2011.....	89
Gráfico 4.7 – Movimentação de cargas do Porto do Recife de 2002 a 2011.....	101
Gráfico 4.8 - Comparativo de unidades industriais em PE, BA e CE.....	103
Gráfico 4.9 – Evolução dos empregos formais no estado de Pernambuco	107
Gráfico 5.1 - Movimentação anual de cargas no Porto de Suape de 1993 a 2011.....	123
Gráfico 5.2 - Investimentos públicos realizados no Porto de Suape de 2003 a 2010	124
Gráfico 5.3 – Evolução do número de universidades e institutos federais no Brasil	140
Gráfico 5.4 – Distribuição das universidades e institutos federais em Pernambuco, por região.	142
Gráfico 6.1 – Capacidade produtiva de resina PET no Brasil, de 2000 a 2013	154
Gráfico 6.2 – Índice de Velocidade de Vendas (IVV) da RMR de 1999 a 2010.....	180

LISTA DE QUADROS

Quadro 3.1 – Principais ideias dos autores sobre desenvolvimento econômico.....	57
Quadro 3.2 – Relação entre teoria e a prática da economia pernambucana.....	58
Quadro 4.1 - Comparativo entre programas de incentivos fiscais dos estados no Nordeste	72
Quadro 4.2 – Incentivos concedidos às indústrias pelo PRODEPE	73
Quadro 4.3 – Comando da Ad Diper e do governo estadual de Pernambuco.....	87
Quadro 4.1 - Síntese dos programas de benefícios fiscais de Pernambuco	98
Quadro 5.2 - Obras em andamento no Porto de Suape com recursos do estado de Pernambuco	125
Quadro 5.3 - Principais obras de infraestrutura em Pernambuco	126
Quadro 5.4 - Municípios com obras da Ferrovia Transnordestina.....	127
Quadro 5.5 - Municípios por onde passará a Ferrovia Transnordestina	130
Quadro 5.6 - Setores beneficiados com a construção da Ferrovia Transnordestina	131
Quadro 5.7 - Polos de desenvolvimento no estado de Pernambuco beneficiados com as obras de infraestrutura	134
Quadro 5.8 – Universidades e institutos localizados em Pernambuco	141
Quadro 6.1 - Projetos estruturadores a serem analisados neste trabalho	147
Quadro 6.2 – Quantitativo de empresas instaladas em Pernambuco da indústria petroquímica.....	157
Quadro 6.3 – Principais informações sobre as maiores plantas petroquímicas em Pernambuco	158
Quadro 6.4 - Localização das refinarias e das centrais petroquímicas do Brasil.....	161
Quadro 6.5 – Quantitativo de empresas instaladas em Pernambuco da indústria de refino de petróleo	163
Quadro 6.6 – Quantitativo de empresas instaladas em Pernambuco relacionadas à cadeia produtiva da Hemobrás.....	166
Quadro 6.7 – Principais informações sobre a planta da Hemobrás	167
Quadro 6.8 – Quantitativo de empresas instaladas em Pernambuco ligadas ao Pólo Naval	170
Quadro 6.9 - Distribuição geográfica das unidades industriais do setor automotivo no Brasil, em 2012.....	173
Quadro 6.10 – Quantitativo de empresas instaladas da cadeia produtiva da indústria de automóvel em Pernambuco	176
Quadro 6.11 – Principais informações das plantas Fiat (PE) e da Ford (BA)	177

SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO	17
1.1. Justificativa	20
1.2. Objetivos	22
1.3. Organização da tese.....	23
2. MOVIMENTOS DA ECONOMIA PERNAMBUCANA	24
2.1. Períodos de Estagnação de Pernambuco	24
2.2. Índícios de Crescimento em Pernambuco	30
3. REVISÃO DE LITERATURA	36
3.1. O Princípio da Causação Circular	38
3.2. A Importância dos Pólos de Crescimento	43
3.3. Efeitos dos Investimentos Encadeados e Interdependência	49
3.4. Congruências com os Novos Estudos sobre Desenvolvimento Regional	53
3.5. Foco na Expansão do Conhecimento	59
4. INCENTIVOS FISCAIS	62
4.1. A Política de Incentivos Fiscais.....	63
4.2. Programa de Desenvolvimento de Pernambuco (PRODEPE).....	67
4.3. Análise dos Incentivos Fiscais do PRODEPE	75
4.4. Outros Incentivos Fiscais do Estado de Pernambuco.....	92
4.5. Impacto Geral dos Incentivos Fiscais	102
4.6. Considerações Conclusivas	109
5. INFRAESTRUTURA	111
5.1. Desenvolvimento da Infraestrutura Econômica	113
5.2. Panorama da Infraestrutura Econômica de Pernambuco	117
5.3. Principais Obras de Infraestrutura Desenvolvidas no Estado	125
5.3.1. Ferrovia Transnordestina	126
5.3.2. Plataforma Logística de Salgueiro	133
5.3.3. Transposição do Rio São Francisco	136
5.4. Ambiente Gerador de Inovação e Conhecimento	138

5.5. Considerações Conclusivas	143
6. PROJETOS ESTRUTURADORES.....	146
6.1. Matriz de Insumo-Produto para Pernambuco modificada.....	147
6.2. Análise do Fluxo Comercial em Pernambuco	149
6.3. Análise dos Grandes Projetos Estruturadores	153
6.3.1.Petroquímicas	153
6.3.2.Refinaria Abreu e Lima	159
6.3.3.Hemobrás.....	164
6.3.4.Cluster Naval.....	168
6.3.5.Indústria de automóvel (FIAT)	172
6.4. Contingente de Mão de Obra da Construção Civil	179
6.5. Considerações Conclusivas	182
7. CONCLUSÃO.....	187
7.1. Sugestões para pesquisas futuras	195
8. REFERÊNCIAS	197
ANEXO.....	208
APÊNDICE	226

1. INTRODUÇÃO

As políticas de desenvolvimento regional apresentaram diferentes tendências ao longo do tempo. A perspectiva keynesiana, até a década de 1970, ressaltava a intervenção do Estado como mecanismo para a promoção do desenvolvimento regional. O Estado deveria intervir para garantir investimentos para as regiões mais desassistidas, através de estratégias que envolviam desde a instalação de uma empresa estatal, passando pela execução de obras de infraestrutura, até o uso de políticas de incentivos fiscais.

Após este período, com o advento da doutrina neoliberal, foi dada ênfase na competitividade das firmas e no desenvolvimento de seus recursos e habilidades para criação de novas tecnologias. Ademais, passou-se a acreditar na eficácia dos mecanismos de mercado para regular a economia.

Além das duas visões descritas anteriormente, uma “terceira geração de políticas regionais” vem ganhando espaço a partir dos anos 1990. A globalização dos mercados impõe uma nova forma de competição, sendo assim, as políticas de desenvolvimento regional devem se adaptar a essa nova forma de negócio. Por esta razão, a livre atuação do mercado na economia vista no período imediatamente precedente, bem como da excessiva participação do governo em algumas questões destacada outrora, estão sendo substituídas, pouco a pouco, por uma política que englobe elementos exógenos e endógenos, mesclando estratégias exitosas dos dois períodos anteriormente descritos, em termos de desenvolvimento regional. Assim, busca-se extrair solução nas experiências positivas e evita-se acentuar as políticas não exitosas vividas no passado (DINIZ e CROCCO, 2005, p. 14).

Acredita-se que existe a consciência por parte dos governos da necessidade em reduzir as diferenças entre as regiões no que tange ao desenvolvimento econômico e social. Para isso, partindo do governo nacional, muitos programas foram implementados com objetivo de levar o desenvolvimento para regiões mais pobres, como é o exemplo do uso dos incentivos fiscais oferecidos pela Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste (SUDENE) para a região Nordeste. No âmbito estadual, o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) é utilizado como “arma” na guerra fiscal,

em que cada estado reduz as obrigações tributárias das empresas visando atrair investimentos para dentro de suas fronteiras.

No que se refere à política de atração de investimentos adotada pelo governo do estado de Pernambuco, esta se aproxima bastante da perspectiva keynesiana, uma vez que se apoia na intervenção estatal para alcançar o desenvolvimento da região. Para atrair investimentos, Pernambuco está utilizando uma série de medidas que vão desde a concessão de benefícios específicos às empresas que se instalam no estado, como o oferecimento de reduções tributárias, até a promoção de obras que ajudem na logística de tais empresas, destacando-se as obras de infraestrutura de transporte. Concomitantemente, os demais estados da federação também possuem suas políticas de atração de investimentos com o intuito de “ganhar” essa disputa por mais empresas na sua região, cujo objetivo maior é o de promover o crescimento e desenvolvimento econômico para sua localidade.

A economia pernambucana vem demonstrando avanços significativos nos últimos anos, com aumento da movimentação econômica no estado, conforme constatado por Lima *et al.* (2007) em artigo que apresenta os contornos gerais recentes do desempenho da economia de Pernambuco. Investimentos públicos e privados estão sendo anunciados com frequência, principalmente a partir dos anos 2000, despertando o interesse do mercado, motivados pela maior circulação de capital na economia; bem como da academia, que visa entender melhor as causas desse fenômeno. Assim também, é grande o número de notícias sobre o crescimento recente de Pernambuco, tanto na mídia quanto nos discursos políticos.

Dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) para o ano de 2009 revelam que Pernambuco é a décima maior economia do país, quando comparado os dados do Produto Interno Bruto (PIB) dos estados brasileiros (IBGE, 2011). O estado se tornou um aglutinador de investimentos do Brasil, fenômeno que se deseja aprofundar neste trabalho. Muitas evidências eclodem para justificar o atual desempenho, entre elas a mudança que está ocorrendo no perfil industrial do estado. Indústrias que inexistiam anteriormente, como a de gás, petróleo, *offshore* e naval, estão sendo implantadas no estado e alavancando sobremaneira as cadeias produtivas na região. Dessa forma, os ganhos vão além da instalação dessas grandes empresas, mas

também no desenvolvimento de toda uma cadeia produtiva agregada a essas atividades impulsionadoras. Além da indústria, outras atividades estão sendo desenvolvidas no estado, destacando-se os setores de comércio, serviços, construção civil, educação e tecnologia.

Ademais, grandes obras de infraestrutura estão sendo executadas no estado, com destaque para a melhora na infraestrutura portuária e de transportes. No que tange às mudanças ocorridas na infraestrutura portuária do estado, o Complexo Portuário de Suape é o grande destaque, com novos investimentos em curso para ampliar sua capacidade de movimentação de cargas e melhorar a estrutura já existente. Com isso, várias empresas que estão instaladas no Complexo Portuário de Suape serão beneficiadas diretamente, além daquelas que utilizam o porto como canal de escoamento da produção, mas que não possuem plantas produtivas dentro do Complexo.

Muito embora o Complexo Portuário de Suape represente um centro agregador de investimentos, o governo trabalha para diversificar a localização das plantas. Para isso, o Programa de Desenvolvimento de Pernambuco (PRODEPE) oferece incentivos fiscais diferenciados que estimulam a instalação de empresas fora da Região Metropolitana do Recife (RMR), na qual Suape está incluída. Vale ressaltar que Pernambuco possui outros canais de distribuição da produção, como o Aeroporto Internacional de Petrolina, muito utilizado pelas empresas que compõem o pólo de fruticultura irrigada do sertão do estado. De maneira geral, a ideia de que a atuação governamental é decisiva para um maior equilíbrio espacial da atividade produtiva é corroborada por Monteiro Neto (2005).

Portanto, pretende-se nesta pesquisa averiguar o fato de que a atuação do governo do estado de Pernambuco, através de suas políticas de atração de investimentos, influencia o desenvolvimento recente do estado.

Face ao exposto, é interessante relatar o caminho percorrido por Pernambuco para chegar até este momento promissor, descrevendo, inclusive, os períodos de estagnação vividos pela economia pernambucana. Antes, porém, serão expostos a justificativa e os objetivos da pesquisa.

1.1. Justificativa

Sabe-se que a decisão de investir leva em consideração vários aspectos além da rentabilidade do próprio negócio, entre eles a estrutura econômica existente na localidade escolhida, que abrange não só a infraestrutura em si, mas também a capacidade do governo e das suas instituições de apoio em articular-se e atrair novos investimentos para a região.

Um exemplo da articulação do governo é o caso da instalação da empresa Kraft Foods em Vitória de Santo Antão, na Zona da Mata do Estado de Pernambuco. A empresa que fabrica alimentos está contribuindo para a instalação de 30 novas empresas naquela região. O governo desapropriou o terreno para a instalação da empresa, que por sua vez investiu um total de R\$ 100 milhões e, somente a referida fábrica, emprega 600 pessoas, das quais 85% são do próprio município. Vale ressaltar que entre as empresas que se instalaram ou irão se instalar no distrito industrial da cidade, onze já possuem incentivos fiscais (JORNAL DO COMÉRCIO, 2011).

Alguns trabalhos foram desenvolvidos para verificar a influência das políticas de atração de investimentos no processo de decisão locacional privado, destacando, principalmente, a concessão de incentivos fiscais oferecidos por alguns estados brasileiros, que funcionam como agentes catalisadores de investimentos privado. Entretanto, Cardozo (2010) e Lima e Lima (2010) estudaram a questão e apontam para o fato de que, por si só, os incentivos fiscais não são capazes de atrair um parque industrial diversificado e de valor tecnológico relevante, de forma a gerar emprego e renda para a região pretendida.

De fato, a estratégia adotada pelo estado de Pernambuco, no que tange a sua política de atração de investimentos, imprime aspectos adicionais, além dos incentivos fiscais. Em pesquisa preliminar realizada em fontes secundárias, nos sites das instituições de apoio ao governo de Pernambuco, como Ad Diper e Condepe/Fidem, e através de entrevistas com alguns personagens¹ desta história, foi constatada que a

¹ Entrevistas realizadas: 1) PAULO ROBERTO CORREIA BATISTA – diretor de infraestrutura da Ad Diper. 2) SIDNEI JOSÉ AIRES DA SILVA - Secretário Executivo de Projetos Estruturadores da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de PE. 3) ANALUCIA MOTA VIANNA CABRAL – Gerente Geral da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de PE. 4) SÍLVIO LEIMIG - Diretor do Fórum Suape Global.

política de atração de investimentos adotada atualmente em Pernambuco engloba três pilares.

O primeiro pilar da política de atração de investimentos envolve a concessão de incentivo fiscal para as empresas que manifestam interesse em se instalar no estado de Pernambuco, chamado de Programa de Desenvolvimento de Pernambuco (PRODEPE). O objetivo do governo estadual é fomentar principalmente o setor industrial, contudo, também abrange a atividade comercial. Também procura estimular a instalação de empresas no interior do estado, oferecendo maiores vantagens, procurando evitar, assim, a concentração espacial.

O segundo pilar aponta para os investimentos realizados em infraestrutura no estado. Dado que um dos requisitos para atração dos investimentos privados é a oferta de infraestrutura, item contemplado na conta de despesa de capital do governo do estado, sua importância cresce principalmente quando o objetivo é alterar a base produtiva de Pernambuco, agregando setores novos, como a indústria naval e petroquímica.

E é justamente com esses novos investimentos em projetos estruturadores que o terceiro pilar da política adotada pelo estado é explicado. Com eles, outras indústrias irão emergir para suprir as necessidades que um projeto de grande porte requer. Portanto, as indústrias no âmbito nacional e local serão fornecedoras de equipamentos e materiais, bem como haverá abertura de muitos postos de trabalho e necessidade de prestação de serviços de apoio por empresas locais (LIMA *et al.*, 2007).

Assim, os pilares da política de atração de investimentos de Pernambuco são um bom indicativo do caminho que está sendo trilhado pelo estado. Dados preliminares, como o PIB pernambucano, apontam para um resultado positivo para a economia do estado. Com isso, verificar a razão para o crescimento econômico atual pode ser crucial para ajudar replicar a mesma estratégia exitosa em outras regiões que convivem com elevada desigualdade socioeconômica.

Portanto, este trabalho se justifica pelo fato de que a análise das ações do governo do estado de Pernambuco para promoção do seu desenvolvimento será feita não só pela perspectiva do programa de incentivos fiscais, fato já estudado por outros

cientistas para Pernambuco ou para outros estados brasileiros (DULCI, 2002; AMARAL FILHO, 2003; CERQUEIRA, 2007; LIMA, 2008; CARDOZO, 2010), mas também agregará o olhar sobre as intervenções em infraestrutura que estão sendo realizadas no estado de Pernambuco, bem como sobre o papel na economia pernambucana dos projetos estruturadores que estão se implantando no estado.

Diante dos desafios de se pesquisar um assunto recente, cujo impacto das medidas tomadas hoje ainda irá repercutir por muitos anos, este trabalho procurou coletar informações e dados de diversos organismos, de forma a consolidar a análise da economia pernambucana. Mesmo assim, algumas informações e dados não foram obtidos no mesmo intervalo de tempo, por exemplo, muito embora isto não invalide a importância dos resultados aferidos. Também se revelou difícil o acesso a informações primárias do setor privado, de empresas que estão investindo no estado. Neste caso, fez-se uso de informações secundárias, o que ajudou a enriquecer a pesquisa. Em que pese essas limitações e utilizando diversas fontes, foi possível enriquecer a contextualização da economia pernambucana e analisar seus movimentos recentes, contribuindo para atingir os objetivos do trabalho em questão, destacados adiante.

1.2. Objetivos

Este trabalho tem como principal objetivo **analisar em que medida as ações que estão sendo desenvolvidas no estado de Pernambuco, tanto de cunho público quanto de cunho privado, impactaram na dinâmica da economia pernambucana, a partir dos anos 2000**. A escolha do período se justifica pelas mudanças estruturais significantes ocorridas na economia pernambucana, que contou, no âmbito nacional, com a abertura econômica, privatizações e programas destinados à promoção de infraestrutura.

Para atingir o objetivo maior desta tese, foram elaborados três objetivos específicos, quais sejam:

1. Examinar o papel dos incentivos fiscais oferecidos pelo governo do estado de Pernambuco no desenvolvimento da estrutura produtiva da localidade.

2. Analisar a importância dos investimentos em infraestrutura na estrutura produtiva do estado de Pernambuco.
3. Analisar a dinâmica dos projetos estruturadores construídos no estado de Pernambuco e suas potencialidades de derivação de novos investimentos.

1.3. Organização da tese

Esta tese conta com sete capítulos, incluindo um capítulo dedicado à introdução e outro à conclusão. O capítulo 1 abrange a introdução e a justificativa do trabalho, além da descrição dos objetivos do mesmo. O capítulo dois é dedicado à caracterização da economia pernambucana. No terceiro capítulo expõe a revisão de literatura. O capítulo 4 tem por objetivo percorrer a política de atração de investimentos do estado de Pernambuco, via incentivos fiscais. É traçado um perfil dos investimentos realizados em Pernambuco com uso dos benefícios fiscais oferecidos pelo governo estadual. No capítulo 5 é feito um exame do papel dos investimentos em infraestrutura na instalação de indústrias no estado de Pernambuco, buscando analisar o grau de intervenção do Estado ocorrido. Em seguida, no capítulo 6, objetiva-se traçar um perfil da dinâmica de cinco projetos estruturadores incentivados pelo governo do estado de Pernambuco, apontando tanto a integração para frente quanto a integração para trás resultante desses investimentos, ou seja, analisando as potencialidades de derivação de novos investimentos a partir da implantação de tais projetos. Por fim, as conclusões obtidas nos capítulos anteriores são reunidas no capítulo 7. Também estão incluídos nesse último capítulo os comentários sobre possíveis gargalos à continuidade do desenvolvimento econômico do estado de Pernambuco, bem como sugestões para futuros trabalhos.

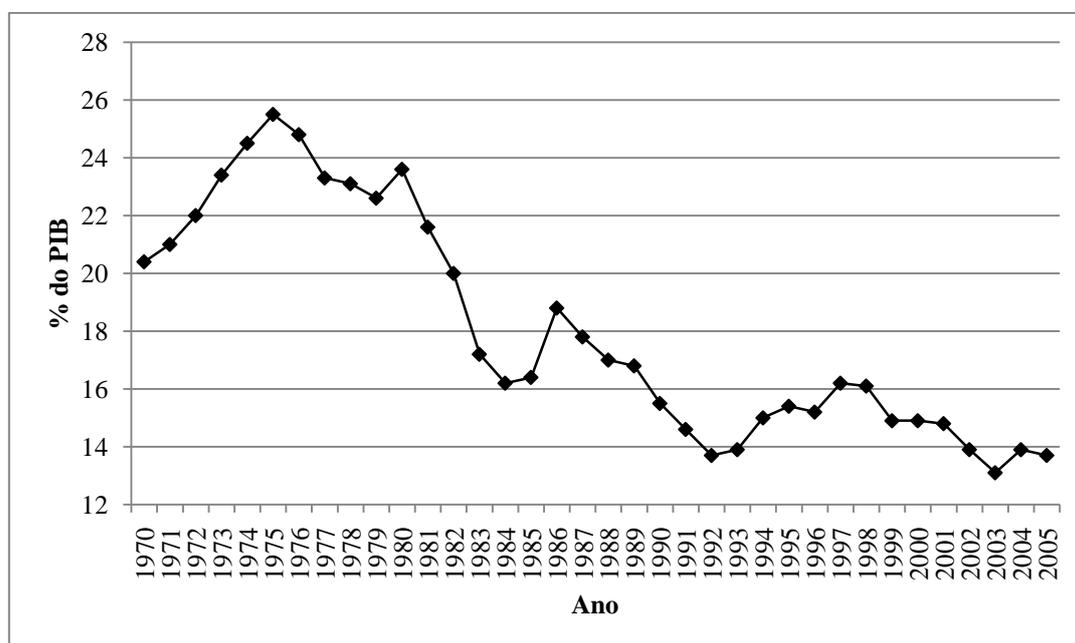
2. MOVIMENTOS DA ECONOMIA PERNAMBUCANA

O bom entendimento dos movimentos recentes da economia pernambucana deve ser acompanhado, ao menos, de um breve retrospecto dos acontecimentos mais relevantes na economia local, bem como sua participação no contexto nacional. Por isso, será traçada a seguir uma análise dos movimentos da economia pernambucana a partir da década de 1970, de forma a entender os altos e baixos da economia do estado.

2.1. Períodos de Estagnação de Pernambuco

É importante lembrar que a economia de Pernambuco já passou por períodos de dinamismo e de estagnação que marcaram sua história. Os anos 1970 foram marcados por movimentos de expansão da economia brasileira com o Milagre Econômico e o II Plano Nacional de Desenvolvimento (PND) do Governo Militar. Notadamente, a taxa de formação bruta de capital fixo do país elevou-se, tendo sua participação no PIB, ressaltada no Gráfico 2.1, situando-se entre 20% e 25,5% na primeira metade da década citada. A importância da formação bruta de capital fixo para o país se reflete no estoque de capital acumulado e seu aumento se traduz em novos investimentos para o país.

**Gráfico 2.1 - Taxa de formação de capital fixo no Brasil de 1970 a 2005
(preços constantes)**



Fonte: BNDES (2013).

Nesse período, Pernambuco apresentou um comportamento bastante dinâmico, seguindo o demonstrado no cenário nacional. Em alguns momentos, o referido estado cresceu além do registrado para o Nordeste, com destaque para os anos de 1970 a 1975.

Porém, na segunda metade da década de 70, Pernambuco iniciou uma trajetória de queda, crescendo a taxas médias inferiores às da região Nordeste, conforme mostra a Tabela 2.1 a seguir.

Tabela 2.1 - Taxa média de crescimento do PIB de Pernambuco e do Nordeste – 1970/1985

Períodos	Pernambuco	Nordeste
1970 - 1975	10,6 %	10,2 %
1975 - 1980	6,6 %	7,2 %
1980 - 1985	2,4 %	4,4 %

Fonte de dados: SUDENE (2011).

Para o Brasil, o Gráfico 2.1 também apresenta uma queda na taxa de formação bruta de capital fixo no mesmo período, passando de 25,5% a participação da formação

bruta de capital fixo no PIB em 1975 em seu auge, para 21,6% em 1981, perdurando um caminho de queda dessa taxa. Vale dizer que a participação do item formação bruta de capital fixo no PIB de um país reflete, entre outras coisas, os investimentos em infraestrutura e na indústria, e compõe um importante indicador do crescimento econômico dos anos posteriores.

Um das explicações para o estado crescer abaixo do registrado para sua região está no fato de que estados como Bahia e Ceará puxaram o crescimento do Nordeste, primeiramente a Bahia, despontando com suas indústrias dos ramos químico e petroquímico do Pólo Petroquímico de Camaçari e, posteriormente, o Ceará, com o desenvolvimento de indústrias dos ramos têxtil e confecção, constituindo o III Pólo Industrial do Nordeste.

Portanto, o progresso conseguido pelos estados da Bahia e do Ceará ajudam a explicar os motivos do enfraquecimento de Pernambuco em relação ao Nordeste. A Bahia conseguiu atrair investimentos relevantes, como a Refinaria Landulpho Alves da Petrobras, o Centro Industrial de Aratu (CIA), o Centro Industrial de Subaé e, principalmente, estruturar o Complexo Petroquímico de Camaçari (COPEC). É importante revelar que esses investimentos se caracterizavam por apresentar uma tecnologia avançada e por ser intensivo em capital, apoiados pelos incentivos fiscais oferecidos pela SUDENE.

Em seguida, outro ponto que concorreu para Pernambuco perder sua hegemonia, foi a industrialização ocorrida no estado do Ceará, na década de 1980. Também apoiado pelos recursos dos incentivos fiscais oferecidos pela SUDENE, o estado do Ceará recebeu investimentos nos gêneros industriais tradicionais, como a indústria têxtil, vestuário, calçados e produtos alimentícios, criando o III Pólo Industrial do Nordeste, em Fortaleza.

As tabelas 2.2, 2.3 e 2.4 a seguir revelam em números a perda da participação da economia pernambucana no contexto nacional e regional, todas elas obtidas do estudo realizado por Vergolino e Monteiro Neto (2002).

Tabela 2.2 - Participação (%) do PIB da Região Nordeste e dos Estados do Ceará, Pernambuco e Bahia no PIB do Brasil, de 1939 a 1998

	1939	1949	1955	1959	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1998
NE	16,7	14,4	12,6	14,4	15,3	11,7	11,3	12	13,5	13,1	12,4	12,6
CE	2,1	1,9	1,5	1,8	2,2	1,4	1,3	1,5	1,6	1,6	1,7	1,8
PE	4,4	3,8	3,2	3,5	3,7	2,9	2,7	2,5	2,5	2,5	2,3	2,3
BA	4,5	3,8	4,1	4,2	4,1	3,8	3,8	4,3	5,1	4,2	4,1	4,1

Fonte: Vergolino e Monteiro Neto, 2002.

Na Tabela 2.2, fica clara uma queda mais significativa da participação do PIB pernambucano no PIB do Brasil.

Tabela 2.3 – Participação (%) do PIB dos Estados do Ceará, Pernambuco e Bahia no PIB da Região Nordeste, de 1939 a 1998

	1939	1949	1955	1959	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1998
CE	12,5	12,9	12	12,8	14,5	12,3	11,7	12,9	11,6	12,2	14	14,4
PE	26,5	26,6	25,3	24,3	24,4	24,9	24,1	21,2	18,4	18,8	18,2	18,3
BA	26,8	26,3	32,3	29	26,9	32,5	33,4	36,3	38,1	32	33,1	32,6

Fonte: Vergolino e Monteiro Neto, 2002.

Comparando as economias do Ceará, de Pernambuco e da Bahia com a economia nordestina, observa-se que Pernambuco reduziu expressivamente sua participação dentro da região Nordeste na segunda metade do século XX, como demonstrado na Tabela 2.3. A indicação da explicação para este declínio encontra-se nos números revelados na Tabela 2.4 a seguir.

Tabela 2.4 – Participação (%) do PIB dos Estados do Ceará, Pernambuco e Bahia no PIB Industrial do Nordeste, de 1939 a 1998

	1939	1949	1955	1959	1965	1970	1975	1980	1985	1990	1995	1998
CE	7,8	7,3	7,9	8	14,2	11,1	10,4	11,7	9,6	11	13,7	15,7
PE	38,5	43,5	37,7	30,8	33,1	29,7	29,7	21,8	16,6	14,9	14,3	13,1
BA	20,6	17,7	25,2	32,5	22,8	35,2	34,7	42,7	43,4	37,4	40,6	38,2

Fonte: Vergolino e Monteiro Neto, 2002.

A queda da participação do PIB de Pernambuco no PIB industrial do Nordeste foi o fato que mais impressionou, passando de líder em 1939 para último lugar em 1998,

dentro da comparação com os estados da Bahia e do Ceará, conforme Tabela 1.4. Enquanto Bahia e Ceará se beneficiaram dos investimentos ocorridos principalmente a partir da década de 70, Pernambuco percorreu o caminho contrário.

Assim, as tabelas anteriores revelam de forma contundente o declínio da economia pernambucana nos contextos nacional e regional. Uma provável razão para esta queda, segundo Vergolino e Monteiro Neto (2002) está pautada nas seguintes observações: a primeira revela que o ciclo expansionista da economia pernambucana foi o que ocorreu no período mais distante, quando comparado ao que ocorreu nos estados da Bahia e do Ceará, representado pela participação percentual no conjunto dos recursos de incentivos fiscais. Dessa observação decorre o fato de que os efeitos multiplicadores advindos dos investimentos sobre a economia pernambucana já haviam se dissipado.

O segundo ponto se refere à tipologia industrial predominante. Em destaque, a Bahia realizou investimentos com maior densidade tecnológica e de capital, provocando o efeito de encadeamento de novos negócios na economia local. Assim, a ocorrência da especialização produtiva trás consigo o desenvolvimento de complexos industriais estruturados como forma de atender às exigências dos mercados e expandir a economia. Com isso, fica claro que na Bahia houve essa especialização econômica, nos ramos de química e petroquímica. No Ceará, a especialização ocorreu nos ramos têxtil, vestuário e calçados. Ademais, com apoio do Governo Federal e a articulação dos governos estaduais, Bahia e Ceará passaram a atrair mais investimentos do que Pernambuco.

Portanto, Pernambuco trilhou o caminho que se caracterizava por um ciclo expansivo mais antigo, desenvolvido com base em um parque industrial muito diversificado e com baixa intensidade de capital e de tecnologia, o que não possibilitou que esse ciclo expansivo perdurasse e dinamizasse a economia local. Lima e Katz (1993) citam alguns motivos para esta perda de dinamismo.

A utilização de Pernambuco como entreposto comercial foi sendo substituída pela articulação direta dos demais estados do Nordeste com os pólos do Sul e Sudeste brasileiros. Outro ponto citado foi a importância demasiada dada à agroindústria sucroalcooleiras em detrimento da promoção de outros setores industriais, através da diversificação. Ademais, a indústria sucroalcooleira contava com um aparato protecionista que fazia com que os usineiros pernambucanos não se empenhassem na

busca por novas tecnologias mais competitivas, ficando atrás das novas indústrias que estavam sendo desenvolvidas no Sudeste brasileiro, que por sua vez utilizavam-se da mecanização de seu cultivo, o que confere uma produtividade mais elevada se comparada à produção pernambucana.

Do ponto de vista do Nordeste, Pernambuco perdeu espaço para outros estados desde o II PND. Investimentos maciços foram realizados na Bahia, via empresas estatais, recursos do Fundo de Investimentos do Nordeste (FINOR) da SUDENE e financiamentos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com apoio e articulação das três esferas do governo. Para ficar mais evidente para onde os recursos estavam sendo canalizados, de 1963 a 1990, a Bahia recebeu cerca de 30% dos recursos alocados pela SUDENE, ficando Pernambuco com pouco mais que 17%, seguido pela trajetória crescente do Ceará com 16%.

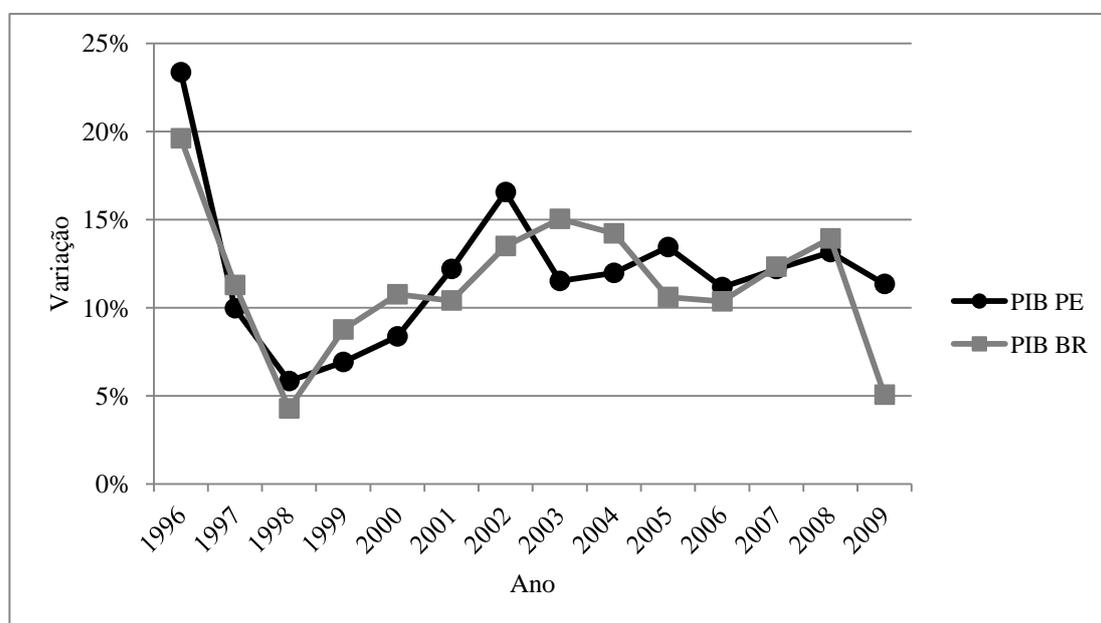
Fica claro, quando comparadas as estratégias dos estados de Pernambuco e da Bahia, principalmente após 1975, que a simples junção de recursos escassos numa economia, seja ele capital ou atividade empreendedora, não é suficiente para garantir uma política de desenvolvimento regional eficaz, muito embora represente uma ferramenta importante para lograr resultados positivos. Contudo, as interações mantidas entre os agentes, expressa por meio da troca permanente de conhecimentos, experiências e informações, constituem-se elementos determinantes dessas vantagens, facilitada pela proximidade geográfica (GARCIA, 2001). Segundo Lima e Katz (1993), Pernambuco não definiu claramente uma estratégia de desenvolvimento industrial que fosse coerente com sua dotação de fatores e capaz de atrair investimentos, inclusive, proporcionando efeitos a montante e a jusante. Para Barros (2002), Pernambuco amargou período de esquecimento, sobretudo em função da falta de ação política dos governantes da época para as questões de longo prazo que o estado carecia.

Se o passado da economia pernambucana foi marcado por altos e baixos, as evidências de expansão do presente são explicadas também por aspectos que já existiam outrora, como a sua localização privilegiada e pela construção do Complexo Portuário de Suape em 1978.

2.2. Índícios de Crescimento em Pernambuco

A partir do Plano Real, a participação do PIB pernambucano no PIB nordestino passa a registrar desempenho constante, com média de 18% de 1995 a 2007, bem como dos estados do Ceará e da Bahia, registrando média de 15% e 31%, respectivamente. Ademais, o PIB pernambucano não destoa da trajetória de crescimento do cenário nacional, como mostra o Gráfico 2.2, com exceção para o ano de 2009, quando o PIB brasileiro sentiu mais fortemente a pressão advinda da crise internacional de 2008.

Gráfico 2.2 - Variação do PIB a preços de mercado – 1996 a 2009



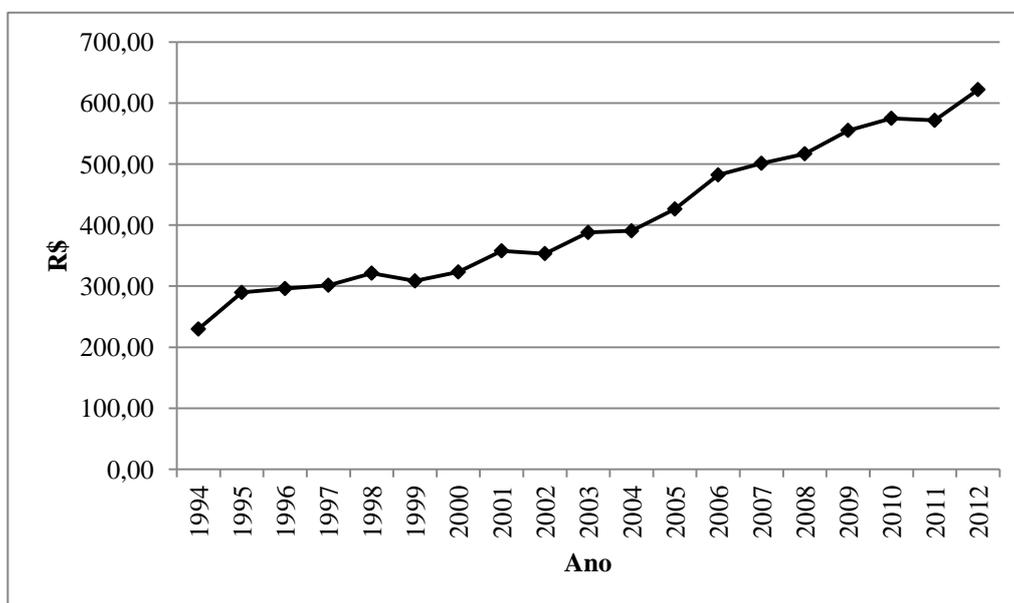
Fonte de dados: Contas Nacionais e Contas Regionais, IBGE (2012).

Para o ano de 2010, dados preliminares da Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco (Condepe/Fidem) apontam que o PIB pernambucano cresceu 9,3%, enquanto o PIB nacional cresceu 7,5% no mesmo ano. Já para o ano de 2011, Pernambuco continuou crescendo a uma taxa mais elevada que o Brasil, sendo registrados 4,5% de crescimento do PIB pernambucano contra 2,7% do brasileiro. Muito embora os valores registrados para o ano de 2011 tenham sido inferiores aos vistos no ano anterior, considera-se um bom desempenho, tendo em vista um cenário

internacional pessimista, sobretudo na Europa e Estados Unidos. (CONDEPE/FIDEM, 2012).

De fato, o Brasil, no período em exame, apresentou um mercado interno consumidor fortalecido, resultado da combinação da melhora no poder aquisitivo da sua população, a exemplo do aumento real do salário mínimo, visto no Gráfico 2.3, e também do aumento de crédito ao consumidor, com a ampliação do acesso ao mesmo. Os aspectos positivos observados no âmbito nacional também repercutem em Pernambuco.

Gráfico 2.3 - Evolução do salário mínimo no Brasil (preços de 2012)



Fonte: IBGE (2013).

Os indícios de mudança na economia de Pernambuco também podem ser sentidos ao exame dos últimos acontecimentos. Percebe-se que a economia pernambucana está mudando o seu perfil, com a introdução de indústria de gás e petróleo, química e petroquímica, e naval, entre outras. Grandes investimentos, na ordem de 62 bilhões de reais, foram anunciados, tendo o Estaleiro Atlântico Sul (EAS) já iniciado sua operação.

Tabela 2.5 – Investimentos previstos em Pernambuco

Obras ²	Custo em US\$ ³
Ferrovias Transnordestina	US\$ 3,17 bilhões
Canal do Sertão	US\$ 1,2 bilhão
Plataforma Logística de Salgueiro	US\$ 1,7 bilhão
Transposição do Rio São Francisco	US\$ 2,94 bilhões
Pólo Farmacoquímico	US\$ 1,58 bilhão
Refinaria Abreu e Lima	US\$ 13,3 bilhões
Pólo Petroquímico	US\$ 2 bilhões
Pólo Naval	US\$ 1 bilhão

Fonte de dados: Condepe/Fidem, 2012.

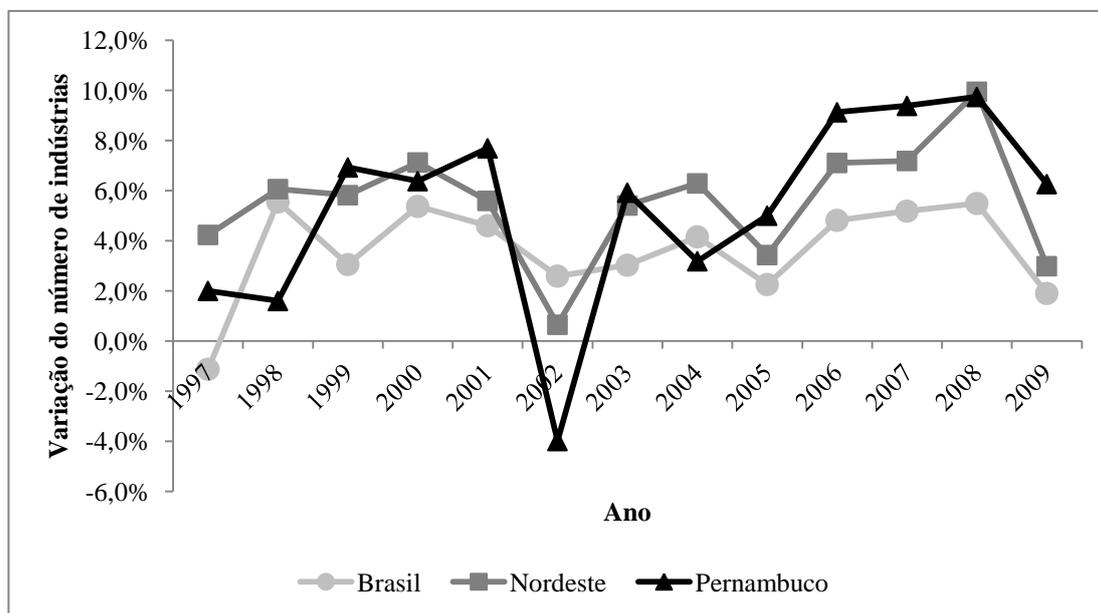
De fato, os investimentos em projetos estruturadores no setor industrial que estão sendo anunciados para Pernambuco têm grande poder de atração de outros investimentos e desdobramentos para frente e para trás. Isto é, o efeito de encadeamento produzido pelos mesmos dinamiza a economia.

Para ressaltar a importância do setor industrial na economia pernambucana, o Condepe/Fidem (2012) registrou que somente a indústria pernambucana em 2011 obteve um crescimento de 5,2%, marca superior ao setor de serviços (4,3%) e à agropecuária (3,7%). É importante frisar que a construção civil está incluída no setor industrial, e é ela a grande impulsionadora do crescimento do setor, uma vez que muitos empreendimentos estão em fase de implantação no estado. Destaca-se ainda que o número de indústrias instaladas em Pernambuco está em crescimento, com variação superior ao registrado pelo Nordeste e pelo Brasil nos últimos anos, conforme ilustra o Gráfico 2.4.

² Algumas dessas obras também beneficiam outros estados brasileiros.

³ Custo total previsto das obras.

Gráfico 2.4 - Variação do número de indústrias no Brasil, Nordeste e Pernambuco – 1997 a 2009



Fonte de dados: Pesquisa Industrial Anual - Empresas, IBGE, 2012.

O desempenho positivo obtido recentemente pode estar atrelado a um melhor aproveitamento das oportunidades criadas pela própria localização do estado, por exemplo. A localização de Pernambuco é diferenciada e representa o centro da região Nordeste: percorrendo 800 km a partir de Recife, é possível alcançar outras seis capitais (Fortaleza-CE, Natal-RN, João Pessoa-PB, Maceió-AL, Aracaju-SE e Salvador-BA). Nesta área, segundo a Agência de Desenvolvimento de Pernambuco (Ad Diper), existem quatro aeroportos internacionais, quatro portos internacionais e um fluvial; e concentra 90% do Produto Interno Bruto do Nordeste. O estado de Pernambuco possui ligação viária, aérea e marítima com as mais diversas regiões do Brasil e do exterior, constituindo-se como uma importante porta de saída para a América do Norte, Europa, África e Ásia (AD DIPER, 2011).

Em se tratando de portos, a existência do Complexo Industrial e Portuário de Suape, criado no final da década de 1970, que dispõe de infraestrutura para atender às necessidades dos mais diversos empreendimentos, tem atraído um número cada vez maior de empresas interessadas em colocar seus produtos no mercado regional ou exportá-los para outros países. A melhora no desempenho de Pernambuco pode ser

explicada, segundo Lima *et al.* (2007), pela atração de alguns investimentos de grande porte para o Complexo Industrial e Portuário de Suape, inclusive com possibilidades de integração para trás e para frente. Entretanto, deve-se também considerar a expansão da fruticultura irrigada na região do Sertão do São Francisco, em Petrolina e a expansão das atividades de confecção do Agreste pernambucano, que engloba os municípios de Caruaru, Toritama e Santa Cruz do Capibaribe.

Vale realçar que o cenário atual é fruto também das mudanças estruturais ocorridas a partir da abertura do mercado nacional, na década de 1990. Foram importantes as privatizações, quando os investimentos privados passaram a ter uma importância relevante no contexto econômico; o período de estabilidade econômica; as parcerias público-privadas (PPP); e o projeto de expansão da oferta de serviços de infraestrutura, conhecido como Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) (MONTES e REIS, 2010).

Como o desenvolvimento econômico de uma localidade é desejo de muitos governos, estes recorrem a políticas de atração de empresas como um meio de geração de emprego e renda para a população, melhorando, em tese, a distribuição de renda da região. Em geral, essas políticas são desenvolvidas para o setor industrial, pois ele comanda a lógica produtiva do mercado, aperfeiçoando tecnologia e suportando setores complementares, como o terciário. Considera-se como parte desta política também toda a promoção da infraestrutura física necessária para a inserção das indústrias na região.

Assim, a política de incentivo à indústria é o conjunto de medidas voltadas para promoção do desenvolvimento do setor industrial, podendo a mesma ser direcionada para algum(ns) segmento(s) específico(s). Segundo o Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Econômicos (DIEESE), tais medidas englobam incentivos fiscais, investimento em pesquisa e desenvolvimento (P&D), crédito subsidiado, parcerias público-privadas, criação de zonas francas e de zona processamento para exportação (ZPE), entre outros (DIEESE; 2010).

Portanto, o Estado intervém na economia dotando a localidade de infraestrutura necessária para que a atração de investimentos privados seja possível, objetivando, com isso, promover o crescimento e, conseqüentemente, o desenvolvimento econômico. (NURKSE, 1953; HIRSCHMAN, 1958; MYRDAL, 1968; PERROUX, 1967;

FERREIRA e MALLIAGROS, 1998; ARAÚJO JR., 2006; CARNEIRO, 2006; FERREIRA e ARAÚJO, 2006).

3. REVISÃO DE LITERATURA

Considerando o crescimento desigual visto em diversas regiões do mundo, inclusive no Brasil, várias teorias foram desenvolvidas com intuito de ajudar a combater a desigualdade ou ao menos explicar as causas desse fluxo de recursos que determinam a dinâmica regional.

Sabe-se que o desenvolvimento regional e suas políticas foram pensados de diferentes formas ao longo do tempo. Até os anos 70, a perspectiva keynesiana ressaltava a importância da intervenção estatal como meio para promover o desenvolvimento de regiões mais desassistidas, uma vez que se acreditava que os mecanismos automáticos de correção de falhas de mercado não eram capazes de resolver as disparidades regionais existentes. Foram utilizadas políticas do tipo *Top-Down* (de cima para baixo), cujas decisões eram tomadas por autoridades que controlavam o processo e eram caracterizadas por serem centralizadas e exógenas. Alguns trabalhos comungam desta visão, entre eles a teoria centro-periferia (HIRSCHMAN, 1958), o modelo de causalção cumulativa (MYRDAL, 1968) e a análise de pólos de crescimento (PERROUX, 1967).

Nessa perspectiva, para equacionar o problema dos desequilíbrios regionais, muitas estratégias foram propostas, entre elas o direcionamento das ações para o setor industrial como forma de superar as diferenças entre estruturas produtivas. Sendo assim, o processo de industrialização deveria ser estimulado pelo Estado, ideia corroborada pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (CEPAL) como sendo o caminho mais rápido para se chegar ao desenvolvimento. A canalização dos esforços para a indústria também é opinião defendida por Kaldor *apud* Lamonica e Feijó (2011), por representar um setor dinâmico e de grande importância para o crescimento econômico, com destaque para a indústria de transformação.

Fazem parte também do conjunto de estratégias da perspectiva keynesiana os mecanismos de compensação das regiões mais atrasadas, como o uso de incentivos fiscais combinado com outras ações, com objetivo de atrair empresas e, conseqüentemente, arrecadar mais impostos. Como parte da estratégia, o governo

deveria realizar investimentos em obras de infraestrutura para tornar mais atrativa a região e viabilizar a entrada de novas empresas.

Ao exame dos acontecimentos até os anos 1970, registra-se que as taxas de crescimento da economia foram significativas, entretanto, o surgimento das pressões inflacionárias, aliada à crise do petróleo em escala mundial, levaram a questionamentos quanto à eficácia das políticas do tipo *Top-Down*.

A inflação estava sendo associada à intervenção demasiada do Estado na economia. Por esta razão, passou-se a acreditar que os mecanismos de mercado seriam suficientes para levar ao crescimento no longo prazo, sendo o papel do Estado restrito às funções básicas, que incluía o de garantir a estabilidade monetária.

No período posterior a 1970, o enfoque era a competitividade, cujas decisões eram tomadas com base nas experiências de quem estava próximo às ações resultantes das políticas, ou seja, endógenas e descentralizadas, conhecidas também como políticas do tipo *Botton-up* (de baixo para cima). Essa competitividade era obtida na própria região, por meio do desenvolvimento de recursos e habilidades específicas. A partir disso, novas tecnologias eram criadas de forma ajustada com seu ambiente e suas necessidades, a fim de prepará-las para a inserção internacional (MAILLAT *apud* DINIZ e CROCCO, 2005; OLIVEIRA, 2006). Contudo, os esforços não evidenciaram redução das desigualdades regionais com a utilização da nova perspectiva.

Atualmente, uma terceira via está sendo desenvolvida, englobando aspectos endógenos e exógenos. Fica claro que, para atuar no mercado globalizado, não é possível fixar-se em políticas de desenvolvimento regional exclusivamente locais, uma vez que a competição envolve, além da eficiência das firmas, a sua interação com os sistemas produtivos regionais.

Diante de disparidades regionais existentes, as políticas que exaltam a necessidade de intervenção externa na economia ainda são fortemente defendidas por diversos autores para equacionar as desvantagens sociais e econômicas vistas em algumas regiões, já que as correções automáticas propostas pela corrente neoliberal nem sempre são suficientes em termos de desenvolvimento econômico (ARROW, 1962; STIGLITZ, 1998; DINIZ, 2006). Rodrik (2002; 2004) destaca, inclusive, que a obediência extrema aos preceitos neoliberais do Consenso de Washington levou muitos

países da América Latina à estagnação. Sendo assim, a intervenção do Estado na economia é um caminho bastante utilizado pelos governos para levar o crescimento econômico para regiões que, *a priori*, seriam esquecidas pelos empreendedores.

Partindo da importância dada à intervenção estatal no processo de planejamento regional, algumas teorias ajudam a explicar melhor a dinâmica regional. Destacam-se três delas: a teoria da causação circular de Myrdal; o poder do investimento público na multiplicação do investimento privado analisado por Hirschman e a teoria dos pólos de crescimento de Perroux. Mais recentemente, a literatura apresenta um enfoque na nova geografia econômica, com destaque para as obras de Paul Krugman (1991a; 1991b).

Por fim, a política de desenvolvimento regional praticada por Pernambuco assemelha-se bastante a perspectiva keynesiana, razão pela qual esta etapa do trabalho reforçará os principais conceitos que a literatura apresenta.

3.1. O Princípio da Causação Circular

Gunnar Myrdal, Prêmio Nobel de Economia em 1974, constatou que os países mais desenvolvidos do mundo e que possuem as mais altas rendas reais *per capita* são minoria. A maioria dos países é pobre e, entre eles, estão os países da América Latina. Nesses países, a população cresce mais rapidamente e suas rendas não acompanham esse crescimento, refletindo um cenário de estagnação da pobreza. Essa é uma das razões que explica o lento desenvolvimento econômico dessas regiões.

Por outro lado, Myrdal (1968) também verificou à época que os países industrializados utilizavam suas rendas para reinvesti-las na sua própria economia e, portanto, “são os países industrializados os que se estão industrializando mais” (p. 21).

A partir do aprofundamento de questões que tratam da desigualdade entre países e também dentro de um mesmo país, Myrdal (1968) desenvolveu estudos que se baseiam no fenômeno que ele denomina causação circular e acumulativa para explicar a dinâmica da economia regional. A causação circular e acumulativa representa um processo em que causa e efeito se confundem. Essa ideia se aproxima mais da realidade do que a suposição de uma convergência automática para um equilíbrio estável.

Para melhor explicar esse conceito, Myrdal (1968) valeu-se do exemplo da questão dos negros nos Estados Unidos não ascenderem socialmente. Por um lado, existe o preconceito dos brancos para com os negros, devido ao baixo padrão de vida dos negros, caracterizado pela pobreza, ignorância, superstição, más condições de habitação e limpeza, indisciplina, problemas familiares e criminalidade. Myrdal constatou que, por serem pobres, os negros não conseguiam se alimentar direito, por sua vez, não conseguiam estudar, e, por isso, não conseguiam uma boa renda, o que os deixavam presos na pobreza. Sendo assim, a modificação de um dos fatores que caracterizam o padrão de vida dos negros resultaria em mudança no outro fator, desencadeando um processo acumulativo capaz de alterar o padrão de vida dos negros. Para quebrar esse círculo vicioso, era preciso uma intervenção externa. Essa questão do círculo vicioso da pobreza já foi abordada por Nurske (1953).

Com isso, Myrdal sugere que as forças de mercado, por si só, não promovem ações que levem à redução das desigualdades regionais, especialmente em países menos ricos. Pelo contrário, elas aumentam as desigualdades regionais uma vez que as regiões menos desenvolvidas possuem menor poder de atração, fazendo com que as indústrias dinâmicas e a mão de obra mais qualificadas migrem para as regiões mais desenvolvidas, resultando em dois extremos: uma região dinâmica e rica e outra região pobre e estagnada. Por esta razão, as forças de mercado, segundo o autor, devem ser controladas por uma política intervencionista, para que o desenvolvimento não se concentre em uma só localidade, deixando o resto do país esquecido.

Para Myrdal (1968), as regiões que possuem atualmente o poder de concentrar investimentos foram originadas a partir de um movimento iniciado em função das vantagens oferecidas, tal como a geografia econômica, e sua evolução foi ocorrendo de forma automática, como descreve abaixo.

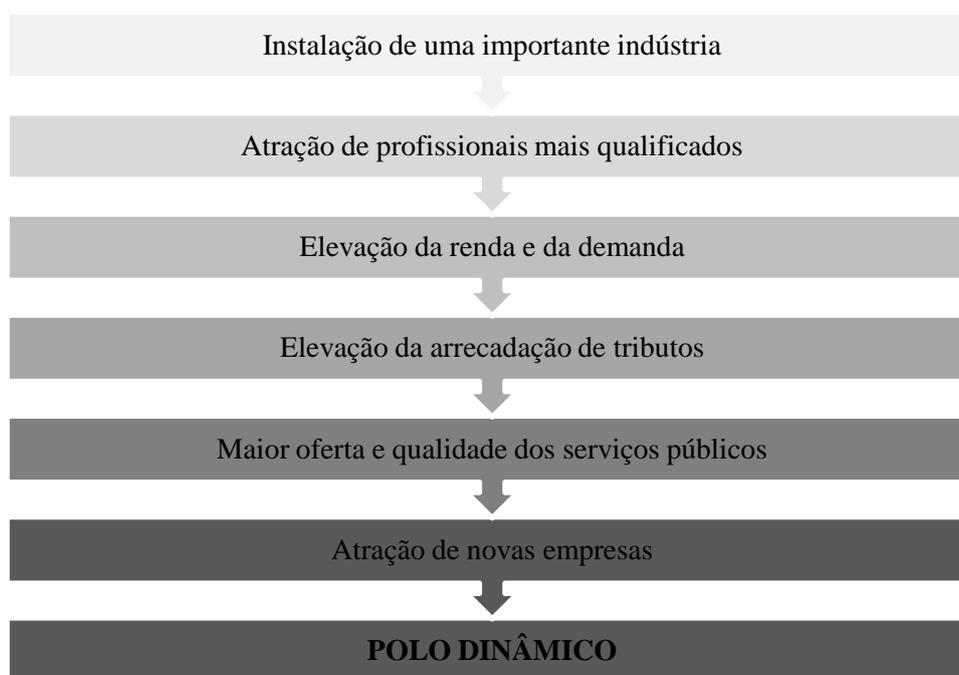
O atual poder de atração de um centro econômico se origina principalmente em um fato histórico fortuito, isto é, ter-se iniciado ali com êxito um movimento, e não em vários outros lugares, onde podia do mesmo modo ter começado com igual ou maior êxito (p. 52).

Portanto, as regiões mais desenvolvidas tendem a multiplicar os efeitos propulsores gerados por sua economia, atraindo cada vez mais mão de obra qualificada,

capital, progresso tecnológico, e a anular os efeitos regressivos que tendem a drenar os fatores produtivos avançados da região. Já para as regiões menos desenvolvidas, ocorre o inverso, sendo os efeitos propulsores suplantados pelos efeitos regressivos, resultando numa desigualdade regional cada vez mais acentuada. Conclui-se então que o processo acumulativo opera em ambas as direções.

Para explicar como o princípio da causação circular atua, serão citados dois exemplos do próprio Myrdal (1968). O primeiro diz respeito aos efeitos propulsores em uma região mais desenvolvida.

Figura 3.1 - Exemplo dos efeitos propulsores em uma região desenvolvida

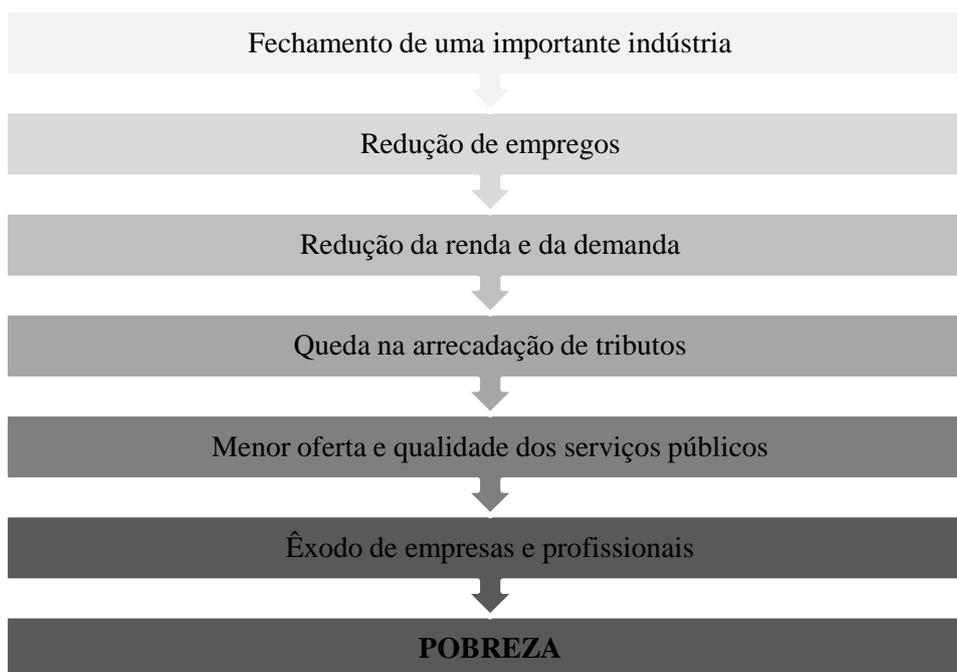


Fonte: Elaboração própria

A abertura de uma importante indústria gera novos empregos, mais renda e desenvolvimento de novos negócios, proporcionando, por sua vez, mais emprego e renda na região, tornando-a atrativa tanto para os que estão nela como também para os que pretendem se transferir para ela. Isso gera um desenvolvimento econômico significativo mediante a criação de economias externas.

Os efeitos regressivos serão exemplificados por um fechamento de uma importante indústria em uma região menos desenvolvida.

Figura 3.2 - Exemplo dos efeitos regressivos em uma região menos desenvolvida



Fonte: Elaboração própria

Myrdal (1968) explica como funcionam os efeitos negativos da causalção acumulativa, através do exemplo de um fechamento de importante indústria. Os empregados que trabalhavam nessa indústria que foi fechada deixarão de receber seus salários, resultando em queda na demanda pelos bens que estes adquiriam. Essa redução na demanda terá como consequência a queda das rendas e também no aumento do desemprego nos outros negócios da região. A região se tornará menos atrativa para empresários e trabalhadores que pensavam em se transferir e também para os que nela operavam. A tendência é um esvaziamento da região em função das poucas oportunidades existentes.

É possível visualizar com o exemplo anterior que o círculo vicioso deve sofrer intervenção do Estado para reduzir o atraso econômico de algumas regiões. Segundo

Myrdal (1968), para que o crescimento econômico seja obtido, é preciso que haja integração nacional, sem a qual o processo de continuidade do progresso é comprometido.

Outro ponto ressaltado por Myrdal (1968) para explicar as desigualdades regionais está na presença de indústrias nas regiões mais desenvolvidas. A força dinâmica da industrialização está presente no processo de desenvolvimento das regiões mais ricas, ao tempo em que as regiões mais pobres permanecem essencialmente agrícolas, com baixa produtividade. A partir desta constatação, as regiões que não foram contempladas com o ciclo econômico expansionista tendem a continuar com menor eficiência produtiva, em consequência das características de sua população e de seu governo, onde a oferta de serviços públicos básicos no âmbito da educação, saúde e transporte não se fazem presentes. Destaca-se também que a simples oferta de mão de obra barata não se constitui atrativo para as indústrias.

Então, o processo acumulativo a que se refere Myrdal contempla o quão fortes são os efeitos propulsores, de maneira a neutralizar os efeitos regressivos quando uma região alcança um alto nível de desenvolvimento. As potencialidades da região, sobretudo dos recursos humanos, são mais bem aproveitadas. Por esta razão, o progresso ocorre automaticamente de maneira rápida e contínua. Por outro lado, os efeitos propulsores das regiões menos desenvolvidas não têm força para mudar o cenário da referida região. E, deixá-lo sob a guarda das forças de mercado resultará, fatalmente, na ampliação das desigualdades regionais, onde “a pobreza de torna sua própria causa” (MYRDAL, 1968, p. 63).

De todas as medidas, a que surtirá mais efeito para desenvolver os países subdesenvolvidos virá de políticas estatais planejadas e bem executadas. Segundo Myrdal (1968, p.134), “o plano nacional é a determinação de uma estratégia para a interferência estatal, visando maximizar o progresso econômico geral de um país, dando-se atenção aos sacrifícios que a população é capaz de suportar sem que se exponha a riscos”.

Assim, a interferência estatal no jogo das forças de mercado deverá exercer pressão ascendente no processo social. Para tanto, é necessário que o Estado faça um planejamento visando aumentar o montante de inversões destinadas a elevar a

capacidade produtiva do país, discriminando a parcela que caberá a cada uma das atividades, a saber: transporte e energia, aquisição de bens de capital, projetos de irrigação, além da melhoria nas áreas de saúde e educação. Assim, o plano estatal deve refletir a determinação de uma estratégia para lograr o progresso econômico geral de um país, sob o ponto de vista factível e não utópico. Com isso, é possível promover a integração nacional do desenvolvimento econômico, item indispensável para evitar o processo negativo de causação circular.

Myrdal (1968) discorda da teoria clássica, quando esta não vê necessidade da intervenção estatal, pois ele acredita que as forças de mercado atuando livremente (*laissez-faire*) não conduzem ao equilíbrio, pelo contrário, agravam as desigualdades econômicas. O processo de causação circular é, portanto, uma boa ferramenta para explicar como funciona a dinâmica econômica regional e a intervenção do Estado é apontada como fundamental para evitar a continuidade dos efeitos nocivos da causação circular.

Ademais, os países subdesenvolvidos devem investir em conhecimento para que possam lograr sucesso na busca pelo desenvolvimento econômico. Não basta utilizar os conhecimentos e técnicas já desenvolvidos pelos países desenvolvidos, isto porque é preciso considerar as características do país que se queira aplicar tais políticas. Para tanto, Myrdal acredita que investimentos em centros de pesquisa e universidades são importantes para obter resultados promissores. E os países desenvolvidos podem participar desse processo através do apoio dado a essas instituições de pesquisa.

Portanto, Myrdal também acredita que é vital melhorar a competitividade das regiões menos desenvolvidas, principalmente aquelas essencialmente agrícolas, através do estímulo ao aprimoramento do conhecimento e desenvolvimento de tecnologias.

3.2. A Importância dos Pólos de Crescimento

É possível observar em uma economia que a propagação do crescimento não possui uma padronização, ou seja, existem entrada e saída de indústrias de uma localidade e mudanças na sua tecnologia que podem transformar o cenário a qualquer tempo. Em se tratando da aparição de uma indústria (ou grupos de indústrias) ou até

mesmo do crescimento de uma indústria já existente, estas podem ocasionar variações significativas na estrutura de uma economia nacional, sobretudo no longo prazo, em que se constata que o cenário resultante é bem diferente do imaginado inicialmente. Entretanto, o crescimento da economia não ocorre em todas as partes ao mesmo tempo, como bem define Perroux (1967, p. 164): “o crescimento não surge em toda parte ao mesmo tempo; manifesta-se com intensidades variáveis; em pontos ou pólos de crescimento; propaga-se, segundo vias diferentes e com efeitos finais variáveis, no conjunto da economia”.

Ao nascer, uma indústria nova está sujeita a riscos e suscetível a correções no decorrer de sua trajetória. Num cenário favorável, esta nova indústria resulta em aumento líquido do produto global da economia, quando os fatores empregados não estivessem sendo utilizados, ou seja, estivessem ociosos, e também quando a nova indústria não acarrete prejuízos para outras. Por outro lado, quando os fatores empregados tenham sido cooptados de indústrias menos produtivas, ainda registra-se aumento líquido do produto global, embora em menor significância. Por fim, o uso de fatores advindos de indústrias que, com isso, ocasione perda de produtividade para as indústrias desfalcadas, o aumento do produto global será a soma dos ganhos e perdas em produtividade deste novo cenário. Entretanto, para estimar o impacto da introdução de uma nova indústria numa economia, é preciso mensurar quão relevante é sua participação para o produto global. É importante salientar que a instalação de uma nova indústria traz consigo novas indústrias, o que leva a concluir que o aumento do produto global deve levar em consideração todas as induções da nova indústria.

O modo como se processará o crescimento dependerá das indústrias que estão instaladas na região. Sendo assim, a indústria motriz desempenha um papel importante para a região onde está instalada.

Denomina-se indústria motriz aquela que é capaz de aumentar as vendas de outra(s) indústria(s), que por sua vez é(são) chamada(s) de indústria(s) movida(s). Dentro deste conceito, existem algumas indústrias que se destacam por apresentar um crescimento mais elevado que as demais, conhecidas como indústria-chave (PERROUX, 1967).

Os efeitos de uma empresa motriz em uma região mostram a importância que a mesma tem na economia. Primeiramente, aumentos na demanda da empresa motriz resultarão no aumento de sua produção, que por sua vez impulsionará o valor adicionado da região, ou seja, o seu nível de atividade e da renda, já que a empresa motriz é a que mais contribui para esta variável na região. Outra mudança observada a partir do crescimento da demanda da empresa motriz é o impacto sobre as demais empresas da região no que tange o aumento da procura pelos bens e serviços oferecidos pelas empresas da região. E, por fim, o aumento da produção da empresa motriz pode exigir um aumento dos investimentos na sua capacidade instalada atual, que pode não mais comportar as novas necessidades.

Ressalta-se também a importância da instalação de uma indústria motriz numa região quando a mesma é estimulada pelo Estado, através de subsídios. A indústria motriz tem a intenção de aumentar o volume de produção a fim de utilizar plenamente os seus recursos empregados até o ponto ótimo. A partir desse momento, ela ainda pode reduzir preços, com o objetivo de conseguir um novo aumento do produto, entretanto, a utilização de mecanismos ofertados pelo Estado é fundamental, seja através de redução de tributos ou da concessão de subsídios.

Outro ponto de destaque da teoria desenvolvida por Perroux (1967) e que é muito difundida por outros autores versa sobre os pólos de crescimento. O autor propõe a criação de um pólo para que se torne o centro dinâmico de uma região. A ideia é a instalação de uma importante indústria numa localidade atrasada e que, a partir disso, outras indústrias se instalem na mesma região promovendo o efeito a montante e a jusante. O pólo de crescimento é, portanto, a junção de indústrias propulsoras conectadas, que trazem aumento do produto, empregos e tecnologia. O Estado pode, deliberadamente, planejar o crescimento econômico de uma região com a instalação de uma empresa estatal com poder de produzir efeitos estimulantes para o crescimento econômico.

Antes de explicar melhor suas peculiaridades, é preciso esclarecer o conceito correto de pólos de crescimento, haja vista muitas interpretações errôneas que são feitas sobre o assunto. Deve-se considerar que o pólo de crescimento advém de uma ação espontânea num determinado espaço, sendo este definido em termos econômicos e não

simplesmente espaço geográfico. Pela própria definição de Perroux (1967), o pólo de crescimento é “um conjunto de unidades motrizes que criam efeitos de encadeamento sobre outros conjuntos definidos no espaço econômico e geográfico”.

A distinção entre espaço geográfico e econômico deve ficar esclarecida quando se fala em pólo de crescimento. O espaço econômico é aquele onde é estabelecida a maioria das relações industriais que a empresa necessita. Muitas vezes, a distância da matéria-prima é menos importante que a distância das demais empresas que compõem determinada indústria. O pólo de crescimento é, portanto, um grande conjunto de empresas que realizam intensivos intercâmbios de bens e serviços, dentro de fronteiras econômicas (PAELINCK, 1977).

Perroux (1967) também propõe a ideia de parques tecnológicos, cujos investimentos realizados podem promover grandes mudanças na economia da localidade em questão, através do efeito polarizador que a indústria motriz proporciona. Este efeito pode resultar na instalação de indústrias do mesmo setor, aproveitando a especialização da mão de obra local, bem como indústrias complementares e de empresas do setor terciário, de forma a completar o rol de atividades da região. Dentre as vantagens dessa concentração de empresas numa mesma localidade podem ser apontadas a especialização da mão de obra e o desenvolvimento científico e tecnológico com cooperação entre as empresas. Para apoiar esse desenvolvimento, faz-se necessário contar com universidades e centros de pesquisa que deem sustentação à produção do conhecimento. Por fim, mas não menos importante, a disposição de infraestrutura é condição *sine qua non* para a formação de um pólo industrial.

As ideias de desenvolvimento regional de Perroux foram discutidas e complementadas por outros autores, como Klaassen (1977). Esse autor considera que uma nova atividade irá se desenvolver numa localidade a depender dos interesses da própria empresa e também dos recursos oferecidos pela localidade, tais como insumos produzidos e nível de amenidades disponíveis no local. As amenidades são produtos sociais (educação, saúde, lazer) que contribuem para melhorar o ambiente econômico. Como consequência da localização de novas atividades, a oferta de insumos irá se diversificar, bem como o nível de amenidades irá aumentar, resultando em um processo cumulativo, que faz com que a localidade cresça por si só. Portanto, esse crescimento

torna a localidade mais atrativa, inclusive induzindo a introdução de atividades em novos setores.

Diversos autores comungam da ideia de que a política regional possui como principal objetivo obter uma melhor distribuição da renda entre as regiões, sem que isso cause prejuízos para o crescimento econômico nacional. Entretanto, essa tarefa é árdua, pois as regiões menos desenvolvidas são carentes de vários fatores, entre eles a infraestrutura. Naturalmente, os recursos que deverão aportar nas regiões menos desenvolvidas serão provenientes das regiões mais desenvolvidas. Isto porque as receitas que determinada localidade possui é obtida indiretamente dos governos federal e estadual. Caso a economia local fosse custeada com suas próprias receitas, os tributos locais teriam que aumentar sobremaneira.

Assim, o crescimento máximo de uma região ocorre quando esta possui maior potencial de desenvolvimento, ou seja, aquelas regiões em que se esperam altos retornos advindos de investimentos representam um maior potencial de desenvolvimento. Infelizmente, algumas das regiões mais necessitadas não são aquelas que possuem potencial de desenvolvimento. O aspecto econômico conflita com o social sob o ponto de vista do direcionamento dos investimentos, pois, de um lado está a região mais desenvolvida e com potencial de crescimento e do outro a região mais necessitada e sem muitas oportunidades no curto prazo.

Contudo, a responsabilidade em escolher os pólos de crescimento que receberão investimentos recai no governo central. Assim, quanto maior o número de pólos de crescimento selecionados para receber os investimentos, menor será a diferença que cada um deles fará no ambiente. Isto porque existem várias limitações, quais sejam:

- Limitação de capital financeiro: quanto mais pólos de crescimento forem escolhidos para ser alvo de investimentos, menor é a parcela financeira que caberá a cada um deles;
- Limitação de indústrias: o número de indústrias que estão a procura de uma localidade para se instalar é limitado. Sendo assim, quando o número de pólos de crescimento for superior ao número de indústrias à procura de uma localidade para se instalar, haverá pólos de crescimento que não receberão indústrias.

Portanto, a escolha do número de pólos de crescimento selecionados para receber investimentos dependerá do impacto que cada um deles fará no ambiente, que por sua vez depende do volume investido em cada um.

Pensando racionalmente, para ter políticas regionais atuais eficientes, as regiões selecionadas para receberem investimentos seriam aquelas baseadas no seu potencial de desenvolvimento, como explicado anteriormente. Klaassen (1977) afirma que, para isso, essas regiões deveriam contar com pelo menos um centro de tamanho médio, com uma estrutura econômica favorável e um nível de amenidades satisfatório. A partir daí, deveria haver um esforço para desenvolver os pólos escolhidos, ajustando a infraestrutura de forma a interligar os diversos pólos de crescimento, iniciando por aqueles com maior potencial de desenvolvimento. Portanto, a seleção dos pólos de crescimento deveria começar pelos maiores centros regionais, já que apresentam os mais altos retornos dos investimentos, para, gradualmente, selecionar os centros menores. Entretanto, esta perspectiva racional dificilmente seria aceita sob a ótica política, que iria optar por escolher pólos de crescimento em diferentes partes do país, de forma mais pulverizada.

As implicações do tamanho mínimo dos centros na seleção dos pólos de crescimento pelo governo central levam os governos dos estados a decidir mais ativamente suas regiões de desenvolvimento, independente dos pólos de crescimento escolhidos pelo governo central. Um ponto positivo para o governo estadual no que se refere ao diagnóstico dos pólos de crescimento é sua proximidade com os locais potenciais dentro de sua região. Isso poderia, inclusive, servir de orientação para o governo central na seleção de pólos de crescimento.

Por fim, orienta-se que a política regional que utiliza os pólos de crescimento como forma de promover o desenvolvimento de uma região deve ser aplicada com cautela, pois, como um dos critérios utilizados é o tamanho das cidades e seu potencial de crescimento, poderá desencadear um crescimento de cidades maiores, em detrimento do crescimento de cidades mais necessitadas, além de acarretar em externalidades negativas para as cidades maiores. Em outras palavras, deve-se observar que uma das principais bandeiras da política de desenvolvimento é reduzir as desigualdades entre regiões e, por este motivo, é interessante que as cidades que necessitam de intervenção

governamental sejam atendidas em seus anseios. Portanto, não se deve deixar para segundo plano a canalização de investimentos para cidades com potenciais de desenvolvimento, cujos retornos sejam maiores e, sobretudo, suas necessidades sejam evidentes.

3.3. Efeitos dos Investimentos Encadeados e Interdependência

Dentro da literatura sobre desenvolvimento econômico, Hirschman se destaca por ter conhecido *in loco* os problemas de algumas regiões e discorrido sobre eles de maneira enriquecedora. O autor iniciou suas pesquisas sobre desenvolvimento em países atrasados pela Colômbia, movido pelo desafio visualizado, que consistia num país pobre, mas com oportunidades. Mais tarde, Hirschman ampliou sua obra analisando, além da Colômbia, o Brasil e o Chile. Publicou em 1963 o livro *Journeys Toward Progress*, onde abordou, entre outros, o caso do nordeste brasileiro, discutindo o papel da SUDENE nesse contexto, integrando economia e ciência política.

Contestou algumas afirmativas anteriormente consagradas. Enquanto Rosenstein-Rodan (1943) e Nurkse (1953) acreditavam na ideia de crescimento equilibrado, Hirschman repudiava essa afirmativa em seu livro *Estratégia do Desenvolvimento Econômico*, publicado em 1958. Ele discorreu sobre a forma que os investimentos deveriam ser processados, acreditando na importância de concentrar esforços em um único setor inicialmente, o que pode parecer contraditório em se tratando de promover o desenvolvimento de países atrasados. O setor escolhido para receber os investimentos seria aquele que apresentasse maior poder de encadeamento na economia. Com isso, essa política resultava na escolha de um setor em detrimento de outros. Porém, os setores “esquecidos” seriam alvo, posteriormente, das forças de mercado e de ações de políticas públicas, corrigindo disparidades conferidas no curto prazo, lembra Lepenies (2009). Só então, a ideia de Hirschman convergia para um crescimento equilibrado no longo prazo. Assim, quando uma economia se afasta do equilíbrio, ela estaria, no final, recebendo estímulos para promover o desenvolvimento.

Para esclarecer melhor esse fenômeno, Hirschman (1958) explica que

alcança-se uma situação ideal quando, [...], um desequilíbrio provoca um movimento desenvolvimentista que, por seu turno, cria um desequilíbrio similar, e assim por diante *ad infinitum*. Se tal cadeia de desenvolvimento não-equilibrado puder se estabelecer, basta aos criadores da política econômica observar ao largo o processado. Pode-se notar que, em tal situação, a capacidade privada de lucro e a desejabilidade social provavelmente coincidirão, não pela ausência de economias externas e sim porque o *input* e a produção de economias externas são os mesmos para cada empreendimento sucessivo (p. 115).

Portanto, um investimento que resulta em outro investimento faz com que a capacidade completiva da indústria e suas economias externas estimulem o desenvolvimento. A ideia do encadeamento, talvez a mais importante de Hirschman, surgiu desse processo não-equilibrado das cadeias de investimentos.

Por sua vez, Bianchi (2007) destaca que os

encadeamentos implicam interdependência. O termo pode ser usado para apontar inter-relações em um sistema de equilíbrio geral, onde tudo depende de tudo, mas também para denotar uma variedade de efeitos multiplicadores, inclusive de transbordamento (*spill-over*) (p. 136-137).

Assim, os encadeamentos para trás correspondem a estímulos às empresas produtoras de insumos necessários para a atividade que está sendo estimulada, enquanto que os encadeamentos para frente se referem ao estímulo de atividades que utilizam o produto em seu processo produtivo da atividade que fora estimulada. Segundo Bianchi (2007), Hirschman foi o primeiro a desenvolver a ideia de encadeamento como a chave para uma estratégia deliberada para o desenvolvimento. Concluiu que essas empresas que possuem um grande poder de encadeamento eram personagens indispensáveis para o desenvolvimento.

Destaca-se também o poder do investimento público na multiplicação do investimento privado e, portanto, no crescimento e desenvolvimento econômico do país. Em sua tese, Hirschman (1958) afirma que em países subdesenvolvidos ou em desenvolvimento, cabe ao Estado estabelecer prioridades dos investimentos públicos a fim de otimizar os recursos aplicados e promover o crescimento econômico. Um dos critérios seria o investimento em setores com maiores possibilidades de impulsionar investimentos privados. Por consequência, os efeitos de ligação para frente e para trás

advindos dos investimentos privados, que por sua vez foram estimulados pelos investimentos públicos, são interessantes mecanismos para dinamizar a economia.

Entretanto, em regiões subdesenvolvidas, a incerteza do ambiente é maior que em regiões já desenvolvidas, isto porque pode não haver tecnologia disponível, pronta mão de obra especializada, entre outros requisitos. Dessa forma, Hirschman (1958) acredita que o investimento deve ser induzido e com ele toda a estrutura que, por ventura, pudesse não existir, passando a fazer parte do dia a dia da região. A estratégia possui dois alvos: os investimentos intersetoriais, onde investimentos em setores-chave são induzidos de tal forma que complemente a matriz produtiva; e o outro ponto são os investimentos público-privado, que devem ser responsáveis pela execução de obras que apoiem esses investimentos, como a infraestrutura. Com isso, ocorrem os transbordamentos inter-regionais, favorecendo o desenvolvimento de novas regiões.

Considerando os investimentos em infraestrutura, os mesmos são capazes de movimentar a indústria que fornece os insumos, bem como impulsionar o segmento que irá usufruir de tais investimentos públicos. Um exemplo claro seria a construção de aeroportos que, por um lado estimularia a produção de material de construção (efeito para trás) e por outro aumentaria a demanda do segmento de aviação (efeito para frente).

Hirschman (1958) afirma que o Estado também tem a função de alívio das pressões ao ilustrar o caso onde ele promove a industrialização através do estabelecimento de uma siderurgia. A partir da instalação dessa atividade, algumas lacunas vão surgindo na economia, como a deficiência de energia, transporte e educação para atender à siderurgia. Com isso, o governo é forçado a melhorar essas deficiências. De certo, a resolução desses problemas deveria se antever a instalação da siderurgia, mas o fato é que isso nem sempre ocorre.

Como o desenvolvimento econômico de um país é algo desejado pela população e pelos governos, um dos caminhos para alcançá-lo é através da industrialização. Ao contrário do que alguns podem pensar, as aptidões industriais podem ser adquiridas por qualquer povo e mesmo os países com poucos recursos naturais podem atingir altos níveis de produção e rendimento *per capita* (HIRSCHMAN, 1958).

É posto por Hirschman (1958) que os efeitos que duas indústrias podem causar numa economia podem ser superiores a soma dos efeitos de cada indústria instalada isoladamente e simula a seguinte situação:

Quando a indústria *A* se estabelece primeiro, os seus satélites logo surgem; quando, porém, a indústria *B* é subsequentemente instalada, pode isto contribuir para a criação não só dos seus próprios satélites, como também de algumas firmas, que nem *A* nem *B*, isoladamente, poderiam ter provocado. E, com a entrada em cena de *C*, seguir-se-ão outras empresas, que requerem os estímulos conjugados, não só de *B* e *C*, e sim de *A*, *B* e *C* (p. 161).

O reflexo desse processo encadeado de investimentos está no aumento da velocidade do crescimento industrial, fundamental para promover o desenvolvimento tão almejado. Portanto, o incentivo a tais indústrias interdependentes é uma estratégia interessante quando se deseja proporcionar um aumento do volume de produção. Todavia, o grau de interdependência de uma indústria pode ser conhecido pela proporção de produção que é encaminhada para outras indústrias (cadeia prospectiva), bem como pela proporção da produção adquirida de outras indústrias (cadeia retrospectiva).

Através dos efeitos de encadeamento para trás e para frente, uma economia pode iniciar o processo de desenvolvimento a partir de um estímulo. O investimento concentrado, por sua vez, gera um desconforto, que termina por impulsionar medidas para desenvolver as demais regiões. As contribuições de Hirschman para a teoria de desenvolvimento regional ultrapassam a ideia de investimentos encadeados em regiões subdesenvolvidas.

Nota-se, portanto, que o renomado autor estudou a fundo as questões dos países subdesenvolvidos, através de uma pesquisa exploratória empírica que deu origem a três obras sobre o tema de desenvolvimento econômico. Para isso, não hesitou em mesclar algumas ciências a fim de buscar soluções específicas para o problema que visualizava nas regiões analisadas. Foi ousado ao propor o modelo de crescimento desequilibrado, quando outras teorias apontavam para o caminho contrário. Contudo, mirou em questões particulares de países subdesenvolvidos e acertou também nas questões concernentes aos países avançados, desenvolvendo uma teoria universal.

3.4. Congruências com os Novos Estudos sobre Desenvolvimento Regional

As leituras atuais sobre política regional dão mais relevância para os contornos da nova geografia econômica, fato negligenciando outrora. Paul Krugman é apontado como um dos responsáveis pelo resgate e divulgação da nova geografia econômica, destacando-se seu livro *Geography and Trade*, de 1991, onde ele estudou a distribuição da atividade econômica no espaço considerando retornos crescentes de escala. Este estudo continuou juntamente com outros autores, e abordou a importância do processo de industrialização no trabalho de Fujita, Krugman e Venables (2002), cuja base teórica está centrada no modelo centro-periferia.

Para explicar a motivação da localização das indústrias, Krugman (1991b) explorou as economias externas marshallianas e apurou que a concentração do mercado de trabalho, os insumos intermediários e os transbordamentos tecnológicos são fatores de suma importância da decisão tomada pelas empresas. Em comum com Myrdal, Krugman credita o início do desenvolvimento de uma região próspera a um fato incidental, todavia, a manutenção e o crescimento da mesma só são alcançados se os três fatores anteriormente descritos forem atendidos.

O exemplo do Vale do Silício na Califórnia, Estados Unidos, trás à tona a importância da reunião dos fatores anteriormente elencados para a continuidade e evolução do ambiente industrial. Trata-se de um ambiente que fora criado por iniciativa da Universidade de Stanford e teve como núcleo a empresa Hewlett-Packard. A partir desse ponto de partida, muitas outras empresas se instalaram na região. Assim, esta situação assemelha-se às características da teoria da causação circular exaltada por Myrdal, onde os efeitos propulsores fortaleciam cada vez mais o Vale do Silício, transformando-o em um ambiente cada vez mais promissor, isto porque nele havia mão de obra qualificada, insumo e tecnologia, ou seja, o necessário, na visão marshalliana, para um desenvolvimento de sucesso.

Também é abordado por Krugman (1991b) o modelo centro-periferia, que revela os entraves e as oportunidades que são geradas a partir da relação entre região atrasadas (periferia) e desenvolvidas (centro). O primeiro ponto se refere à eliminação de barreiras de comércio como consequência da redução dos custos de transportes. A priori,

as empresas teriam interesse em se instalar nas periferias dado o menor custo da mão de obra. Entretanto, com custos elevados de transporte, a possibilidade de escoamento da produção para o centro, cujo mercado consumidor é maior, torna-se inviável.

Outras questões também são pontuadas, como a especialização da mão de obra e a oferta de infraestrutura, que se fazem necessárias quando da implantação de uma indústria. Por isso, grande parte da atividade econômica fica restrita a um único local, neste caso, ao centro. Portanto, quando os produtores decidem onde vão se instalar, eles levam em consideração a proximidade do mercado consumidor e dos fornecedores, o que corresponde à análise dos efeitos de ligação a montante e a jusante vistos anteriormente. É bom lembrar que o poder das economias externas geradas nesse processo promove a concentração industrial tal qual o sistema centro-periferia, conforme textos desenvolvidos por Hirschman (1958) e por Krugman (1991b).

Por seu turno, Ruiz (2004) argumenta que as políticas regionais são necessárias para equacionar problemas advindos, por exemplo, dos custos de transportes. Quando há altos custos de transportes de um produto de uma região para outra, o consumidor perde poder de compra e, com isso, tem seu salário real achatado. Dessa forma, o autor sugere tanto a redução dos custos de transporte quanto o aumento da atratividade das regiões periféricas de modo que ela passe a produzir os produtos que antes só eram produzidos pelos grandes centros industriais. Não se pode considerar que, por causa dos altos custos de transporte, toda a população daquela região iria migrar para os grandes centros urbanos. Existe uma população fixa que, por diversas razões, não migra para os centros industriais em função da falta de oferta de produtos. Neste caso, resta prover as regiões periféricas da oferta de produtos de forma a não deixar que isso afete negativamente o bem estar dessa população fixa.

Uma estratégia para prover as regiões periféricas de uma maior oferta de produtos é através da industrialização. Em outro estudo, Ruiz (2005) relata o fato de que as regiões periféricas possuem menos condições de abarcar indústrias pesadas inicialmente, e recomenda que o processo de industrialização comece com a indústria leve, pois, em geral, requer menos aporte de recursos financeiros. Ele afirma ainda que “iniciar o desenvolvimento regional a partir do topo da cadeia produtiva exigiria um esforço fiscal que ultrapassaria a capacidade financeira de muitos governos estaduais”

(p. 163). Dessa forma, recomenda-se que a indústria leve seja implantada primeiro, em seguida a indústria de bens intermediários para, finalmente, a indústria pesada ser instalada, uma vez que a região já se abasteceu de recursos para assumir o custo tecnológico e de escala que esta última etapa impõe.

O processo de industrialização, no entanto, segue, muitas vezes, um processo circular cumulativo onde as firmas escolhem regiões com maior demanda para se instalar e, por conseguinte, a demanda também será mais elevada nas regiões com mais firmas implantadas. Assim, o papel das conexões para trás e para frente associadas aos grandes mercados locais são destaque no modelo da nova geografia econômica. Para entender as conexões existentes na economia, Fujita *et al.* (2002) iniciam explicando que os produtores, ao escolher a localização levam em consideração o acesso a grandes mercados e o fornecimento de insumos e bens de consumo que ele e seus funcionários necessitarão. Escolhendo um local onde já há uma concentração de produtores, o acesso a um grande mercado e a um bom fornecimento de insumos e bens de consumo é consequência de um movimento que foi se desenvolvendo pouco a pouco com a vinda dos produtores anteriores. Por conseguinte, as conexões para trás e para frente vão se expandindo e a concentração espacial de produção tende a prevalecer.

Outro ponto interessante destacado por Krugman (1991b) e inspirado em Marshall afirma que a mão de obra tende a se qualificar na atividade que está sendo desenvolvida na sua região, bem com a atração de fornecedores locais especializados ocorre na mesma lógica, desencadeando o aparecimento de transbordamento tecnológico ou de conhecimento, dada a facilidade de troca de informações naquela localidade. Tudo isso ajuda a explicar a concentração de algumas atividades econômicas, que abrange também as atividades pouco intensivas em tecnologia. Ressalta-se, no entanto, que o transbordamento de tecnologia e informação não é argumento único para explicar o processo de concentração de empresa em determinada região.

Atenta-se para o fato de existirem regiões com uma população relativamente grande que, por si só, possuem um mercado aquecido, como descreve Krugman (1991a):

A region with a relatively large nonrural population will be an attractive place to produce both because of the large local market and because of the availability of the goods and services produced there. This will attract still more population, at the expense of regions with smaller initial production, and the process will feed on itself until the whole of the nonrural population is concentrated in a few regions (p. 487).

Ações que visem simplesmente desviar o foco dessas regiões, direcionando investimentos para regiões mais afastadas desses centros como forma a desconcentrar o desenvolvimento, podem não ser apropriadas. Isto porque todos os esforços podem não surtir efeito em função das mudanças que estão ocorrendo, com o foco na geração de conhecimento. Myrdal e Krugman apoiam políticas que ressaltam os investimentos em tecnologia.

O ponto em comum entre Myrdal, Perroux, Hirschman e Krugman é a necessidade de intervenção do Estado na economia. Entretanto, a forma como isso deve acontecer difere um pouco. Myrdal acredita que o estado deve quebrar o círculo vicioso do subdesenvolvimento com ações que aumentem a competitividade da região. Já Perroux destaca que é preciso estimular as indústrias motrizes, que são capazes de promover o encadeamento da economia, entretanto, partindo da concentração dos investimentos. Hirschman também apoia a concentrações de investimentos em setores com maior poder de encadeamento na economia, sublinhando que o estado pode estimular investimentos privados partindo da realização de prévia de investimentos públicos necessários para que tais investimentos privados se estabeleçam. E, por fim, Krugman comunga da ideia de ações que envolvam a iniciativa privada e o poder público no direcionamento dos investimentos. Sobre esse novo olhar, Amaral Filho (2001) destaca que

Não há propriamente uma nova teoria do Estado que tenha sido produzida no debate acerca da nova economia regional. Há, no entanto, novas interpretações para as funções do Estado, tendo-se em vista sua segmentação e também as parcerias estabelecidas entre o Estado e a sociedade civil. [...] um dos elementos centrais da nova economia regional consiste nas “ações coletivas”, e essas só se desenvolvem com eficiência se forem institucionalizadas. (p. 268 e 269).

Tanzi (1995) *apud* Amaral Filho (2001) também participa desse novo olhar, em que a descentralização do poder está em consonância com a alocação eficiente dos recursos. Ele cita que os governos locais possuem mais noções das necessidades locais e, por esta razão, a decisão sobre a alocação dos recursos seria mais eficiente se fosse levada em consideração o julgamento do poder local, uma vez que conseguem identificar melhor as preferências da população.

Portanto, as teorias desenvolvidas por Hirschman, Myrdal e Perroux são como um ponto de partida para a análise do desenvolvimento da economia regional, entretanto, as políticas atuais também consideram mais atuação dos agentes locais. Krugman, por sua vez, utiliza alguns elementos explorados pelos autores anteriormente citados. O Quadro 3.1 resume as congruências das visões dos principais autores citados neste capítulo sobre as ações necessárias para alcançar o desenvolvimento econômico.

Quadro 3.1 – Principais ideias dos autores sobre desenvolvimento econômico

Principais ideias de cada autor	Myrdal	Perroux	Hirschman	Krugman
Distribuição geográfica da estrutura produtiva em função de um fato histórico fortuito	X			X
Concentração dos investimentos		X	X	X
Complementaridade na estrutura produtiva	X	X	X	X
Crescimento econômico produz desigualdade	X		X	
Planejamento das ações desenvolvimentistas	X		X	
Intervenção do Estado na economia	X	X	X	X
Industrialização	X	X	X	X
Investimento em conhecimento / tecnologia	X			X

Fonte: Elaboração própria

O Quadro 3.1. sintetiza as principais ideias dos autores citados neste capítulo, Myrdal, Perroux, Hirschman e Krugman, sobre as questões de desenvolvimento econômico.

Também foram observadas as variáveis mais relevantes para os autores e relacionadas com o objeto de estudo, descritas no Quadro 3.2.

Quadro 3.2 – Relação entre teoria e a prática da economia pernambucana

Autor	Teoria de destaque	Associação da teoria estudada com o objeto de estudo
Myrdal	Causação circular cumulativa	Decisão política do governo federal
Perroux	Polos de crescimento	Instalação da Refinaria
Hirschman	Indicadores de encadeamentos	Projetos estruturadores
Krugman	Localização	Infraestrutura portuária

Fonte: Elaboração própria

O presente trabalho visa explicar em que medida as ações do governo do estado de Pernambuco impactam no crescimento econômico observado recentemente na economia do estado. Portanto, analisar o impacto da intervenção estatal na economia local fez com que as teorias de Myrdal, Perroux, Hirschman e Krugman fossem consultadas.

O primeiro ponto visa entender por que Pernambuco está atraindo cada vez mais indústrias, a ponto de quebrar o círculo vicioso (Myrdal) de estagnação em que se encontrava o estado, principalmente após a queda da produção sucroalcooleira que movia a região. É interessante observar a importância dos investimentos em infraestrutura portuária para a decisão de grandes empresas em se instalar em Pernambuco.

A teoria dos Pólo de Crescimento de Perroux trás elementos que ajudam a explicar como está se estruturando o pólo petroquímico no estado, grande destaque nos últimos anos com a vinda da refinaria de petróleo da Petrobrás. O conceito de indústria motriz se encaixa no perfil da referida refinaria pois, em consequência da instalação dela, outros projetos estruturadores são atraídos, promovendo, inclusive, o encadeamento de vários setores da economia, conceito destacado por Hirschman.

Contudo, para que tudo isso se desenvolva, é necessário um suporte de conhecimento e tecnologia. É interessante, entretanto, que a população da localidade esteja preparada para dar esse suporte necessário ao desenvolvimento das atividades produtivas, sob a forma de qualificação da mão de obra. Com isso, parte dos ganhos com as atividades desenvolvidas no estado pode ser usufruída pela sua população local, através do aprimoramento do conhecimento e, conseqüentemente, da geração de renda. Além da iniciativa do governo federal de promover a interiorização das universidades

públicas, as parcerias entre a iniciativa privada e o poder público também contribuem para qualificar a mão de obra que esse novo cenário da economia pernambucana necessita. Sendo assim, a próxima seção abordará a importância deste elemento para o tema desenvolvimento econômico.

3.5. Foco na Expansão do Conhecimento

Nota-se que é cada vez mais freqüente a importância dada aos ativos intelectuais em detrimento dos ativos tangíveis exaltados outrora. Na geração do conhecimento, o processo começa com investimentos em inovação e pesquisa, tanto por parte do setor público como também da iniciativa privada. Como se trata de um ambiente que se produz conhecimento, a mão de obra especializada se faz necessária, e é neste ponto que podem surgir os entraves para seu desenvolvimento regional que, no caso brasileiro, esta força de trabalho qualificada ainda está bastante concentrada na região Centro-Sul.

Embora a globalização tenha o poder de ampliar e integrar os mercados, o processo de inovação ainda se desenvolve melhor dentro de cada região. Segundo Rallet e Torre (1999), mesmo com o advento da tecnologia da informação e da comunicação, algumas vezes, o contato direto ainda se faz necessário. Por isso, o processo de desenvolvimento ocorre nas proximidades geográficas, como bem descreve no trecho a seguir:

[...] the transfer of tacit knowledge requires a sharing of common work experience through face-to-face relations. As a consequence, geographical proximity appears as a necessary condition for a efficient share of knowledge intensive activities such as research and innovative activities (p. 373).

O fator inovação é de suma importância para o desenvolvimento econômico da região, considerado uma das vantagens competitivas mais poderosas, e, cada vez menos, esse conhecimento fica restrito e fechado a apenas uma empresa. Pelo contrário, esse conhecimento se difunde por toda a região, como aponta Pavitt (1984), sendo mais promissor do que as vantagens comparativas estáticas. Não que as vantagens comparativas sejam descartadas a partir de então, mas a decisão de uma empresa em se instalar em uma região ou mesmo de ampliar sua capacidade instalada não é mais

tomada baseada somente nos aspectos naturais da localidade. Destaca-se, portanto, que a capacidade da região se desenvolver depende da construção de vantagens dinâmicas, pautadas, cada vez mais, em processos inovativos. Quanto mais uma região absorve aprendizado, mais forte será sua briga no mercado global.

Sendo o aprendizado um fator determinante do progresso de uma região, a cooperação entre firmas é um importante mecanismo para difundir o conhecimento e determinante na capacidade de competição da localidade (ASHEIM; COOKE, 1997). Para tanto, esse processo deve ser contínuo, e as empresas devem estar sempre dispostas a aprender com todos, desde o funcionário de chão de fábrica até um grande cientista.

Florida (1995) mostra a tendência do desenvolvimento das regiões no trecho abaixo:

The new age of capitalism requires a new kind of region. In effect, regions are increasingly defined by the same criteria and elements which comprise a knowledge-intensive firm-continuous improvement, new ideas, knowledge creation and organizational learning. Regions must adopt the principles of knowledge creation and continuous learning; they must in effect become learning regions. Learning regions provide a series of related infrastructures which can facilitate the flow of knowledge, ideas and learning (p.532).

Florida (1995) toca num ponto fundamental para que a rede de conhecimento se desenvolva: a necessidade de infraestrutura física e de comunicação. Diniz e Gonçalves (2005) também notam a necessidade de investimentos em infraestrutura científica e tecnológica, composta do sistema acadêmico-universitário e de pesquisa.

Nos estudos sobre as potencialidades das metrópoles nordestinas de Diniz e Gonçalves (2005), Recife se destaca por possuir um bom sistema educacional, a exemplo da Universidade Federal de Pernambuco (UFPE) e de centros de pesquisa ambiciosos, como o Centro de Estudos Avançados do Recife (CESAR) e o Porto Digital. Entretanto, os níveis de renda e de escolaridade comprometem o desenvolvimento produtivo da região, que, embora existam “ilhas de modernidades”, o quadro de atraso no restante da região parece não regredir.

Assim, é preciso reconhecer que os estudos que visam compreender a dinâmica econômica regional para, em seguida, sugerir soluções para as desigualdades regionais não conseguem ser aplicáveis em todas as economias de forma homogênea, mesmo no

longo prazo. As políticas adotadas no Brasil são o exemplo claro de que nem sempre os objetivos dessas políticas são atingidos. Ademais, as políticas intervencionistas podem sofrer a influência de grupos de interesse agindo para canalizar as ações em prol do interesse de uma minoria, aumentando as discrepâncias regionais.

Por fim, mesmo que a intervenção estatal promova investimentos para estimular determinada indústria, que ainda sim sejam de interesse da maioria, é preciso analisar se a região possui aptidões e mercado para prosseguir com essa atividade, a fim de que esta cresça utilizando, cada vez menos, o governo como bengala. A geração do conhecimento numa região é um importante instrumento para atrair empresa e manter o crescimento econômico visando o desenvolvimento da região e consequente melhora no bem estar da população.

4. INCENTIVOS FISCAIS

O Estado pode intervir na economia para estimular o desenvolvimento de regiões menos favorecidas através de políticas de desenvolvimento regional. Entre as políticas que podem ser adotadas estão o uso de incentivos fiscais (CARDOZO, 2011; LIMA, 2008).

Os incentivos fiscais têm a finalidade de captar investimentos para determinadas regiões e, com isso, promover o crescimento econômico das mesmas. Para tanto, são oferecidos benefícios que vão da redução até a isenção de alguns impostos.

Este mecanismo está sendo utilizado pela SUDENE desde o final da década de 50 para atrair empresas para a região Nordeste e, assim, diminuir progressivamente as desigualdades existentes entre as regiões brasileiras. Entretanto, em 2001, a SUDENE foi extinta pelo governo do presidente Fernando Henrique Cardoso, sob acusações de corrupção, sendo recriada posteriormente em 2007 no governo do presidente Lula. Vale ressaltar que a decisão de manter ou não a SUDENE residia no fato do país ter ou não uma política de desenvolvimento regional, afirma Carvalho (2006) que realizou uma investigação sobre o assunto. De fato, na época da criação da SUDENE, registravam-se disparidades na própria região Nordeste, tais como o fato de que Pernambuco possuía o dobro da renda *per capita* do Piauí, conforme mostrou Veras (1993). Assim, os benefícios oferecidos pela SUDENE não distinguem as necessidades existentes dentro da própria região Nordeste, tampouco foram eficientes no equilíbrio das diferenças entre as regiões brasileiras, que ainda perduram.

Na ausência de mecanismos nacionais de promoção do desenvolvimento regional, os governadores decidiram agir individualmente para promover o crescimento econômico de seus estados. Sendo assim, cada estado elaborou sua política de atração de investimentos, em sua grande maioria pautada em reduções tributárias, o que resultou numa “guerra fiscal”.

Seguindo o mesmo rumo, na década de 90, o governo de Pernambuco retomou a sua política de incentivos fiscais estaduais, que hoje é representada pelo PRODEPE.

Portanto, esta etapa do trabalho se propõe a examinar o papel dos incentivos fiscais oferecidos pelo governo do estado de Pernambuco no desenvolvimento da

estrutura produtiva vigente. Para isso, faz-se necessário informar quais são os mecanismos de reduções tributárias que o governo oferece às empresas que se instalam no estado. Em seguida, serão expostos alguns dados que refletem a política adotada para, depois, realizar algumas análises conclusivas sobre o assunto. Antes, porém, serão mostrados alguns pontos de vista existentes na literatura sobre o assunto.

4.1. A Política de Incentivos Fiscais

Os incentivos fiscais são ferramentas utilizadas pelos governos para atrair empresas para a região desejada através da redução dos impostos a pagar. Cada vez mais os empresários exercem pressão para reduzir seus custos de produção via redução de tributos, de forma a melhorar seu posicionamento frente à concorrência internacional e, com isso, aumentar seus lucros.

A Receita Federal do Brasil (2009) considera os benefícios tributários concedidos à empresa como gastos tributários, conforme definição a seguir:

Gastos tributários são gastos indiretos do governo realizados por intermédio do sistema tributário visando atender objetivos econômicos e sociais. São explicitados na norma que referencia o tributo, constituindo-se uma exceção ao sistema tributário de referência, reduzindo a arrecadação potencial e, conseqüentemente, aumentando a disponibilidade econômica do contribuinte. Têm caráter compensatório, quando o governo não atende adequadamente a população dos serviços de sua responsabilidade, ou têm caráter incentivador, quando o governo tem a intenção de desenvolver determinado setor ou região.

Na visão keynesiana, os gastos públicos, entre eles os gastos tributários, podem ser importantes ferramentas para proporcionar aumento de demanda agregada para a economia. Em regiões menos desenvolvidas, Hermann (2006) destaca que os impactos dessa política fiscal são mais visíveis.

No âmbito regional, a SUDENE oferece incentivos fiscais e financeiros para as empresas, principalmente indústrias, instaladas na região Nordeste. O seu primeiro programa de incentivo foi o Sistema 34/18 (FINOR), cuja importância na promoção do processo de industrialização recente do Nordeste é notória, uma vez que era destinado a

atrair o capital privado para investimentos produtivos na região Nordeste e alguns municípios do estado de Minas Gerais⁴ (CARVALHO, 2006).

Goodman e Cavalcanti (1974) comungam dessa perspectiva, revelando aspectos positivos da aplicação das políticas da SUDENE no que tange o processo de industrialização do Nordeste. Trata-se, pois, de uma política compensatória legítima, como mostra Dulci (2002), uma vez que grande parte da indústria brasileira estava concentrava no Sudeste do país.

Todavia, vale lembrar que as políticas de desenvolvimento regional foram perdendo a importância no que tange o empenho político da esfera federal, que estava mais preocupado com a estabilização da economia e diminuição da vulnerabilidade externa, registrando, inclusive, a extinção da SUDENE em 2001, sendo a mesma recriada de forma mais enfraquecida em 2007. Com isso, as políticas estaduais de concessão de incentivos fiscais proliferaram.

De acordo com a reforma constitucional em 1988, os estados tiveram mais autonomia para fixar as alíquotas do ICMS incidentes sobre as operações internas. Contudo, para oferecer isenções e reduções tributárias, o estado deve requerer ao Conselho de Política Fazendária (CONFAZ), representado por todos os estados brasileiros e pelo Distrito Federal, e ter seu pedido aprovado por unanimidade. Portanto, os estados que atualmente oferecem este tipo de benefício para as empresas estão agindo à revelia da Lei Complementar nº 24/75 (VARSAÑO, 1997).

Deixando de lado o mérito “legal” do uso de incentivos fiscais pelos estados, a questão relevante recai sobre a importância do mesmo na política de atração de empresas para determinada localidade, que ganhou força a partir da década de 1990.

Os estados argumentam que os incentivos fiscais são importantes mecanismos para o ingresso de empresas na região, uma vez que falta uma política de desenvolvimento regional eficiente comandada pelo governo federal. Ademais, é preciso quebrar o círculo vicioso de estagnação e pobreza que assola o Nordeste brasileiro há tempos com alguma medida de intervenção do estado que vise trazer melhoras para o cenário vigente, lembrando o que diz a teoria de Myrdal (1968) sobre

⁴ Em 1998, através da Lei 9.680, foram incluídos os municípios do Norte do Espírito Santo e o Vale do Jequitinhonha em Minas Gerais.

causação circular acumulativa. A política de incentivos fiscais serve de atrativo para as empresas, sobretudo indústrias pois, através da abertura de novas unidades industriais, mais mão de obra é alocada, gerando renda para a região e assim por diante, proporcionando condições para que os efeitos propulsores se consolidem, conforme pensamento de Myrdal. O referido autor lembra, por outro lado, que para cessar os efeitos regressivos nocivos para a economia local, seria mais interessante uma integração nacional da política de desenvolvimento, onde o governo central buscase dotar a região de condições favoráveis e duradouras, seja de infraestrutura física como também de aprimoramento do conhecimento da população para que, a partir da atração de empresas, a população fosse integrada ao mercado e o desenvolvimento com um todo da região fosse alcançado.

De fato, alguns autores questionam a importância decisiva dos incentivos fiscais, como Prado e Cavalcanti (2000), que argumentam que os incentivos constituem-se apenas de instrumentos de desempate, ou seja, não são determinantes para as inversões. A decisão de se instalar em determinada localização leva em consideração, principalmente, fatores como a qualificação da mão de obra, os insumos disponíveis, a dotação de infraestrutura, os mercados consumidor e fornecedor. Esses aspectos têm como consequência um melhor resultado auferido pelas empresas, conforme expressa Kon (1994) no trecho abaixo.

A localização industrial observa critérios que levam à maior redução do investimento inicial requerido para a entrada em operação das unidades de produção, porém esta economia inicial é confrontada com a eficiência operacional da empresa ao longo de sua vida útil. A rentabilidade nas atividades econômicas da empresa será analisada sob os aspectos de custos e benefícios para a determinação da macrolocalização. Na maior parte das vezes é possível criar boas condições de localização ao se construir meios de acesso, ou superar problemas climáticos pela tecnologia (p. 158 -159).

Ademais, Dulci (2002) argumenta que os incentivos fiscais estaduais contribuem para minimizar os efeitos dispendiosos das empresas por se instalarem em outra região que não aquela que ela escolheria a priori, daí sua importância. Portanto, os incentivos fiscais constituem-se de instrumento destinado à correção de falhas de mercado. Todavia, a utilização deste instrumento como política de desenvolvimento regional tem

suas limitações, reforçando o fato de que os mesmos não têm o poder de alterar o perfil da estrutura produtiva em dada região, argumenta Cerqueira (2007).

Considerando que esta política vem sendo praticada por vários estados da federação, o termo “guerra fiscal” é utilizado para designar que cada vez mais estados entram nessa disputa, reduzindo seus tributos e oferecendo outras vantagens específicas, como a doação de terrenos.

Segundo Amaral Filho (2003),

Não se pode dizer que uma política estadual de atração de investimento, com base na concessão de incentivos fiscais, é boa ou ruim, somente pelo ângulo fiscal. Não se pode afirmar, a priori, que essa política é boa na suposição de que ela pode ampliar a base arrecadadora local ou é ruim porque se supõe que ela vai subtrair receitas fiscais globais da federação (p. 5).

Observando o ponto de vista do país, as perdas causadas por esta política são inquestionáveis, uma vez que a empresa iria se instalar dentro das fronteiras do país, independente do estado escolhido, penalizando a arrecadação do imposto. Sendo assim, se nenhum estado praticasse a política de incentivos fiscais, a instalação da referida empresa iria ocorrer de qualquer forma, excetuando-se apenas o caso das inversões multinacionais, cujos potenciais locais para sua instalação incluíam outros países. Somente para esses casos, a política de incentivos fiscais seria recomendada, pois a instalação da empresa no país ainda seria incerta. Por outro ângulo, observando a economia local, a instalação da empresa dentro de suas fronteiras gera efeitos positivos significativos e, por esta razão, os estados não querem arriscar perder a empresa para seus vizinhos, conclui Varsano (1997).

Por isso, caso a política de incentivos fiscais fosse coordenada pela esfera nacional, as perdas nacionais seriam minimizadas e a concentração de capital em determinadas regiões seria evitada, aproximando-se mais das características de uma política de desenvolvimento regional, conforme Cardozo (2011).

Nota-se, contudo, que existe uma polarização de argumentos contra e a favor da política de concessão de incentivos fiscais, dependendo do ponto que esteja sendo analisado.

Sendo assim, enquanto houver deficiências na localidade, o governo estadual deverá fazer uso dos incentivos fiscais, como forma de aliviar as empresas de custos de instalação e manutenção de sua unidade produtiva. Independente se as demais unidades da federação praticam essa política, esse mecanismo ajuda as empresas no enfrentamento das falhas de mercado, tanto aquelas existentes em função das deficiências do governo estadual quanto do governo federal. Entretanto, a seleção dos projetos beneficiados deve ser realizada de forma bastante criteriosa pelo estado, no sentido direcionar as empresas a escolher localidades que os próprios estados almejam, seja com objetivo de dispersar as empresas ou mesmo de concentrá-las, visando formar novos pólos de crescimento, seguindo o pensamento de Perroux (1967). Ademais, as ações do estado para atração de empresas não podem se resumir ao uso de tais políticas. Avanços nas correções das deficiências existentes devem ser práticas constantes dos governos estaduais.

4.2. Programa de Desenvolvimento de Pernambuco (PRODEPE)

Até a década de 1950, o Nordeste brasileiro tinha muita dificuldade de atrair empresas, uma vez que o fornecimento de energia elétrica não se dava a contento. Com a chegada da Chesf, o otimismo em atrair empresas que estavam instaladas, em sua maioria, no Centro-Sul do país, tomou conta da região. A partir desse gatilho, os estados nordestinos passaram a estruturar políticas de atração de investimentos privados.

Pernambuco criou, em 1952, a Comissão de Desenvolvimento de Pernambuco (CODEPE), que ficou responsável por fazer um levantamento das oportunidades de investimento privado, bem como da elaboração de medidas que fossem capazes de atrair empreendimentos industriais para o estado. Após várias discussões e modificações no texto, foi aprovado em 19 de junho de 1956 a Lei 2.451 que tratava da concessão de incentivos fiscais para novas indústrias. A princípio, essa nova lei priorizava o benefício para os estabelecimentos de produção de bens sem similar no estado e também para os que se localizassem na região semi-árida (LIMA, 1997).

É preciso destacar que a concessão de incentivos de fiscais por Pernambuco foi levada a cabo como uma tentativa de neutralizar a posição tomada pelos estados de Alagoas, Bahia, Ceará, Paraíba e Piauí, que já ofereciam esse benefício para atrair empresas em 1954. A partir deste momento, Pernambuco começava a participar da guerra fiscal (AMORIM, 2003).

O estado de Pernambuco vem aprimorando seu mecanismo de incentivo à atração de empresas para seu território. Na fase mais recente, sob o nome de Fundo Cresce Pernambuco (FUNCRESCCE), instituído pela Lei nº 10.649 de 25 de novembro de 1991, o programa de incentivos fiscais do estado de Pernambuco também se preocupava com a redução de receitas públicas, e por isso, relacionava o benefício fiscal concedido com o volume de investimentos de cada empresa, ao mesmo tempo em que lançava mecanismos para proteção das indústrias existentes no estado.

Após algumas mudanças visando adequar sua política industrial, considerando itens como a localização geográfica do empreendimento, que não era levado em consideração outrora, o programa passou a se chamar Programa de Desenvolvimento de Pernambuco (PRODEPE), ou PRODEPE I, em 1995, e em 1999 de PRODEPE II. Somente em 2001, foram alteradas e consolidadas algumas normas que deram o formato do PRODEPE III, ou simplesmente PRODEPE, como é conhecido e utilizado nos dias atuais. O objetivo do programa nos moldes atuais é atrair novas empresas industriais e comerciais atacadistas que queiram se instalar no estado ou ampliar as instalações já existentes.

Como parte da estratégia do estado de Pernambuco, alguns setores industriais são priorizados, sendo oferecido um incentivo fiscal maior, na ordem de 75% do ICMS por 12 anos. Dentre as indústrias contempladas com esse benefício estão agroindústria (exceto a sucroalcooleira e de moagem de trigo), metalmeccânica e de material de transporte, eletroeletrônica, farmacoquímica, bebidas, minerais não-metálicos (exceto cimento e cerâmica vermelha), têxtil e plástico.

De forma a estimular a desconcentração geográfica, o programa aumenta o benefício para 85% do ICMS nos quatro primeiros anos para as empresas localizadas em Suape ou fora da RMR, desde que o fator determinante de sua localização não seja inerente à natureza da respectiva atividade, relativamente à fonte de recursos minerais.

Já para a região do Agreste pernambucano, o percentual fica em 90% e para o Sertão o incentivo fiscal chega a 95%.

Existe ainda um incentivo fiscal maior direcionado para o agrupamento industrial prioritário especial, que abrange os setores: automobilístico; farmacoquímico especial (biotecnologia) e química fina, localizado no Pólo Farmacoquímico; siderúrgico; produção de laminados de alumínio a quente; e vidros planos, temperados ou não. Para essas empresas, é oferecido um crédito presumido do ICMS de 95%, por um prazo de 12 anos, podendo ser prorrogado por igual período.

Além do incentivo sobre o ICMS, existe o incentivo de compensação do frete, que se constitui um crédito presumido adicional no valor de 5% (cinco por cento) do valor total das saídas interestaduais para fora da região Nordeste, limitado ao valor do frete.

Para as empresas industriais que não se enquadram nos perfis descritos anteriormente, o governo oferece um incentivo de 47,5% para aqueles produtos que não possuem similar sendo produzidos no estado, e 25% para produtos fabricados com similar no estado, ambos com prazo de fruição de 8 anos. Para a categoria de produtos fabricados que tenham similar no estado, o percentual pode subir para 47,5% nos quatro primeiros anos quando a instalação de sua planta ocorrer em Suape ou fora da região metropolitana. Para estas categorias, o incentivo de compensação do frete também é válido.

As atividades de construção civil, indústria extrativa, agroindústria sucroalcooleira, indústria de acondicionamento de gás liquefeito de petróleo e moagem de trigo ficam de fora de qualquer benefício fiscal do PRODEPE.

Com tudo isso, é mister salientar que a concessão de incentivos fiscais pelo PRODEPE não poderá ensejar em queda do nível de arrecadação do estado. Assim, os incentivos serão concedidos mediante comprovação de que se trata de empreendimento novo ou, no caso de empreendimento existente, incidirá apenas sobre a produção resultante do aumento da capacidade instalada do empreendimento, que deve ser de, no mínimo, 20% (vinte por cento). Existe também a possibilidade de concessão do incentivo fiscal para o caso de revitalização de empresa, ou seja, quando a mesma encontra-se paralisada por, no mínimo, 12 (doze) meses ininterruptos (SEFAZ, 2011).

O programa de incentivos fiscais do estado de Pernambuco possui diferencial no que tange a aplicabilidade do benefício para a atividade de comércio. O importador atacadista de mercadorias do exterior é estimulado através da concessão de benefícios fiscais do ICMS para determinadas mercadorias desembaraçadas em Pernambuco. O benefício inclui o diferimento do prazo de recolhimento do ICMS incidente sobre a operação de importação, quando da saída subsequente da mercadoria promovida pelo importador. Ademais, há também um crédito presumido de até 10%, que é concedido na saída subsequente.

O outro setor de comércio que é contemplado com os incentivos fiscais do ICMS do estado de Pernambuco é a central de distribuição. Para se enquadrar neste benefício, o estabelecimento industrial ou comercial atacadista deve promover operações de saída de mercadorias, entretanto, só serão incentivados produtos adquiridos diretamente ao fabricante ou produtor. Vale ressaltar que esta modalidade de incentivo fiscal não pode prejudicar as empresas industriais instaladas em Pernambuco, que é a prioridade do estado.

Destaca-se que os incentivos fiscais também funcionam como um mecanismo que evita a inadimplência das empresas da parcela a ser recolhida do imposto. Isto porque, caso a empresa não pague a parcela devida, a empresa pode ter seu benefício suspenso e até mesmo cancelado, caso o fato ocorra por doze vezes, consecutivas ou não.

Comparando o benefício fiscal oferecido às indústrias do PRODEPE com o de outros programas semelhantes de estados do Nordeste, pode-se observar que o *modus operandi* é bastante semelhante. A redução tributária é oferecida por meio de crédito presumido, com abatimento de grande parte ao final do período do incentivo fiscal; ou financiamento do imposto, também com abatimento da maior parte (até 95%) do valor a pagar no final do contrato; e em alguns casos com a dispensa total do pagamento do ICMS. Em geral, os benefícios oferecidos são analisados caso a caso, podendo ser concedido um pacote de incentivos específico para determinada empresa, dependendo de quão importante ela seja para a região.

Os programas estaduais de incentivos fiscais direcionam os benefícios, na maioria dos casos, para indústrias e agroindústrias. Os objetivos mais evidentes de cada programa estão comparados no Quadro 4.1 a seguir.

Quadro 4.1 - Comparativo entre programas de incentivos fiscais dos estados no Nordeste

Programa - Estado / Objetivo	Integração e complementação da matriz industrial	Transformação dos recursos naturais	Interiorização	Avanço na tecnologia	Fortalecimento do sistema portuário	Influir na criação de pequenas e microempresas	Apoio à iniciativa privada que investe em infraestrutura	Geração de empregos
SINCOEX – Maranhão	x	x	x	x	x			x
Piauí	x	x	x			x		x
FDI – Ceará			x	x	x			x
PROADI – Rio Grande do Norte	x	x	x	x				x
FAIN - Paraíba	x	x	x	x		x	x	x
PRODEPE – Pernambuco	x		x		x			x
PRODESIN – Alagoas	x	x	x	x		x	x	x
PSDI - Sergipe			x	x			x	x
FUNDESE e DESENVOLVE – Bahia	x		x	x		x		

Fonte: Elaboração própria

O Quadro 4.1 foi formulado com base nas apresentações dos programas citados dispostas nos sites dos administradores dos referidos programas. Entretanto, quando verificadas as regras dos mesmos, é possível constatar que em alguns itens não há clara evidência de como são diferenciadas as prioridades do estado quando é concedido um benefício. Um exemplo é o item interiorização, prioridade unânime dos estados. Quando analisadas as regras dos programas dos estados do Maranhão e da Bahia, não há nenhuma menção de como será feita a diferenciação dos empreendimentos localizados em região mais afastada das capitais, pois não definem percentuais específicos para tais.

No caso do PRODEPE, a diferenciação ocorre através da concessão de um benefício maior para as empresas que se instalarem fora da RMR. Com isso, o governo busca incentivar a interiorização e, ao mesmo tempo, fortalecer o sistema portuário de Suape.

Para visualizar melhor os incentivos concedidos pelo PRODEPE às indústrias instaladas em Pernambuco, o Quadro 4.2 a seguir elenca os detalhes do programa.

Quadro 4.2 – Incentivos concedidos às indústrias pelo PRODEPE

Indústria	Crédito presumido	Prazo do incentivo	Setores beneficiados
Prioritário especial	95% do ICMS	12 anos, podendo ser prorrogado por mais 12 anos.	Automobilístico; Farmacoquímico especial (biotecnologia) e química fina, localizado no Pólo Farmacoquímico; siderúrgico; produção de laminados de alumínio a quente; e vidros planos, temperados ou não
Prioritário	75% do ICMS (RMR)	12 anos	agroindústria ⁵ , metalmecânica e de material de transporte, eletroeletrônica, farmacoquímica, bebidas, minerais não-metálicos ⁶ , têxtil e plástico
	85% do ICMS (Suape ou fora da RMR)	4 primeiros anos, depois o incentivo cai para 75%. Total 12 anos	
	90% do ICMS (Agreste)	4 primeiros anos, depois o incentivo cai para 75%. Total 12 anos	
	95% do ICMS (Sertão)	4 primeiros anos, depois o incentivo cai para 75%. Total 12 anos	
Relevante	47,5% do ICMS para produtos sem similar fabricados no estado	8 anos	incentiva produtos não especificados entre aqueles pertencentes ao industrial prioritário e o especial
	47,5% do ICMS para produtos com similar fabricados no estado, se instalada em Suape ou fora da RMR	4 primeiros anos, depois o incentivo cai para 25%. Total 8 anos	
	25% do ICMS para produtos com similar fabricados no estado	8 anos	

Fonte de dados: SEFAZ (2011).

Através do Quadro 4.2, fica claro o objetivo do programa em interiorizar o desenvolvimento, quando atribui escalonamento de percentuais em função da localização dos empreendimentos. De acordo com o mapa a seguir, Pernambuco está dividido em 12 regiões de acordo com suas características socioeconômicas e

⁵ Exceto a sucroalcooleira e de moagem de trigo.

⁶ Exceto cimento e cerâmica vermelha.

geográficas mais acentuadas. O objetivo dessa divisão é direcionar políticas públicas para que sejam mais bem aproveitadas, aproveitando as vocações econômicas de cada região.

Figura 4.1 – Regiões de desenvolvimento de Pernambuco



Fonte: Ad Dipier (2011).

Para efeitos de incentivos fiscais, Pernambuco é dividido em RMR, Zona da Mata (Mata Norte e Mata Sul), Agreste (Agreste Setentrional, Agreste Central, Agreste Meridional) e Sertão (Moxotó, Pajeú, Itaparica, Central, Araripe e São Francisco).

Destaca-se, porém, que a partir do anúncio em 2005 da vinda da Refinaria Abreu e Lima para Pernambuco, muitas empresas se interessaram especificamente pela região de Suape, onde a refinaria irá funcionar. A procura por Suape cresceu sobremaneira, tanto por ser considerado um porto de excelente qualidade, como também por se constituir um complexo industrial. A movimentação de cargas em geral do Porto de Suape cresceu quase 500%, de 1991 a 2009, mesmo considerando que a movimentação de cargas do ano de 2009 ficou abaixo do registrado para o ano de 2008, conferindo uma queda de 8% em função da crise mundial do referido ano (SUAPE, 2012).

Por conta dessa grande procura e também pelas limitações espaciais, Leimig (2011) afirma que não há mais interesse em trazer empresas para o complexo, pois o mesmo já está perto da saturação. Os investidores que procuram o Complexo de Suape para instalarem suas empresas estão sendo direcionados para outras regiões que não necessitem tanto da estrutura do Porto de Suape para sua operação, como as empresas Kraft Food (alimentos), Isoeste (metalmecânico), Sadia (alimentos), instaladas em

Vitória de Santo Antão, Perdigão (alimentos) em Bom Conselho e a Fiat (automóveis), cuja planta será instalada no município de Goiana.

É preciso mencionar que a atração de empresas para o estado de Pernambuco é atribuição da Ad Diper, exceto a área de Suape, que é administrada pela Suape Global, empresa independente que cuida dos interesses do Complexo Portuário de Suape. Outros nove municípios formam o entorno de Suape, a saber: Serinhaém, Rio Formoso, Ipojuca, Cabo, Escada, Jaboatão, Moreno, Recife, Vitória. Portanto, esses municípios ajudam a absorver empresas com atividades correlatas que não têm obrigatoriedade de estar em Suape, mas que utilizam o porto para exportação ou importação.

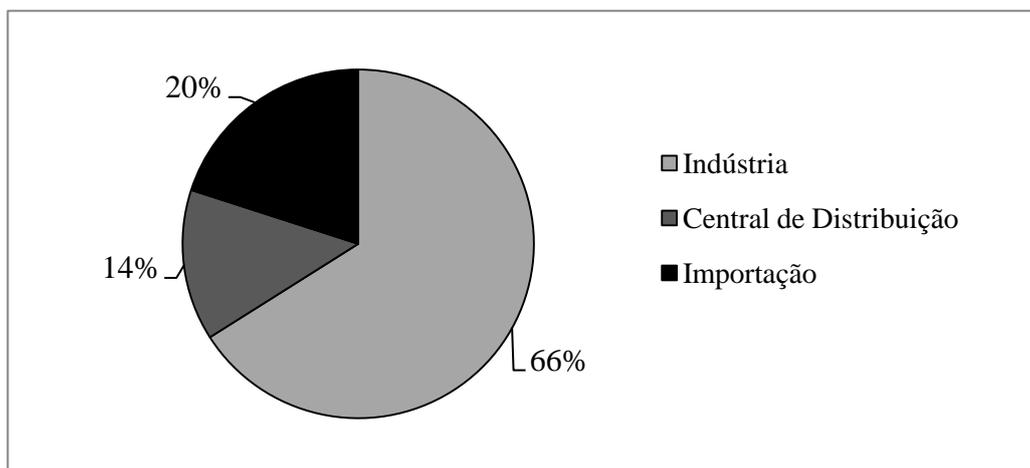
4.3. Análise dos Incentivos Fiscais do PRODEPE

Os incentivos fiscais foram criados para impulsionar a atividade econômica de uma localidade. Para lograr êxito, essa política deve melhorar os dados concernentes aos empregos gerados e número de estabelecimentos criados, principalmente. Soares *et al.* (2007) realizaram pesquisa sobre o impacto dos incentivos fiscais criados para a indústria cearense e utilizaram essas mesmas variáveis para avaliar as mudanças na dinâmica da economia local. Além dessas variáveis, este trabalho fez uso outros dados que auxiliaram na análise das mudanças na dinâmica produtiva de estado de Pernambuco, tais como o volume de investimentos e os valores renunciados de impostos.

O programa de incentivos fiscais do estado de Pernambuco, PRODEPE, oferece benefícios para três segmentos: 1) Empresa industrial que desempenhe atividade considerada prioritária ou relevante; 2) Importador atacadista de mercadorias do exterior; e 3) Central de Distribuição. Do ano de 1996 ao mês de outubro de 2012, foram aprovados 1.816 projetos de incentivos fiscais do PRODEPE, os quais geraram uma expectativa de 133.456 empregos diretos em Pernambuco. Entretanto, os incentivos fiscais direcionados à empresa industrial é o que mais movimentou o setor de análise de projetos da Ad Diper, agência de cuida do PRODEPE, com média nos

últimos quatro anos de 66% do volume de projetos aprovados, representado no Gráfico 4.1.

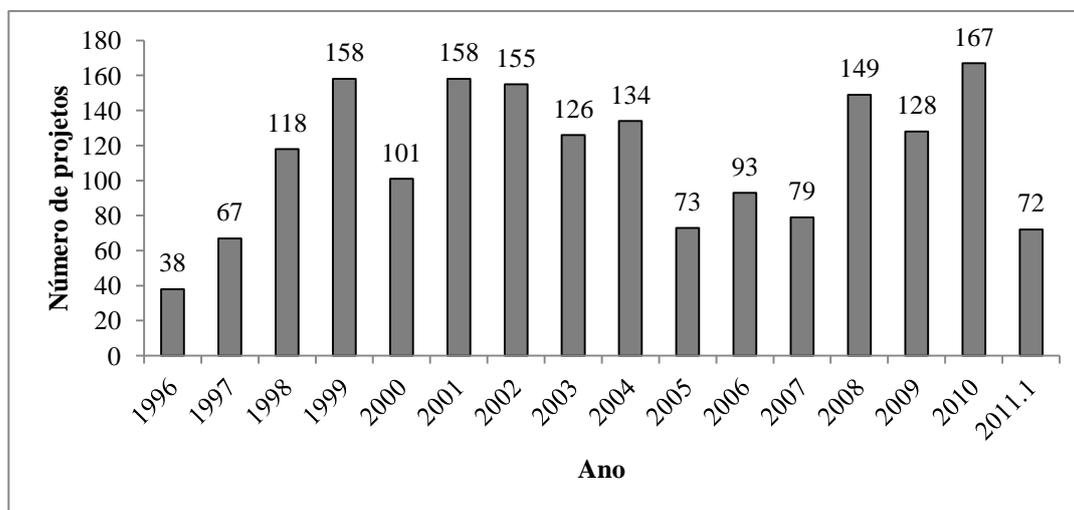
Gráfico 4.1 – Tipos de projetos incentivados pela Ad Diper referentes ao PRODEPE



Fonte de dados: Ad Diper (2011)

Vale lembrar que, em muitos casos, a concessão do incentivo fiscal do PRODEPE é negociada antes mesmo que a empresa comece a operar. Desse modo, os números de projetos incentivados pelo PRODEPE mostrados no Gráfico 4.2 revelam uma estimativa do impacto desses projetos na economia pernambucana. Assim também, deixa-se claro a partir deste ponto que a análise dos impactos dos investimentos projetados pelo PRODEPE se traduz na intenção das empresas e não nos resultados efetivos. Ainda assim, é uma informação importante de ser considerada.

Gráfico 4.2 – Número de projetos incentivados pela Ad Diper referentes ao PRODEPE de 1996 ao primeiro semestre de 2011

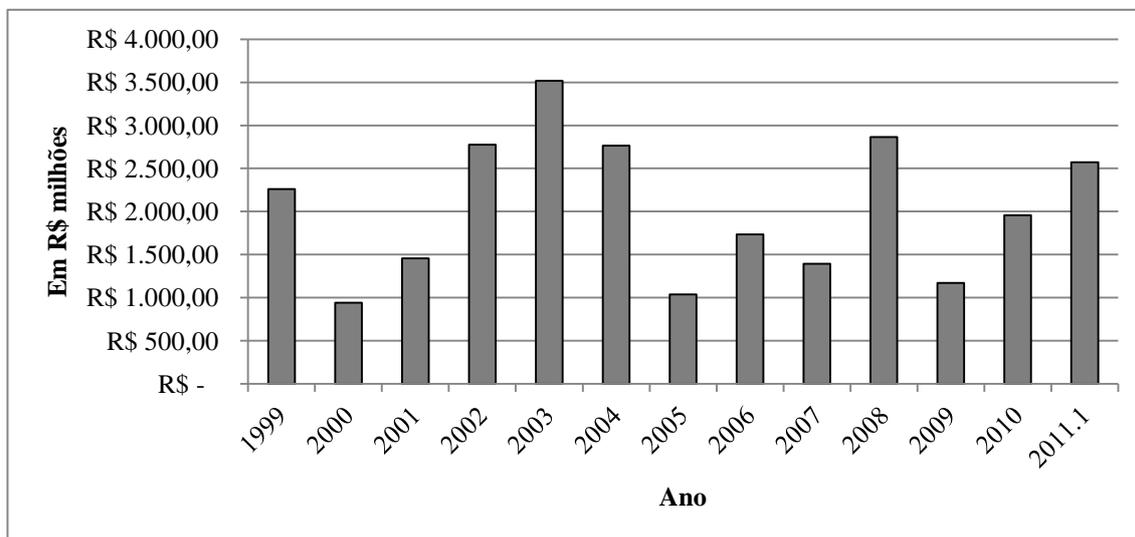


Fonte de dados: Ad Diper *apud* Lima (2008) e Ad Diper (2011)

Os incentivos fiscais oferecidos pelo governo do estado são oportunos para aquelas empresas que pensam em Pernambuco para a instalação de sua unidade produtiva. E para o governo do estado é interessante esse ingresso pois, mesmo renunciando uma parte da receita proveniente do ICMS, outras empresas são criadas e mais empregos são gerados com a vinda dessas empresas incentivadas. Cabe analisar se esse retorno compensa do ponto de vista social e econômico, uma vez que não é estabelecida nenhuma meta sobre a quantidade de empregos a serem gerados por cada benefício concedido, tampouco é feito estudo sobre o poder de encadeamento de tais projetos.

No que tange ao volume de investimentos gerados pelos projetos incentivados pelo PRODEPE, o Gráfico 4.3 ilustra a evolução de tais investimentos.

Gráfico 4.3 – Expectativa do volume de investimentos realizados por conta dos projetos incentivados pela Ad Diper referentes ao PRODEPE de 1996 ao primeiro semestre de 2011 – preços de 2011



Fonte de dados: Ad Diper *apud* Lima (2008) e Ad Diper (2011)

Vale ressaltar que o volume investido pelas empresas, revelado no Gráfico 4.3, representa apenas uma intenção, haja vista que antes da mesma concretizar o investimento, ela sinaliza para o estado, através da Ad Diper, a expectativa do investimento, por meio de um projeto para obtenção de incentivos fiscais.

Não se pode deixar de notar que a expectativa do volume de investimentos apenas no primeiro semestre do ano de 2011, representado no Gráfico 4.3, superou os dois últimos anos registrados pela Ad Diper no que tange os projetos incentivados pelo PRODEPE, considerando os valores corrigidos para preços de 2011. Destacando apenas os últimos cinco anos, a Tabela 4.1 demonstra os seguintes números a preços correntes.

Tabela 4.1 - Projetos aprovados pelo PRODEPE de 2007 ao primeiro semestre de 2011.

Ano	Investimentos (R\$) preços correntes	Empregos Gerados	Projetos aprovados
2007	1.119.140.495,79	4.912	79
2008	2.433.858.335,51	13.215	149
2009	1.038.779.690,56	10.943	128
2010	1.836.712.938,54	10.096	167
2011.1 ⁷	2.573.884.807,87	4.295	72

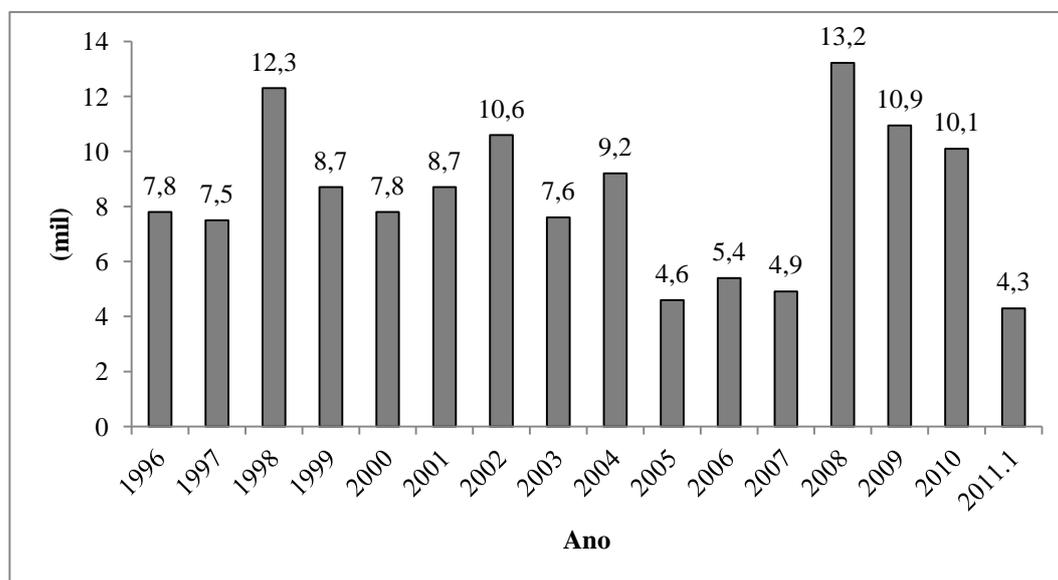
Fonte de dados: Ad Diper (2011)

O primeiro semestre do ano de 2011 registrou um aumento de 40% no volume de investimentos em relação a todo o ano de 2010. Analisando os projetos incentivados no primeiro semestre do ano de 2011, destaca-se um grande empreendimento que aportou em Pernambuco e que alavancou o volume de investimentos no referido ano. Somente a Companhia Siderúrgica de Suape S.A. (CSS), indústria do setor metalmeccânico, foi responsável pelo investimento de R\$ 1.891.962.336,78, volume superior a todo o investimento registrado para o ano de 2010 no que tange os projetos aprovados pelo PRODEPE.

Outro ponto que deve ser analisado é a expectativa de empregos gerados por conta dos projetos incentivados pelo PRODEPE, com a ajuda do Gráfico 4.4.

⁷ Dados disponíveis até o mês de julho de 2011.

Gráfico 4.4 – Empregos diretos estimados pelos projetos incentivados pela Ad Diper referentes ao PRODEPE de 1996 ao primeiro semestre de 2011



Fonte de dados: Ad Diper *apud* Lima (2008) e Ad Diper (2011)

Observando mais cuidadosamente os anos de 2007 a 2011.1, a empresa que mais contribuiu para a geração de empregos foi a Perdigão Agroindustrial S.A, que teve seu pleito aprovado em 2008, ano que registrou o maior número de empregos diretos gerados. A referida indústria do setor de alimentos foi a empresa que mais gerou empregos nos últimos cinco anos, estimado em 1.900 novos postos de trabalhos, contra 456 da Companhia Siderúrgica Suape S.A., empresa com maior volume de investimentos estimados no mesmo período. Vale salientar que o investimento estimado pela empresa Perdigão Agroindustrial S.A. corresponde a apenas 6,87% do volume de investimentos estimado pela Companhia Siderúrgica Suape S.A, porém, gerou mais de quatro vezes o número de empregos correspondente à siderúrgica.

Os efeitos indiretos causados pela entrada das empresas anteriormente citadas podem ser observados na Tabela 4.2 a seguir, que contempla os setores com projetos de investimento aprovados pela Ad Diper para usufruir do benefício fiscal do PRODEPE, do ano de 2007 ao primeiro semestre de 2011, e que representa uma estimativa de como a economia pernambucana está se especializando, analisando não só o número de empresas por setor, mas também o volume de investimentos de cada setor. Nesta tabela

estão representadas mais de 94% da expectativa total de investimentos, cujo total inclui os setores menos representativos que foram omitidos na tabela adiante.

Tabela 4.2 – Número de empresas e expectativa de investimento dos setores mais relevantes contemplados com benefício fiscal do PRODEPE, de 2007 ao primeiro semestre de 2011.

Setor / Ano	Nº de empresas	Investimentos	% do Investimento Total
Metalmeccânico	62	3.048.537.165,73	36%
Alimentos	60	1.372.836.598,78	16%
Plástico	51	640.410.314,06	8%
Minerais Não-metálicos	33	623.709.434,14	7%
Bebidas	28	559.005.933,00	7%
Farmacoquímico	26	381.220.841,86	4%
Móveis	23	74.180.801,00	1%
Produtos Químicos	17	55.912.141,00	1%
Têxtil	17	1.164.635.377,42	14%
Agroindústria	16	425.007.121,66	5%
Eletroeletrônico	16	90.964.232,00	1%
Papel	14	67.195.570,00	1%
TOTAL	363	8.503.615.530,65	100%

Fonte de dados: Ad Diper.

É possível observar, através dos dados constantes na Tabela 4.2, que Pernambuco está desenvolvendo um importante centro metalmeccânico, que será consumidor de seus próprios produtos, como também será fornecedor para grandes empreendimentos que estão em fase de construção em Pernambuco, destacando-se a refinaria, bem como o estaleiro, que já se encontra em operação. A produção de aço bruto, todavia, está concentrada no sudeste brasileiro, conforme mostra a Tabela 4.3 a seguir.

Tabela 4.3 – Distribuição regional da produção de aço (10³ t)

Estado	Janeiro / Dezembro 2007			
	Aço bruto	(%)	Laminados e semi-acabados para venda	(%)
Minas Gerais	11.915,70	35,3%	10.622,00	33,6%
São Paulo	6.889,60	20,4%	7.062,20	22,4%
Espírito Santo	6.711,90	19,9%	6.007,20	19,0%
Rio de Janeiro	6.219,10	18,4%	4.886,50	15,5%
Outros	2.048,00	6,1%	3.005,10	9,5%
Total	33.784,30	100%	31.583,00	100%

Fonte: IBS *apud* SEBRAE (2008a).

Com a vinda da Companhia Siderúrgica Suape (CSS), com capacidade⁸ de produção total de, aproximadamente, dois milhões de toneladas, Pernambuco passa a galgar degraus importantes para o seu crescimento econômico. A produção brasileira de aço bruto registrou em 2011 um crescimento de 7% e o Brasil ocupa a 9^a colocação dentre os maiores fabricantes do produto. A expectativa de crescimento da produção do aço continua em função da ampliação da capacidade de produção no país, que contava até o ano de 2011, com 29 usinas⁹. De forma geral, o crescimento do setor de siderurgia é reflexo do crescimento econômico visto no país e do estado inclusive, que por sua vez movimenta os setores automotivos, de máquinas industriais e construção civil, resultado do aumento do emprego e da renda, bem como da oferta ampliada de crédito dada a queda dos juros.

Ainda observando a Tabela 4.2, também se destaca a indústria têxtil que, embora seja o oitavo setor no *ranking* em número de empresas beneficiadas a se instalar em Pernambuco, é o terceiro em volume de investimentos, cujo maior destaque é a Companhia Integrada Têxtil de Pernambuco (CITEPE), que representa 68% do total de investimentos para o setor no período analisado. A CITEPE faz parte do novo pólo petroquímico do estado e irá produzir filamentos de poliéster. O volume de investimentos justifica-se pela tecnologia avançada que será utilizada pela empresa.

⁸ Disponível em <http://www.cssuape.com.br>

⁹ Disponível em <http://www.acobrasil.org.br>

Outro ponto interessante a ser mencionado é o fortalecimento da indústria de alimentos e bebidas, que está impulsionando também sua cadeia a montante através do fornecimento de embalagens plásticas e de papel, itens¹⁰ constantes na Tabela 4.2, ou seja, também contemplados com incentivos fiscais do PRODEPE. Identifica-se, portanto, que a teoria de Hirschman (1958) exposta no capítulo anterior se faz presente na economia pernambucana quando trata do poder dos investimentos em setores com forte encadeamento.

Conforme já visto, Perroux (1967), por sua vez, acredita que o crescimento econômico também pode ser impulsionado com a criação de pólos de empresas com forte poder de encadeamento, liderada por uma indústria motriz. Para analisar por este prisma, a Tabela 4.4. revela a distribuição dos projetos aprovados do PRODEPE mostrados na Tabela 4.2, também por região.

¹⁰ Os setores PLÁSTICO e PAPEL constantes no Quadro 3.3. incluem a fabricação de embalagens.

Tabela 4.4 – Quantitativo de empresas e volume de investimentos das empresas, por setor e região de desenvolvimento, com benefício fiscal do PRODEPE, de 2007 ao primeiro semestre de 2011, por região.

Setor / Ano	Região de Desenvolvimento	Volume de Investimentos	Nº de empresas	Total
METALMECÂNICO	RMR	2.272.468.301,11	42	62
	Zona da Mata	169.869.303,62	13	
	Agreste	602.159.561,00	6	
	Sertão	4.040.000,00	1	
ALIMENTOS	RMR	537.636.240,30	30	60
	Zona da Mata	371.417.881,22	5	
	Agreste	414.192.667,49	20	
	Sertão	49.589.809,77	5	
PLÁSTICO	RMR	583.640.314,06	40	50
	Zona da Mata	45.680.000,00	7	
	Agreste	2.200.000,00	1	
	Sertão	6.690.000,00	2	
MINERAIS NÃO-METÁLICOS	RMR	336.118.991,14	20	33
	Zona da Mata	239.566.807,00	5	
	Agreste	7.534.900,00	2	
	Sertão	40.488.736,00	6	
BEBIDAS	RMR	336.363.869,00	9	28
	Zona da Mata	169.350.000,00	7	
	Agreste	11.307.000,00	3	
	Sertão	36.655.064,00	9	
FARMACOQUÍMICO	RMR	215.169.513,86	15	26
	Zona da Mata	97.783.140,00	3	
	Agreste	59.238.688,00	5	
	Sertão	9.029.500,00	3	
MÓVEIS	RMR	25.104.501,00	8	23
	Zona da Mata	9.016.244,00	3	
	Agreste	36.211.056,00	11	
	Sertão	2.450.000,00	1	
PRODUTOS QUÍMICOS	RMR	51.840.141,00	15	17
	Zona da Mata	4.072.000,00	2	
	Agreste	-	-	
	Sertão	-	-	
TÊXTIL	RMR	1.071.056.735,42	12	17
	Zona da Mata	71.420.000,00	1	
	Agreste	10.489.161,00	2	
	Sertão	11.669.481,00	2	
AGROINDÚSTRIA	RMR	266.499.980,96	8	16
	Zona da Mata	143.248.732,23	4	
	Agreste	-	-	
	Sertão	15.258.408,47	4	
ELETROELETRÔNICO	RMR	73.879.232,00	14	16
	Zona da Mata	-	-	
	Agreste	7.085.000,00	1	
	Sertão	10.000.000,00	1	
PAPEL	RMR	24.195.570,00	13	14
	Zona da Mata	43.000.000,00	1	
	Agreste	-	-	
	Sertão	-	-	

Fonte de dados: Ad Dipper

De posse do panorama dos setores contemplados com incentivos fiscais do PRODEPE separados por região da Tabela 4.4, observam-se os seguintes aspectos:

- a) Os projetos na área de metalmecânica procuram a RMR para se instalar, que inclui o município do Cabo de Santo Agostinho, seguido pela Zona da Mata. Também se observou a maior expectativa de investimentos no referido setor na RMR.
- b) O Agreste Pernambuco está recebendo vários projetos no setor alimentício, desenvolvendo um importante pólo de crescimento que abastece grandes empresas, como a Perdigão. Ademais, o setor de laticínio, que já era considerado uma importante atividade para a região, está se fortalecendo ainda mais com o aquecimento da economia.
- c) Já o Sertão especializou-se em bebidas, em função do pólo de vinhos e sucos desenvolvidos na região já há algum tempo. Esta atividade é a que mais tem atraído empresas, embora com um volume de investimentos bem inferior se comparada a RMR, cujo número de empresas foi o mesmo.

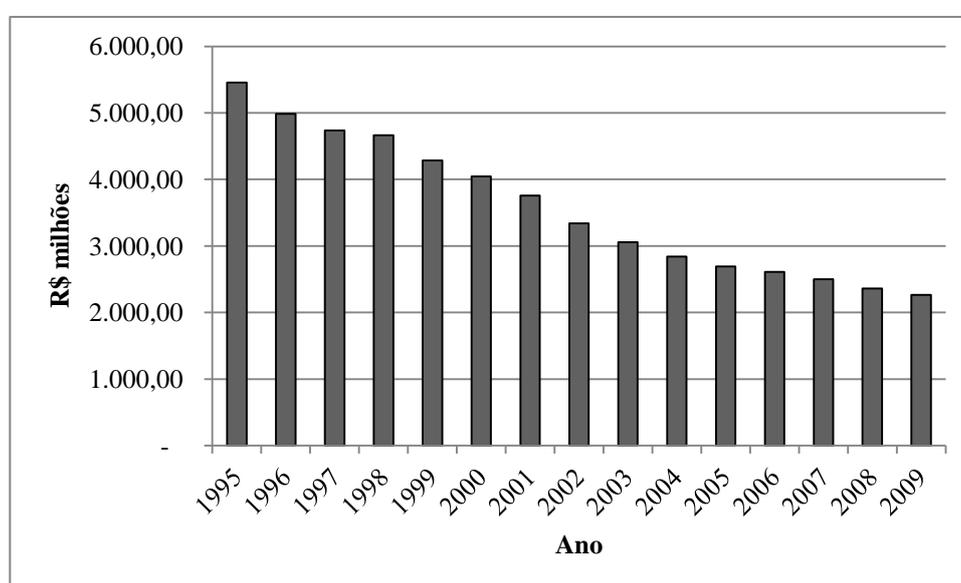
Considerando os investimentos nos setores elencados na Tabela 4.4, constata-se que 68% dos investimentos foram realizados na RMR; com percentuais bem semelhantes estão a região da Zona da Mata com 16% e o Agreste com 14%, deixando o Sertão com apenas 2% do total de investimentos em questão.

Todo o exposto acima está em consonância com a teoria de polos de crescimento de Perroux (1967). No caso da RMR e conseqüentemente da Zona da Mata; e do Agreste, é possível visualizar importantes indústrias motrizes que possuem o poder de aglutinar empresas ao seu redor e que compõe sua cadeia produtiva, a saber: refinaria e estaleiro, no caso da indústria metalmecânica; e as empresas do grupo BR Foods, no ramo alimentício. No caso do Sertão, as vinícolas foram impulsionadoras do movimento de reunião de empresas do ramo de bebidas. O caso aproxima-se mais de um estado embrionário de *cluster*, onde empresas com forte sinergia se desenvolvem e compartilham de um transbordamento tecnológico que explica a distribuição da atividade econômica na região.

Nota-se ainda nos Gráficos 4.2 e 4.4 que os anos de 2005, 2006 e 2007 apresentaram resultados fracos se comparados aos demais anos no que tange o número de projetos aprovados e o número de empregos gerados por conta dos projetos aprovados pela Ad Diper referentes ao PRODEPE. Existem algumas hipóteses a serem investigadas que ajudariam a explicar esse resultado.

A primeira hipótese é uma desaceleração da economia pernambucana. Por esta razão, é interessante coletar o PIB do estado, para verificar como estava a economia pernambucana no período avaliado.

Gráfico 4.5 – Evolução do PIB de Pernambuco de 1995 a 2009 (preços de 2011)



Fonte de dados: IBGE (2012)

Pelo Gráfico 4.5, em termos reais, Pernambuco vem apresentando um decréscimo na sua economia, representada pelo seu PIB. Não se verificou, contudo, nenhuma ruptura especificamente nos anos de 2005 a 2007, fato que poderia explicar o baixo número de projetos aprovados pela Ad Diper no que se refere ao PRODEPE. Posteriormente, em 2009, o PIB pernambucano ficou acima do PIB nacional em termos de variação de crescimento (vide Gráfico 2.1), o que revela que a crise mundial de 2008 teve menos impacto negativo para a economia pernambucana.

A segunda hipótese é política. Se comparados à esfera política estadual, constata-se que os anos de 2005 a 2007 representou um período de transição. Passaram pelo Palácio do Campo das Princesas três governadores diferentes, a saber, Jarbas Vasconcelos, Mendonça Filho e Eduardo Campos. Portanto, a mudança de comando no governo do Estado pode influenciar o cotidiano das unidades vinculadas, como a Ad Diper. Constata-se que a diretoria da Ad Diper teve os seguintes representantes:

Quadro 4.3 – Comando da Ad Diper e do governo estadual de Pernambuco

Ano	Diretor Presidente da Ad Diper	Governador de Pernambuco
2004	Kléber Simões Dantas	Jarbas Vasconcelos
2005	Guilherme Reynaldo de Rangel Moreira Cavalcanti	Jarbas Vasconcelos
2006	Guilherme Reynaldo de Rangel Moreira Cavalcanti	Mendonça Filho
2007	Jenner Guimarães do Rego	Eduardo Campos
2008	Jenner Guimarães do Rego	Eduardo Campos

Fonte: Elaboração própria

Nos cinco anos registrados no Quadro 4.3, passaram três diferentes diretores pela Ad Diper. O impacto dessa mudança altera a rotina das atividades desempenhadas na agência. Por essa razão, é preciso entender como funciona o trâmite dos processos de concessão de incentivos fiscais referentes ao PRODEPE dentro da Ad Diper.

O papel da Ad Diper, que é o órgão estadual vinculado à Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado de Pernambuco (SDEC), é trabalhar na promoção de ações de captação de novos investimentos que impulsionem o crescimento da economia pernambucana. É atribuição da Ad Diper a análise de projetos e concessão de incentivos fiscais para as empresas, juntamente com a Secretaria da Fazenda de Pernambuco (SEFAZ).

Para solicitar o incentivo fiscal, a empresa interessada deverá elaborar um projeto e protocolar na Ad Diper para análise, tanto da referida agência quanto da SEFAZ. A análise em questão resulta em um parecer conjunto, que será apreciado pelo Comitê Diretor do PRODEPE e encaminhado ao Conselho Estadual de Políticas Industrial, Comercial e de Serviços (CONDIC), para aprovação. Por fim, é publicado o

decreto concessivo específico pelo Poder Executivo, estabelecendo as condições para utilização dos incentivos pela empresa específica, o que garante maior transparência, pois dá publicidade aos atos através de decretos específicos no Diário Oficial.

Portanto, para se obter o incentivo fiscal do PRODEPE, a empresa precisa percorrer todas essas etapas para usufruir do benefício. O simples fato de haver uma transição de diretoria pode interromper um processo de análise dos pleitos, haja vista que, além da diretoria, boa parte da equipe de analistas também pode ser alterada e, por isso, é preciso considerar um tempo de adaptação dos novos funcionários à rotina das tarefas. Entretanto, para maior clareza sobre o assunto tratado, é preciso maior aprofundamento sobre as questões políticas, que foge do escopo deste trabalho.

Retomando as análises do PRODEPE, um ponto que é bastante estimulado pelo programa de incentivos fiscais de Pernambuco é o desenvolvimento de todas as regiões do estado. É de interesse do governo levar o desenvolvimento para as áreas mais afastadas da RMR, visto que esta região tradicionalmente já concentra muitos empreendimentos. Por esta razão, o PRODEPE concede um incentivo fiscal maior, quanto mais afastadas da RMR as empresas estiverem.

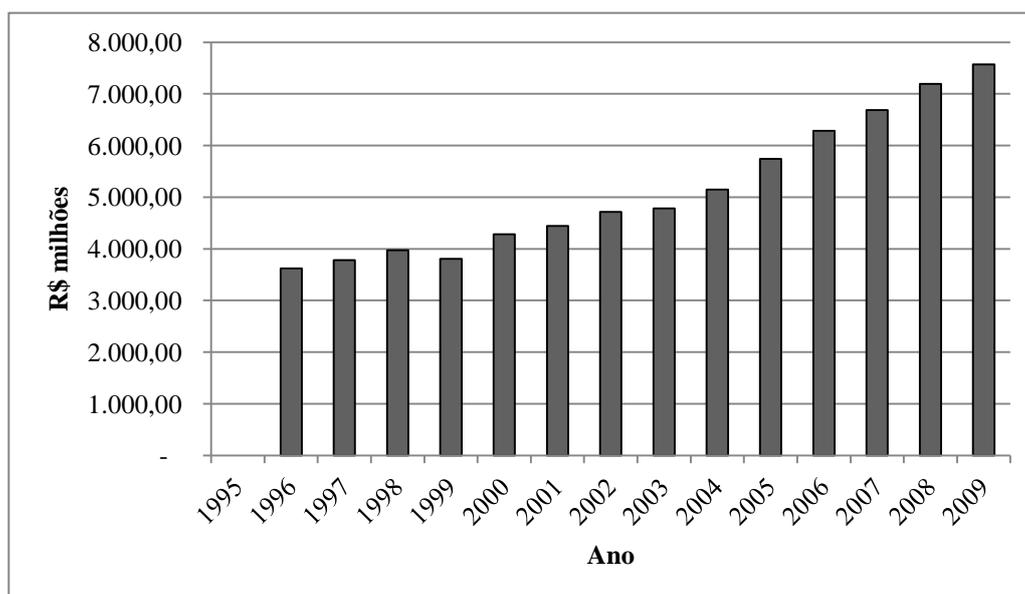
Com base nos incentivos fiscais concedidos de 1996 a 2006, o PRODEPE registrou que 77% dos projetos incentivados estavam instalados na RMR, 7% na Zona da Mata, 8% no Agreste e 8% no Sertão. Ainda é muito grande o interesse dos empresários pela RMR, conforme os dados anteriores obtidos de Lima (2008). Mais recentemente, para os projetos aprovados de 2007 ao primeiro semestre de 2011, ainda registra-se a RMR como a preferida pelos empresários, com 72% do total, além de 11% dos projetos localizados na Zona da Mata, 11% no Agreste e 6% no Sertão. Por estes dados, não é possível verificar que o programa de incentivos fiscais consegue alterar a lógica dos empreendimentos e estimulá-las a se instalar em lugares que não as interessam, simplesmente por conta da redução tributária.

Examinando mais detalhadamente, o Recife continua sendo o município que mais recebeu empreendimentos incentivados. O percentual registrado entre 1996 a 2006 ficou em 32,4% e pouco se alterou para os anos de 2007 ao primeiro semestre de 2011, cujo percentual foi de 33,3%. Comparando os mesmos períodos, Jaboatão dos Guararapes foi o segundo município que mais recebeu empreendimentos incentivados,

sendo representado por 17,9% de 1996 a 2006 e por 15,3% de 2007 ao primeiro semestre de 2011. O município de Paulista passou a ser o terceiro colocado, com 7,6% do total nos últimos anos, sendo seguido do município do Cabo de Santo Agostinho, registrando 6% do total de empreendimentos incentivados de 2007 ao primeiro semestre de 2011.

Embora a atual localização dos empreendimentos não revele um avanço na política pública de promoção do desenvolvimento para os municípios mais afastados da RMR, já que os mesmos municípios da RMR continuam recebendo mais empreendimentos, de acordo com os dados anteriormente descritos, o volume de ICMS arrecadado aumentou significativamente, conforme pode ser observado no Gráfico 4.6 a seguir.

Gráfico 4.6 – Evolução da arrecadação do ICMS do estado de Pernambuco de 1996 a 2011, a preços de 2011.



Fonte de dados: SEFAZ (2012)

Nos últimos oito anos, a arrecadação real do ICMS do estado de Pernambuco mais que dobrou, passando de R\$ 4,7 bilhões em 2006 para R\$ 9,7 bilhões em 2011. Isso reflete o aquecimento da atividade econômica no estado. Com mais impostos

arrecadados, o governo pode direcionar recursos para as regiões mais necessitadas do estado, de forma a compensar a pouca eficácia da política de incentivo fiscal vigente em Pernambuco neste aspecto.

De posse da arrecadação do ICMS do estado de Pernambuco, dos valores de renúncia fiscal e do montante de investimentos realizados por conta dos projetos incentivados pelo PRODEPE, é interessante verificar as seguintes relações:

- Relação investimentos e renúncia fiscal, onde é possível verificar quanto de investimento é realizado por cada real renunciado de ICMS.
- Relação renúncia fiscal e arrecadação de ICMS.

Os dados referentes à renúncia fiscal de qualquer estado são de difícil acesso, como relatou Cardozo (2010) em sua tese que analisou as políticas de incentivos fiscais de oito estados brasileiros, que não incluiu Pernambuco. Em alguns deles, não foi possível obter esse e outros dados, o que mostra o sigilo e, em alguns casos, a falta de acompanhamento dos números dessa política, conforme relato da autora. No que se refere ao uso dos dados da política de incentivos fiscais realizada, esses são fontes poderosas de acompanhamento de tais políticas, podendo ser útil no planejamento dessas e de outras políticas que se deseje programar no futuro.

Para este trabalho, foram coletados os dados de renúncia fiscal de duas formas: dos anos de 2001 a 2006, os dados foram obtidos do trabalho de Lima (2008), e dos anos de 2007 a 2011, foram obtidos diretamente da SEFAZ, após insistentes tentativas. Para analisá-los de forma ajustada, o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) foi utilizado para a correção dos valores a preços de 2011.

Os dados referentes aos investimentos projetados decorrentes dos projetos aprovados do PRODEPE foram obtidos diretamente da Ad Diper, para os anos mais recentes, de 2007 a 2011 (primeiro semestre). Já os dados para os anos anteriores foram obtidos do trabalho de Lima (2008), uma vez que a Ad Diper informou que não possuía esses dados organizados. Salienta-se que esses dados também foram atualizados na mesma regra que os dados de renúncia fiscal.

Tabela 4.5 – Relação Investimentos e Renúncia Fiscal em Pernambuco

			Preços de 2011
Ano	Investimentos	Renúncia Fiscal	Investimentos / Renúncia Fiscal
2001	1.457.129.371,44	319.826.288,96	4,56
2002	2.777.030.503,67	373.711.935,65	7,43
2003	3.515.326.850,95	436.623.466,07	8,05
2004	2.765.589.867,11	568.945.071,01	4,86
2005	1.038.586.367,77	683.025.041,64	1,52
2006	1.733.383.687,66	705.129.547,46	2,46
2007	1.394.503.895,64	738.878.392,89	1,89
2008	2.863.685.019,14	778.987.048,66	3,68
2009	1.171.707.133,66	902.226.870,38	1,30
2010	1.956.156.217,65	1.135.747.695,16	1,72

Fonte de dados: LIMA (2008); AD DIPER (2011); SEFAZ (2012).

De acordo com a Tabela 4.5, a média da relação entre investimentos e renúncia fiscal de 2001 a 2010 é de R\$3,75, ou seja, a cada R\$3,75 de investimento realizado corresponde a R\$1 de renúncia do ICMS devido. Para se ter uma noção de grandeza, Cerqueira (2007) coletou os mesmos dados para o estado da Bahia entre 2001 e 2004. Estabelecendo a mesma relação entre investimentos e renúncia fiscal para os anos de 2001 e 2004, a cada R\$ 1 renunciado, são feitos R\$ 22,6 de investimentos no estado baiano. Pernambuco, no mesmo período, registrou R\$6,22 de investimentos para cada R\$ 1 renunciado. De acordo com a comparação estabelecida, Pernambuco abre mão de uma parcela maior do ICMS em relação do montante de investimentos realizados. Em suma, são investidos na Bahia quase quatro vezes mais por cada real renunciado em imposto, em comparação com Pernambuco. Demais comparações não puderam ser feitas devido à escassez de dados de renúncia fiscal dos estados.

Por outro lado, para estabelecer a relação entre renúncia fiscal e ICMS, foi preciso atualizar também dos valores do referido imposto para o ano de 2011. De acordo com a relação entre renúncia fiscal e arrecadação do ICMS, confere-se uma média de 11% da arrecadação do ICMS referente à renúncia fiscal, conforme Tabela 4.6.

Tabela 4.6 – Relação entre ICMS e Renúncia Fiscal de Pernambuco

			Preços de 2011
Ano	Arrecadação ICMS	Renúncia Fiscal	Renúncia Fiscal / Arrecadação ICMS
2001	4.442.810.519,04	319.826.288,96	7%
2002	4.716.929.194,24	373.711.935,65	8%
2003	4.785.625.963,31	436.623.466,07	9%
2004	5.147.785.353,97	568.945.071,01	11%
2005	5.742.844.605,73	683.025.041,64	12%
2006	6.284.738.168,24	705.129.547,46	11%
2007	6.687.795.249,19	738.878.392,89	11%
2008	7.193.827.771,95	778.987.048,66	11%
2009	7.569.047.124,68	902.226.870,38	12%
2010	8.826.847.808,31	1.135.747.695,16	13%
2011	9.726.708.565,37	1.173.204.871,00	12%

Fonte de dados: LIMA (2008); SEFAZ (2012).

Os dados da Tabela 4.6 mostram que a parcela conferida de renúncia fiscal do imposto estadual é elevada. Contudo, a arrecadação do ICMS ainda possui um saldo positivo, pois a taxa real de crescimento do referido imposto, já descontada a renúncia fiscal, é na ordem de 8%, o que representa uma taxa ainda significativa para uma economia, se comparada ao crescimento médio do PIB estadual, que está na ordem de 12% ao ano.

Além do que foi visto anteriormente, sobretudo os resultados do PRODEPE, outros incentivos fiscais foram criados mais recentemente pelo estado de Pernambuco, direcionados para alguns setores da economia, que serão detalhados a seguir.

4.4. Outros Incentivos Fiscais do Estado de Pernambuco

O estado de Pernambuco oferece outros incentivos fiscais além do PRODEPE, entretanto, não cumulativos. Em geral, o estado tenta estimular um setor específico e, para isso, desenvolve uma sistemática de tributação diferenciada a fim de atrair determinada indústria e também outros setores que envolvem a indústria em questão.

Em 2004, foi instituído o Programa de Desenvolvimento da Indústria Naval e de Mecânica Pesada Associado do Estado de Pernambuco (PRODINPE)¹¹. O objetivo desse programa é fomentar investimentos a partir da instalação de estaleiro naval em Pernambuco, viabilizando a construção, ampliação, modernização, reparo e transformação de embarcações, tais como navios e plataformas destinadas à lavra, perfuração, exploração e pesquisa de petróleo ou de gás.

Os principais incentivos oferecidos pelo PRODINPE são:

- i) **Isenção do ICMS** relativa à saída interna de matérias-primas e demais insumos, quando o destinatário for o estaleiro naval; à prestação de serviço interna; à saída interna e interestadual de embarcações, bem como peças, partes e componentes utilizados no respectivo reparo, conserto e reconstrução, promovida por estaleiro naval; à saída interna e à importação de mercadorias relacionadas em decreto do Poder Executivo, quando o destinatário for empresa responsável pelas obras de construção civil ou aquelas relativas à estrutura física do estaleiro naval; e à reintrodução, no mercado interno, de embarcação e de plataforma, ou respectivos módulos, que tenham sido exportados.
- i) **Diferimento do recolhimento do ICMS** na saída interna e na importação de peças que sejam destinadas a integrar o ativo fixo do estaleiro naval; na aquisição, em outra Unidade da Federação, de mercadorias ou bens, relacionados em decreto do Poder Executivo, quando realizada por empresa de construção civil, relativamente ao imposto devido a este estado nos termos da legislação específica.

O programa foi criado exclusivamente para atender uma demanda pontual, ou seja, para beneficiar um estaleiro de classe mundial, considerado um dos maiores e mais modernos do Hemisfério Sul. Representou, portanto, um grande estímulo para Pernambuco não apenas pela instalação da empresa em questão, mas, sobretudo pelo fortalecimento de outras indústrias já existentes no estado, como a de mecânica pesada.

Considerando que a premissa de qualquer programa que vise oferecer incentivo fiscal no estado de Pernambuco é não ter reduzida a arrecadação de ICMS atual, o

¹¹ Lei 12.710 de 18 de novembro de 2004 (vide anexo).

PRODINPE não vai de encontro a essa premissa, uma vez que até o momento da instituição do referido programa, não havia produção ou comercialização de embarcações de grande porte. Portanto, as receitas previstas na Lei de Diretrizes Orçamentárias não foram reduzidas por conta deste novo incentivo fiscal. Pelo contrário, o programa criado contribuiu para o aumento da arrecadação dos tributos estaduais e municipais por conta dos novos investimentos que são gerados em função da instalação do estaleiro naval. Novas empresas fornecedoras para a indústria naval atraídas para o estado também podem ser beneficiadas com incentivos fiscais, no caso, do PRODEPE. De qualquer forma, o estado consegue aumentar sua arrecadação do ICMS.

Ademais, não se trata de criar um incentivo fiscal para atender uma empresa apenas. O objetivo desta medida é ampliar os investimentos no estado a partir da instalação de um estaleiro naval, pois, a vinda de um investimento desse porte representa um importante passo para incluir Pernambuco no caminho de investimentos significativos, como foi o caso da vinda da Companhia Siderúrgica Suape (CSS), impactando positivamente na economia e na geração de empregos.

A entrada de um empreendimento deste porte foi possível haja vista os potenciais existentes no estado, como o Porto de Suape e seus atributos, a saber: localização geográfica e infraestrutura. Ressalta-se que o estaleiro representa uma atividade industrial que permite agregar atividades satélites com uma dinâmica produtiva bastante variada. Além disso, esse investimento contribui para o fortalecimento de Suape como um complexo industrial e não apenas como um terminal portuário.

Outro ponto considerado quando da criação do PRODINPE foi o fato da indústria naval ser um gerador de empregos diretos e indiretos, não só na época da sua construção, mas também durante sua operação. Para tanto, faz-se necessária qualificação da mão de obra para trabalhar num projeto desta envergadura.

Por fim, não se pode esquecer que o estado do Rio de Janeiro já possui uma indústria naval consolidada, fato que poderia atrair, por si só, mais um empreendimento, haja vista que toda uma rede de fornecedores já está estabelecida naquela localidade. Ademais, esse estado oferece um forte conjunto de incentivos fiscais para a indústria em

questão, o que se constitui mais um fator de atração para novos empreendimentos. Por isso, a concessão do incentivo fiscal para a instalação de um estaleiro naval em Pernambuco é condição *sine qua non* frente à competição nacional.

Dois anos mais tarde, em 2006, foi instituída a sistemática de tributação diferenciada do ICMS relativa à refinaria de petróleo¹², ou seja, mais um incentivo direcionado à promoção de uma empresa, tal qual foi instituído o PRODINPE. O referido incentivo fiscal consiste no diferimento do recolhimento do ICMS tanto para itens que compõem o ativo permanente da refinaria, como também as matérias-primas a serem utilizadas no processo produtivo da mesma. Vale lembrar que a instalação da Refinaria Abreu e Lima, alvo do programa em questão, foi anunciada em 2005, numa parceria entre o Brasil e a Venezuela.

Tendo em vista a perda de competitividade da indústria têxtil, principalmente em relação do Ceará, o estado de Pernambuco instituiu mais um programa que tem como finalidade promover os estabelecimentos industriais que realizem atividades de fabricação e montagem de calçados, bolsas, cintos e bolas esportivas. O Programa de Desenvolvimento da Indústria de Calçados, Bolsas, Cintos e Bolas Esportivas do Estado de Pernambuco¹³ foi instituído em 2006 e oferece crédito presumido equivalente a 47,5% do saldo devedor do ICMS para estabelecimentos localizados em municípios da RMR e 90% para aqueles localizados em municípios fora da RMR. O estímulo criado por este programa ressalta a estratégia de interiorização do desenvolvimento, uma vez que concede um incentivo fiscal relevantemente maior para os empreendimentos que pretendem se instalar fora da RMR. Este programa deixa claro também que o benefício fiscal não poderá ocorrer cumulativamente com a fruição de incentivos do PRODEPE.

Outro programa desenvolvido especificamente para atender às necessidades de um setor foi o Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo do Estado de Pernambuco (PRODEAUTO)¹⁴, instituído pela Lei nº 13.484 de 29 de junho de 2008. Sua finalidade é fomentar investimentos no setor automotivo e respectivos insumos e componentes, mediante concessão de incentivos fiscais no âmbito do ICMS para os estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas de veículos nacionais ou

¹² Lei 13.072 de 19 de julho de 2006 (vide anexo).

¹³ Lei 13.179 de 29 de dezembro de 2006 (vide anexo).

¹⁴ Lei 13.484 de 29 de junho de 2008 (vide anexo).

importados, bem como as empresas sistemistas do setor em questão. Considera-se uma empresa sistemista aquele estabelecimento industrial que fornece conjuntos de componentes diretamente para o estabelecimento industrial de veículos beneficiado por este programa.

O incentivo fiscal concedido pelo PRODEAUTO ao estabelecimento industrial constitui-se em:

- a) **Crédito presumido de 95%** do saldo devedor do ICMS;
- b) **Diferimento do recolhimento do ICMS** incidente na importação de insumos destinados à fabricação de veículos automotivos.

Para o estabelecimento comercial atacadista de veículos, é oferecido:

- i) **Crédito presumido equivalente a 95%** do saldo devedor do ICMS;
- ii) **Diferimento do recolhimento do ICMS** incidente na importação de veículos.
- iii) **Diferimento do recolhimento do saldo devedor do ICMS** nas operações com veículos nacionais.

E para o estabelecimento de empresa sistemista, o principal benefício fiscal oferecido é o:

- i) **Diferimento do ICMS** relativo às saídas de componentes destinadas ao estabelecimento industrial de veículos.

A Lei que instituiu o PRODEAUTO deixa claro que a empresa que usufrui do referido programa não poderá, cumulativamente, usufruir do incentivo do PRODEPE. O período de fruição do PRODEAUTO é semelhante ao do PRODEPE, ou seja, doze anos, podendo ser prorrogável por igual período. Percebe-se que não há qualquer restrição de localidade, ou seja, o benefício é o mesmo seja qual for o local escolhido para sua instalação. Portanto, a premissa de interiorização do desenvolvimento não foi evidenciada nesse programa.

Por fim, foi criado um programa que visa estimular a ampliação à atividade portuária do estado de Pernambuco. Em 04 de dezembro de 2009, foi criado através da Lei 13.942 o Programa de Estímulo à Atividade Portuária do Estado de Pernambuco. O

referido programa oferece benefícios fiscais referentes ao ICMS, consistindo no seguinte esquema:

I – redução de base de cálculo do ICMS incidente na **importação** de mercadorias, de tal forma que o montante do imposto a ser recolhido, por ocasião do respectivo desembaraço aduaneiro, corresponda ao valor resultante da aplicação dos seguintes percentuais sobre o valor da referida operação de importação:

- a) 5% (cinco por cento), na hipótese de a alíquota aplicável à mercadoria ser igual ou inferior a 17% (dezesete por cento);
- b) 10% (dez por cento), na hipótese de a alíquota aplicável à mercadoria ser superior a 17% (dezesete por cento);

II – crédito presumido em montante equivalente ao valor do ICMS relativo à **operação de saída** da mercadoria importada, condicionado o seu uso ao efetivo pagamento do imposto relativo à operação de importação, vedada a utilização de quaisquer outros créditos.

Assim como os demais programas, não é possível acumular benefícios de programas distintos, como o PRODEPE. O interesse do estado é fazer com que as empresas importadoras escolham os portos do estado para desembarçar suas mercadorias. Outros estados também fazem uso de mecanismos semelhantes, como Santa Catarina através de seus portos de Itajaí e São Francisco do Sul, Paraná, Espírito Santo, Alagoas e até mesmo Goiás, que não possui saída para o mar, mas se utiliza de zonas secundárias, que consistem no desembaraço através de qualquer porto, sendo direcionada logo em seguida para uma *trading* sediada em Goiás para, só depois, seguir para seu destino final.

O Quadro 4.1 a seguir sintetiza os programas de incentivos fiscais do estado de Pernambuco.

Quadro 4.1 - Síntese dos programas de benefícios fiscais de Pernambuco

Ano	Programa	Setor alvo	Características do Incentivo
2004	PRODINPE	Naval	Isenção do ICMS
2006	Programa de Desenvolvimento da Indústria de Calçados, Bolsas, Cintos e Bolas Esportivas do Estado de Pernambuco	Indústria de calçados e afins	Redução do ICMS com percentual mais elevado em função da localização da planta fora da RMR
2006	Refinaria de Petróleo	Refino de Petróleo	Redução do ICMS
2008	PRODEAUTO	Automotivo	Redução do ICMS de 95% independente da localização da planta
2009	Programa de Estímulo à Atividade Portuária do Estado de Pernambuco	Atividade Portuária	Redução da base de cálculo do ICMS na importação e redução do ICMS na saída.

Analisando todos os programas oferecidos pelo governo do estado de Pernambuco, é importante ressaltar que essas medidas visam, além de atrair novas empresas para a região, equilibrar as receitas provenientes do ICMS, haja vista que o referido imposto é cobrado no estado de origem de mercadoria. Como o Sudeste brasileiro, sobretudo o estado de São Paulo, é concentrador de produtores de diversas mercadorias, parte do ICMS recebido por Pernambuco ao adquirir um produto do estado paulista fica por lá. É importante ressaltar que, embora o estado de Pernambuco ofereça incentivos fiscais para as indústrias de refino e naval, o movimento de desconcentração dessas indústrias partiu, inicialmente, do governo federal.

Portanto, os resultados dos programas de benefícios fiscais devem ser acompanhados para averiguar a eficácia das políticas públicas implementadas. De acordo com a Lei de Diretrizes Orçamentária de 2012, Pernambuco acompanha a estimativa de renúncia de receita do governo do estado em decorrência de todos os tipos de incentivos fiscais descritos anteriormente, incluindo o PRODEPE. Para os anos de 2013 a 2015, foi publicado em diário oficial os seguintes valores:

Tabela 4.7 – Estimativa de Renúncia Fiscal do Governo do Estado de Pernambuco para 2013, 2014 e 2015

Exercício	Incentivo Fiscal (a)	Receitas Correntes (b)	Em R\$ 1.000,00
			Participação (%) (a/b)
2013	96.710,00	24.992.710,60	0,387
2014	96.445,00	27.417.003,00	0,352
2015	96.445,00	30.076.452,00	0,320

Fonte de dados: Balanço do Governo do Estado de Pernambuco 2011

Além de estimar o montante direcionado aos incentivos fiscais e as receitas correntes do estado, o governo calcula a participação da renúncia fiscal proveniente dos incentivos fiscais sobre as receitas correntes, constituindo-se um mecanismo importante para acompanhar o custo efetivo das políticas implementadas. Assim, o governo pode trabalhar para que essa participação fique abaixo de 0,4% a cada ano, de forma a não comprometer as receitas correntes.

É interessante analisar também os principais números resultantes dos programas descritos neste subcapítulo. O incentivo fiscal do PRODINPE foi criado para atender uma demanda pontual, o Estaleiro Atlântico Sul, assim como o incentivo que beneficia a Refinaria Abreu e Lima. A partir dessa impulsão, a indústria naval no estado se expandiu, e hoje conta com outros projetos a se instalar no estado, como o STX Promar e o CMO Construção e Montagem *Offshore*.

A descoberta de uma reserva de petróleo no Brasil, situada entre os estados do Espírito Santo e Santa Catarina, alavancará a economia do país. A reserva possui 800 km de comprimento por 200 km de largura e uma profundidade entre 5 e 6 mil metros abaixo da lâmina d'água. A descoberta aponta para uma reserva de 100 bilhões de barris de óleo, tornando-a uma das maiores reservas do mundo. A nova descoberta equivale a sete vezes o tamanho das atuais reservas de petróleo e gás da Petrobrás no Brasil. Para isso, serão necessários novos navios, plataformas, dutos, refinarias e petroquímicas, que serão construídas no país. Portanto, os novos estaleiros a se instalar em Pernambuco possuem uma boa estimativa de produção futura para atender a demanda que irá surgir com a exploração dessas reservas. Dessa forma, o estado ajudou na vinda desses projetos oferecendo incentivos fiscais diferenciados.

A indústria metalmeccânica, que fornece a estrutura para ambas as empresas, utiliza-se do incentivo fiscal do PRODEPE, já analisado anteriormente. Sendo assim, os fornecedores da indústria naval e da refinaria também possuem incentivos para se instalar em Pernambuco.

Por fim, o PRODEAUTO e o Programa de Estímulo à Atividade Portuária apresentaram os seguintes resultados:

Tabela 4.8 – Número de empresas beneficiadas de acordo com o programa de incentivo fiscal¹⁵

Programa/Ano	2010	2011	2012¹⁶	TOTAL
PRODEAUTO	15	11	8	34
Atividade Portuária	87	33	28	148

Fonte dos dados: Secretaria da Fazenda do Estado de Pernambuco

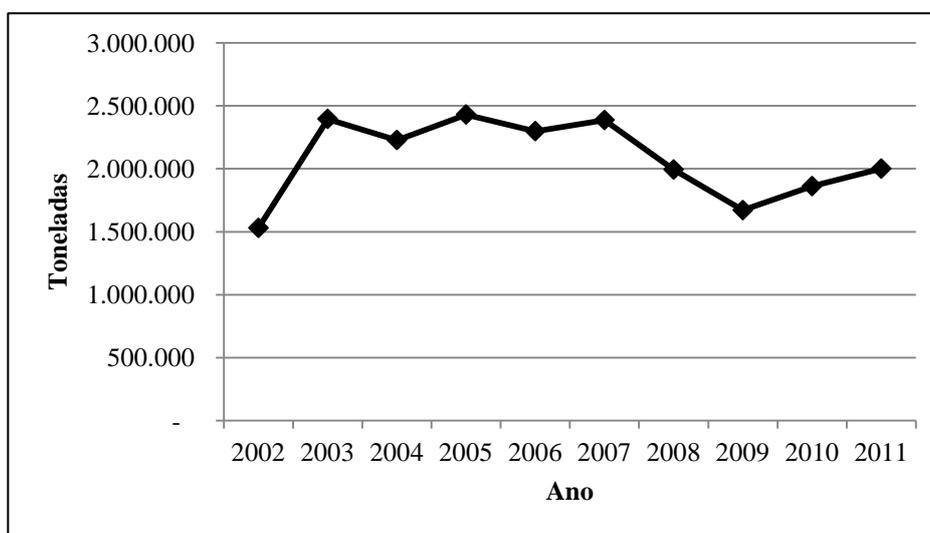
No que se refere ao PRODEAUTO, algumas empresas já usufruem do benefício, como é o caso da GM e da Volkswagen, que possuem uma central de distribuição no estado. Porém, a empresa mais aguardada é a Fiat, que se instalará no município de Goiana, juntamente com suas sistemistas. Ao total, 34 empresas foram beneficiadas com o incentivo do PRODEAUTO até novembro de 2012.

Em se tratando do Programa de Estímulo à Atividade Portuária, o número de empresas beneficiadas totaliza 148, até novembro de 2012. Um termômetro interessante é a movimentação de cargas dos portos do estado.

O Porto do Recife vinha apresentando queda na movimentação de cargas em geral a partir de 2007. Entretanto, a movimentação de cargas começou a subir a partir do ano de 2010, primeiro ano de vigência do programa que estimula a atividade portuária, apresentando um acréscimo de 11% em relação ao ano de 2009, conforme mostra Gráfico 4.7 a seguir.

¹⁵ Não foi possível obter dados no que se refere ao número de empresas beneficiadas com o incentivo fiscal do programa destinado à indústria têxtil e calçados.

¹⁶ Dados coletados em Novembro de 2012.

Gráfico 4.7 – Movimentação de cargas do Porto do Recife de 2002 a 2011.

Fonte: Porto do Recife (2012)¹⁷.

Para o Porto de Suape, a movimentação de cargas vinha apresentando crescimento desde 2004, exceto para o ano de 2009, o que sugere que a crise mundial de 2008 impactou negativamente no resultado do referido porto. Verifica-se que a média de crescimento anual da movimentação de cargas para este porto é de 18%, considerando os anos de 2004 a 2011.

Os programas citados anteriormente foram criados pelo estado de Pernambuco para promover não somente uma empresa, como pode parecer alguns deles, e sim toda uma indústria, estimulando também as empresas fornecedoras. Isso remonta à estratégia de polos de crescimento proposta por Perroux (1967) quando estimulam as indústrias motrizes, como é o caso da indústria automobilística. A partir desse impulso, os efeitos de encadeamento podem ser sentidos. O papel do estado, portanto, é fazer com que tudo isso aconteça.

Entretanto, como bem lembra Hirschman (1958), é preciso que o estado realize investimentos públicos de modo que impulse a propagação de investimentos

¹⁷ Disponível em <http://www.portodorecife.pe.gov.br>. Acessado em 07 novembro 2012.

privados. Assim, toda a infraestrutura física e tecnológica deve ser pensada concomitantemente à instalação desses grandes empreendimentos.

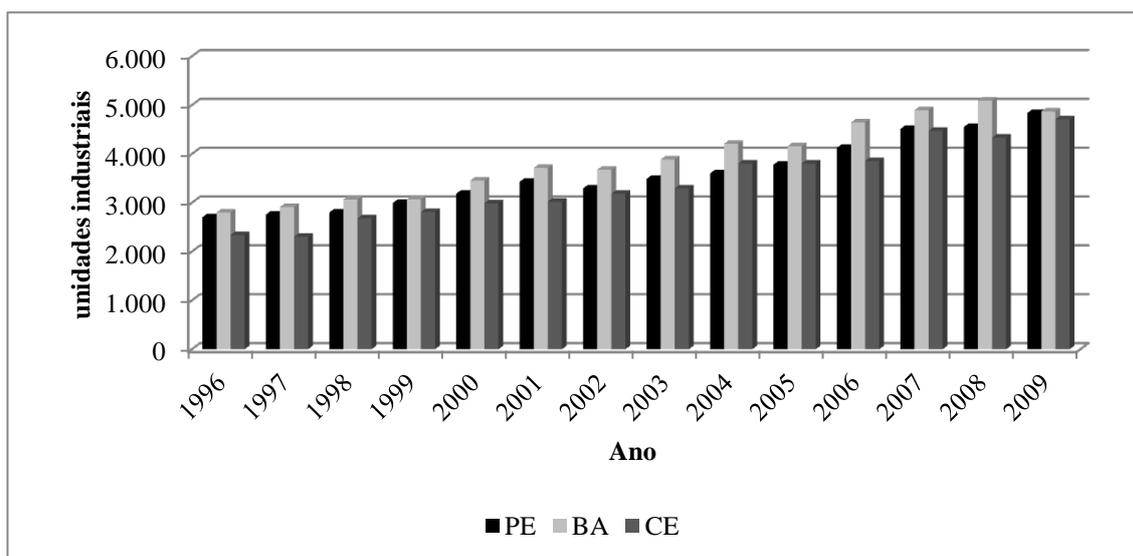
4.5. Impacto Geral dos Incentivos Fiscais

A guerra fiscal existente em vários estados brasileiros visa, em geral, estimular a instalação de unidades industriais para promover o desenvolvimento econômico, conforme relatam vários autores (ALVES, 2001; CERQUEIRA, 2007; NASCIMENTO, 2009; CARDOZO, 2010). Os incentivos fiscais são a ferramenta utilizada para atrair os empreendimentos e, com eles, gerar mais emprego e renda para a população da região alvo.

Como visto anteriormente, Pernambuco oferece alguns incentivos fiscais para as empresas que desejam se instalar no estado. O PRODEPE, o PRODINPE e o PRODEAUTO são alguns deles. Considera-se, neste momento, uma análise de todos os mecanismos de atração de empreendimento do estado de Pernambuco baseados em incentivos fiscais, cujos dados não distinguem o programa que culminou na vinda de determinada empresa.

Inicia-se observando o crescimento das unidades industriais do estado de Pernambuco. Nota-se que este setor passou de 2.704 unidades instaladas em 1996 para 4.839 unidades industriais em 2009, o que representa um crescimento de quase 80%. Todavia, é interessante comparar a magnitude desse crescimento com o de estados vizinhos, como Bahia e Ceará. Neste mesmo período, a Bahia cresceu 74% e o Ceará cerca de 100%. O Gráfico 4.8 mostra essa evolução no número de unidades industriais.

Gráfico 4.8 - Comparativo de unidades industriais em PE, BA e CE.



Fonte de dados: IBGE (2012)

Analisando detalhadamente a composição dessas indústrias para o ano de 2009, a Bahia se destaca com a fabricação de coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis, enquanto o Ceará é destaque na preparação de couros e fabricação de artefatos de couro, artigos para viagem e calçados. Em Pernambuco, a indústria mais representativa é a que fabrica produtos alimentícios, com cerca de 30% das indústrias pernambucanas e com valor de transformação industrial (VTI)¹⁸ mais relevante dentre as atividades desenvolvidas.

Para não sofrer com a concorrência dos estados vizinhos, Pernambuco instituiu leis para incentivar internamente algumas indústrias que estão se expandindo no Ceará e na Bahia. Tanto o setor de petróleo quanto o de calçados estão contemplados com incentivos fiscais específicos. A avaliação da expansão das dimensões setoriais pode ser obtida com os dados da Tabela 4.9.

¹⁸ Valor da diferença entre o valor bruto da produção industrial e os custos das operações industriais.

Tabela 4.9 - Estabelecimentos industriais instalados em Pernambuco

Setores Industriais	CNAE 1.0	CNAE 2.0	Número de estabelecimentos		Taxa de Variação (%)
			1996	2009	
Mineral não-metálico	26	23	265	473	78%
Metalurgia	27 e 28	24 e 25	171	314	84%
Material de transporte	34 e 35	29 e 30	43	77	79%
Madeira e mobiliário	20 e 36	16, 31 e 32	219	324	48%
Papel e gráfica	21 e 22	17 e 18	220	259	18%
Química / borracha / plástico	24 e 25	20 e 22	284	383	35%
Indústria têxtil	17	13	113	185	64%
Vestuário e calçados	18 e 19	14 e 15	230	1.116	385%
Alimento e bebida	15	10 e 11	905	1.357	50%

Fonte de dados: PIA/IBGE (2012).

De acordo com o comparativo estabelecido para os anos de 1996 e 2009, o setor de vestuário e calçados cresceu vertiginosamente. Todavia, esse crescimento foi puxado especificamente pela indústria de vestuário que, sozinha, teve uma taxa de variação de 441% no mesmo período analisado. A expansão do referido setor é alavancada principalmente pelo Pólo de Confecção do Agreste, que abrange as cidades de Caruaru, Toritama e Santa Cruz do Capibaribe, responsáveis por 75% de toda a produção do setor do estado. Esse crescimento ocorreu ao longo dos anos 90, e seu início foi marcado pela produção de peças de baixa qualidade, utilizando a matéria-prima vinda do Sul do Brasil (ARAÚJO e PEREIRA, 2006; VIANA, 2012).

É importante frisar que não se trata de grandes indústrias do setor de vestuário que se instalaram na região supracitada, e sim de pequenos estabelecimentos, informais em sua maioria, que desenvolveram as suas vocações para se expandir. Também não pode ser considerada a política de incentivos fiscais a responsável por esse crescimento, uma vez que uma parcela significativa das empresas da região não usufrui dos benefícios fiscais por não serem empresas legalizadas.

Apresentando um crescimento de 84%, está a indústria metalúrgica, composta pela metalurgia básica e pela fabricação de produtos de metal – exceto máquinas e equipamentos. Essa indústria abastece de alumínio, cobre e ferro outras indústrias, sendo considerada indústria de base. Seu crescimento foi impulsionado pela expansão

de outros estabelecimentos no estado que demandam seus produtos, que por sua vez contou com o estímulo dos incentivos fiscais oferecidos na região. Portanto, sugere-se que a política de incentivos fiscais teve influência indireta no crescimento desse segmento.

De maneira geral, não se pode afirmar que houve uma mudança significativa do perfil setorial das indústrias instaladas em Pernambuco, pelo menos até 2009. Pode-se considerar, no entanto, que houve o fortalecimento das indústrias incentivadas no estado, uma vez que os setores incentivados apresentaram aumento do número de estabelecimentos ao longo de treze anos, mesmo frente a um processo de globalização e suas mazelas, como foi a crise mundial de 2008.

Analisando a distribuição espacial das empresas instaladas em Pernambuco, a concentração das mesmas na RMR foi reduzida do ano de 2005 a 2010, conforme revelam os dados obtidos da RAIS, expressos na Tabela 4.10.

Tabela 4.10 – Número de empresas instaladas em Pernambuco, por região, de 1995 a 2010.

Ano	RMR	RMR / PE (%)	Demais Regiões	Demais Regiões / PE (%)	PE
1995	26.852	67%	12.936	33%	39.788
1996	28.973	67%	14.152	33%	43.125
1997	30.501	66%	15.578	34%	46.079
1998	31.442	65%	16.870	35%	48.312
1999	32.604	64%	18.332	36%	50.936
2000	33.963	63%	19.775	37%	53.738
2001	35.321	62%	21.319	38%	56.640
2002	37.189	62%	22.785	38%	59.974
2003	38.279	62%	23.697	38%	61.976
2004	39.588	61%	25.133	39%	64.721
2005	40.645	60%	27.041	40%	67.686
2006	42.360	59%	29.394	41%	71.754
2007	43.329	58%	31.090	42%	74.419
2008	44.631	57%	33.405	43%	78.036
2009	47.013	57%	35.749	43%	82.762
2010	50.218	56%	39.107	44%	89.325

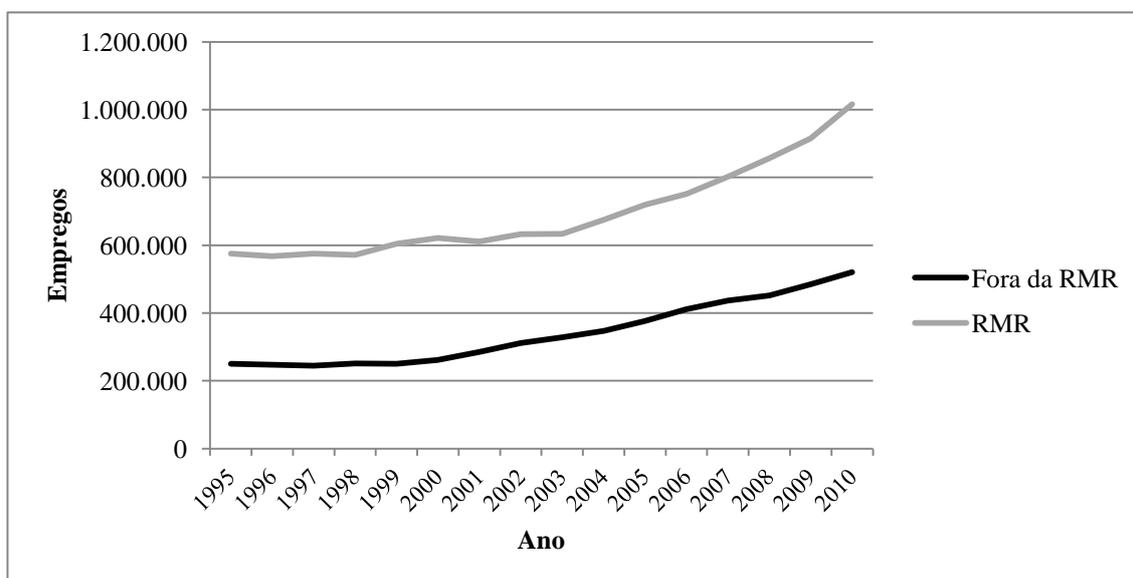
Fonte de dados: CAGED / Anuário RAIS

A RMR ainda é a mais cobiçada pelas empresas e é composta pelos seguintes municípios: Abreu e Lima, Araçoiaba, Goiana, Serinhaém, Escada, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, Recife e São Lourenço da Mata.

Entretanto, conforme dados expressos na Tabela 4.10, a participação da RMR, nos últimos quinze anos, caiu de 67% para 56% do total de empresas instaladas no estado de Pernambuco. Esta é uma informação relevante para a interiorização do desenvolvimento, uma vez que representa a movimentação econômica de regiões fora do perímetro da RMR, historicamente concentradora. Em números absolutos, esse crescimento representa quase 10 mil novas empresas instaladas fora da RMR e, conseqüentemente, novos postos de trabalho são gerados. Não obstante, é necessário avaliar a distribuição espacial dos empregos gerados no estado de Pernambuco.

De acordo com a Relação Anual de Informações Sociais (RAIS) do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) é possível observar, ao longo dos anos, a distribuição dos empregos em duas áreas do estado: na RMR e fora dela. Pode-se notar, portanto, o grau de eficiência da política de incentivos fiscais no que tange a estratégia de interiorização do desenvolvimento, via geração de empregos.

O Gráfico 4.9 a seguir mostra a evolução dos empregos formais na RMR e fora dela, ou seja, nas demais regiões do estado, a saber: Zona da Mata, Agreste e Sertão.

Gráfico 4.9 – Evolução dos empregos formais no estado de Pernambuco

Fonte de dados: RAIS/MTE

Observa-se que a evolução da formalização dos empregos na RMR e nas demais regiões do estado foi bem semelhante. No ano de 1995, a participação dos empregos formais fora da RMR no total de empregos formais em Pernambuco foi de 30%. Quinze anos depois, a participação da referida região cresceu apenas 4 pontos percentuais, ficando com 34% do total de empregos formais em Pernambuco no ano de 2010.

Questiona-se, portanto, a eficiência da política de incentivos fiscais no que tange sua meta de interiorização do desenvolvimento. Comparadas as áreas territoriais de ambas as regiões analisadas, registra-se que a RMR possui 3% da área territorial pernambucana e as demais regiões abrangem 97% da área total. Em relação à população, a RMR abriga 43% da população pernambucana enquanto que os 57% restante da população está espalhado pelas demais áreas do estado. A RMR concentra boa parte da população pernambucana e da mão de obra empregada, haja vista que o número de oportunidades ainda é maior nessa região.

Analisando os dados de saldo de movimentação de empregos de cada região, considerando admissões menos desligamentos, observa-se que a RMR é a região que mais se contrata em todos os anos analisados, conforme Tabela 4.11 a seguir, com exceção do ano de 2003, cujo saldo foi superado pela Zona da Mata.

Tabela 4.11 – Saldo de movimentação de empregos nas regiões de Pernambuco, dos anos de 2000 a 2011.

Saldo de movimentação (admissões – desligamentos)					
Ano / Região	RMR	Zona da Mata	Agreste	Sertão	TOTAL
2000	27.269	3.266	3.760	971	35.266
2001	12.347	274	3.963	1.213	17.797
2002	12.245	- 1.062	3.972	774	15.929
2003	2.959	7.509	2.031	403	12.902
2004	22.718	6.183	4.545	1.169	34.615
2005	25.326	3.468	7.694	1.939	38.427
2006	22.526	6.968	6.762	1.902	38.158
2007	32.136	1.647	7.481	1.621	42.885
2008	39.910	2.120	6.418	1.491	49.939
2009	33.295	833	5.840	2.554	42.522
2010	71.374	7.194	11.377	8.042	97.987
2011	55.102	3.963	8.280	568	67.913
TOTAL	357.207	42.363	72.123	22.647	494.340
% Região	72%	9%	15%	5%	100%

Fonte de dados: CAGED

O saldo de movimentação de empregos na RMR é muito superior ao observado nas demais regiões do estado. Ao longo dos últimos doze anos registrados na Tabela 4.11, a RMR movimentou mais de 70% dos empregos do estado, seguido pelo Agreste, com 15%, Zona da Mata com 9% e, por fim, o Sertão, com apenas 5%.

Levar o desenvolvimento para o interior do estado torna-se um desafio, sobretudo porque o interior não possui mão de obra com a qualificação necessária para abarcar um projeto de grande envergadura. Na década de 70, quando muitos projetos incentivados pela SUDENE aportaram em Pernambuco, a RMR foi a mais escolhida em detrimento das demais regiões do estado, constataram Lima *et al.* (2007). Esse movimento ainda perdura nos anos recentes, mesmo com a oferta de incentivos fiscais do estado, que diferenciam os projetos de acordo com região aonde irão se instalar, ou seja, oferecendo um benefício maior para aqueles que escolherem o interior para se instalar. Portanto, a estratégia de interiorização do desenvolvimento requer esforços adicionais, como a criação de uma infraestrutura física e tecnológica ajustada, sem a

qual, a mão de obra não terá estímulo para se deslocar, e continuará concentrada na RMR.

Haja vista que a política de incentivos fiscais não é capaz de, sozinha, atrair empresas para o estado, a dinâmica de atração de investimentos pernambucana considera também outros aspectos para estimular a vinda de novos empreendimentos para o estado, que serão detalhados nos capítulos posteriores.

4.6. Considerações Conclusivas

As diferenças nos cenários regionais no país tentam ser equalizadas pelo governo com mecanismos semelhantes: o uso de incentivos fiscais. A SUDENE oferece incentivos para a região Nordeste com o objetivo de atrair empresas para a região e, assim, melhorar a renda *per capita* de sua população. De forma semelhante, os governos estaduais também oferecem reduções tributárias para atrair empresas e, assim, gerar renda para a população. Pernambuco faz parte do grande time de estados que trabalham com essa política, renunciando parte do ICMS proveniente da produção das novas empresas.

Uma forma de melhor aproveitar as oportunidades de investimentos foi oferecendo benefícios fiscais diferenciados para aquelas empresas que pensam em se instalar fora da RMR. Quanto mais distante da RMR, maior a redução tributária. Tenta-se, com isso, distribuir os investimentos por todo o estado, descongestionando, assim, a RMR.

Mesmo com o incentivo fiscal estadual na forma descrita, percebe-se que a RMR ainda atrai muitas empresas. As indústrias tecnológicas, cujas características abrangem a participação de grandes grupos¹⁹ na aplicação intensiva de tecnologia no processo produtivo, estão mais concentradas na RMR, enquanto que as demais regiões do estado possuem indústrias mais tradicionais, como as de alimentos e de bebidas. O desenvolvimento da indústria no interior do estado segue uma antiga estrutura industrial produtiva, cujas atividades ainda estão muito associadas à agropecuária.

¹⁹ Inclusive estrangeiros.

Os grandes projetos estruturadores que estão se instalando no estado recentemente também procuraram a RMR para se instalar, motivados principalmente pela proximidade do Complexo Portuário de Suape, que está localizado na RMR. Uma nova estrutura produtiva está sendo implantada no estado, a saber: refinaria de petróleo e indústria petroquímica, indústria naval, fábrica de hemoderivados e de automóveis. Todas essas atividades requerem tecnologia mais avançada, e todos esses novos projetos estão localizados na RMR ou bem próximos dela.

Além do PRODEPE, o estado de Pernambuco criou outros programas de incentivos fiscais direcionados para alguns dos projetos citados anteriormente. Para a refinaria foi criado um incentivo específico, através da Lei 13.072 de 19/07/2006; para a indústria naval foi criado o PRODINPE; e para a indústria de automóvel foi criado o PRODEAUTO. Esses programas visam fortalecer um segmento em questão, bem como sua cadeia produtiva.

Esses programas tentam equilibrar a competição nacional entre os estados, no que se refere ao poder de atração de investimentos. Entretanto, o que se percebe é que somente esse mecanismo não é capaz de tornar o estado interessante. De fato, a decisão de uma empresa em se instalar em determinada região leva em consideração o custo de toda a operação, e a carga tributária é apenas um deles. A empresa também se preocupa com os custos decorrentes da distância da sua rede de fornecedores e compradores. Dessa forma, quando há um movimento significativo de empresas instalando-se em uma região, sobretudo quando esses projetos possuem uma sinergia, a tendência é que o círculo vicioso de estagnação da região seja quebrado e os benefícios decorrentes dessa migração sejam mais evidentes.

Além dos benefícios trazidos pelos novos investimentos advindos das empresas, as obras de infraestrutura desenvolvidas no Estado contribuem para tornar mais dinâmica sua economia, assunto que será tratado no capítulo seguinte.

5. INFRAESTRUTURA

A literatura atual expõe alguns caminhos para que uma nação consiga obter crescimento econômico. A teoria keynesiana, primeiramente, apoia a premissa de que o governo pode influenciar positivamente o nível de atividade econômica do mercado através dos seus gastos e receitas. Com uso da política fiscal, o governo pode aumentar a demanda agregada e, conseqüentemente, promover crescimento econômico. Todavia, para que a relação entre gastos públicos e crescimento econômico seja positiva, o Estado deve prover bens públicos que sejam facilitadores das atividades econômicas, destacando-se principalmente a melhoria no setor de infraestrutura.

Ressaltam-se muitos trabalhos internacionais que abordam a relação existente entre investimentos em infraestrutura, especificamente, e o crescimento do produto, entre eles Arrow e Kurz (1970), Weitzman (1970), Aschauer (1989a, 1989b) e Hulten (1994, 1996). Resumidamente, Munnell (1990) afirma que

The conclusion is that those states that have invested more in infrastructure tend to have greater output, more private investment, and more employment growth. This evidence supports results found in earlier studies. The empirical work also seems to indicate that public investment comes before the pickup in economic activity and serves as a base, but much more work is required to spell out the specifics of the link between public capital and economic performance (p. 12).

Nota-se que na literatura brasileira a associação entre gastos públicos (oferta de bens públicos) e crescimento econômico também foi estudada, como pode ser observado nos trabalhos desenvolvidos por Ferreira (1994) e Silva e Fortunato (2007). Em outros trabalhos, Ferreira (1996) e Ferreira e Milliagros (1998) utilizaram de um modelo de co-integração para estimar a relação de longo prazo existente entre os investimentos em infraestrutura e o Produto Interno Bruto. Ainda segundo Ferreira e Milliagros (1998), uma análise mais pormenorizada mostra que investimentos em determinados setores de infraestrutura apresentam maior poder para influenciar o PIB do que outros. Eles destacam o setor de energia elétrica, onde aumento de 1% no respectivo investimento gera um aumento no PIB de 0,68%.

Além da análise quantitativa do montante destinado à infraestrutura, outros olhares também são enfocados sobre o tema em questão. Barro (1990), por sua vez, distingue os gastos públicos entre produtivos e improdutivos e considera os gastos com infraestrutura como produtivos, uma vez que geram externalidades positivas e impulsionam o crescimento econômico no longo prazo.

Ascahuer (1989a) e Bogoni *et al.* (2011) complementam a ideia dos benefícios trazidos pelos investimentos no setor em questão, ressaltando a importância do papel do governo local no provimento de serviços públicos como infraestrutura para contribuição no crescimento econômico, uma vez que esses gastos colaboram para o aumento da produtividade do setor privado da economia local.

Assim, nas economias mais desenvolvidas, estudos apontam para o fato de que a qualidade da infraestrutura oferecida tem impacto na produtividade total da economia, afirma Hulten (1996).

Apesar da gama de estudos recentes sobre crescimento econômico destacar o papel da formação de capital, isto é, dos investimentos em infraestrutura, pouca atenção é dada para o uso eficaz dos estoques de capital, uma vez que a maioria dos estudos ressaltam apenas os novos investimentos. É justamente nesse ponto que pode estar parte da explicação do atraso econômico de uma localidade: a má gestão dos meios de produção. Sem uma gestão adequada, pouca será a importância da formação de capital adicional para o crescimento econômico.

Por este motivo, alguns trabalhos apontam para o problema da eficácia da infraestrutura, contudo, o impacto que o mesmo gera no crescimento econômico não é facilmente mensurado. A partir desta lacuna, Hulten (1996) elaborou artigo em que se apoia na obra de Mankiw, Romer e Weil (1992), estabelecendo uma relação entre a eficácia da infraestrutura e o crescimento real do PIB de países de renda baixa e média entre 1970 e 1990, utilizando a infraestrutura como uma *proxy* que representa uma maior eficiência produtiva em geral.

O trabalho de Hulten (1996) mostra que os países de baixa e média renda que possuem uma infraestrutura ineficiente usufruem bem menos dela e, como consequência, tem repercussão negativa no crescimento econômico. Para chegar a esta conclusão, Hulten comparou a experiência da África e da Ásia, onde mais de um quarto

da taxa de crescimento diferencial entre estas duas regiões foi atribuída à diferença de utilização eficaz dos recursos de infraestrutura. Em geral, atribui-se que mais de quarenta por cento do diferencial de crescimento é devido ao efeito de eficácia da infraestrutura, tornando-a uma variável de suma importância para desempenho do crescimento diferencial. Por esta razão, a forma como os investimentos em infraestrutura são aplicados não pode ser negligenciada.

Em países em desenvolvimento, como o Brasil, o interesse dos estudos realizados recai, em sua maioria, sobre o montante de investimentos aplicados em infraestrutura e sua influência na decisão das empresas sobre a localidade aonde irá se instalar. Por consequência, essa decisão tem impacto na geração de renda para os trabalhadores, uma vez que, quanto mais empresas instaladas numa localidade, maior a quantidade de vagas de empregos. Entretanto, é pouco estudada a questão da qualidade do investimento feito em infraestrutura, ou seja, a utilidade de uma obra para a população; a qualidade e, conseqüentemente, a durabilidade de uma obra em função do material empregado; o cumprimento do prazo de execução; entre outros aspectos.

Em suma, os gastos públicos com infraestrutura assumem caráter de complementaridade com os investimentos privados, como ressalta Silva e Fortunato (2007). Assim, fica claro que a decisão de uma indústria em se instalar numa localidade leva em consideração alguns aspectos importantes, entre eles a dotação de infraestrutura da região, em especial a infraestrutura econômica.

5.1. Desenvolvimento da Infraestrutura Econômica

Denomina-se, para efeitos deste trabalho, que a infraestrutura econômica é constituída pelos segmentos de telecomunicações, energia elétrica e transportes. No Brasil, todos esses segmentos passaram por mudanças significativas recentemente, ou seja, todos eles vivenciaram um processo de privatização que alterou a estrutura dos mesmos. Dessa forma, os investimentos realizados nesses setores seguem uma lógica particular, onde muitas vezes o governo e a iniciativa privada trabalham em conjunto para a obtenção de melhorias do setor específico.

O livro coordenado por Bielschowsky (2002) apresenta estudo que investiga a lógica que está por trás da decisão de investir das empresas no segmento de infraestrutura no Brasil, especialmente nos primeiros anos da implantação do Plano Real. Aqueles setores que foram recentemente privatizados apresentam uma taxa de investimento elevada no primeiro momento, especialmente para promover a modernização da empresa que, no passado, não fora contemplada com investimentos, em razão das condições desfavoráveis da economia. Entretanto, muitos dos investimentos realizados pelas empresas recém-privatizadas são feitos por uma questão prevista no contrato de privatização. O grande desafio é transformar os fluxos de investimentos transitórios para um fluxo constante no longo prazo.

A privatização que ocorreu no setor de telecomunicações, por exemplo, foi autorizada no ano de 1997 e já no ano seguinte o processo havia sido concluído. No setor de energia elétrica, o processo de privatização demorou um pouco mais, no entanto, no intervalo de três anos todo o segmento de distribuição de energia elétrica havia sido privatizado. Em relação ao segmento de transporte, as ferrovias foram quase todas privatizadas, ao tempo em que foi autorizada a concessão privada do sistema portuário e das rodovias.

Bielschowsky (2002) utilizou diversas fontes e concentrou as informações de formação bruta de capital fixo numa tabela, aqui reunidas na Tabela 5.1 a seguir, que mostra a evolução dos investimentos realizados nas três categorias de infraestrutura econômica no Brasil.

Tabela 5.1 - Formação bruta de capital fixo em setores de infraestrutura no Brasil (% do PIB)

Setor / Período	1970 - 1980	1981 - 1989	1990 - 1992	1993 - 1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000
Energia Elétrica	2,13	1,47	1,01	0,69	0,47	0,57	0,69	0,89	0,77	0,67
Telecomunicações	0,8	0,43	0,45	0,55	0,53	0,79	0,78	1,18	1,17	1,07
Transportes	2,03	1,48	0,83	0,54	0,42	0,53	0,61	0,75	0,56	0,63

Fonte: Adaptado de BIELSCHOWSKY (2002)

De acordo com os dados da Tabela 5.1, o setor de telecomunicações apresentou uma queda nos investimentos a partir da década de 1980, contudo, voltou ao patamar da

década de 1970 no ano de 1996, quando o processo de privatização já estava em curso. A venda da Telebrás, estatal que comandava o setor de telecomunicações no Brasil, foi concluída em 1998 e o ciclo de investimentos continuou a crescer devido também ao desenvolvimento de um novo nicho de mercado, o da telefonia móvel. Assim, as mudanças no setor ocorreram em função da autorização, pelo Ministério das Comunicações, da entrada de uma empresa privada concorrente e pela privatização da Telebrás. Para dar suporte e organizar o setor, foi criada uma agência reguladora – Agência Nacional de Telecomunicações (Anatel).

Portanto, os investimentos em modernização e expansão do setor de telecomunicações foram estimulados pelo governo federal antes mesmo que a privatização fosse concluída, em 1996. Era preciso preparar o setor antes de levá-lo à privatização. O crescimento do setor de telecomunicações foi consequência dos investimentos realizados, bem como da demanda não atendida que existia no país, tanto para a telefonia fixa quanto para a telefonia celular.

Após a privatização da Telebrás, os investimentos no setor não só continuaram a ser feitos como se intensificaram. Parte desses investimentos estava sendo canalizado para a promoção do progresso técnico da atividade, tanto para melhorar os serviços já oferecidos, como também para sustentar a tecnologia exigida nos novos serviços. Todo esse progresso vivenciado pelo setor de telecomunicações foi resultado, segundo Bielschowsky (2002), da concorrência travada entre a antiga Telebrás e as novas entrantes no mercado.

Diferentemente do que ocorreu com o setor de telecomunicações, o setor de energia elétrica apresentou um decréscimo da participação dos investimentos no PIB brasileiro, conforme Tabela 5.1. Percebe-se que no ano de 1998, ano em que se deu a privatização do setor de energia elétrica, houve uma pequena melhora nos investimentos, entretanto, esse aumento nos investimentos não foi capaz de acompanhar a demanda crescente. Este cenário culminou no que todos conhecem como a crise energética de 2001, que só foi sanada graças a uma combinação de chuvas abundantes no verão de 2001-2002 e racionamento de energia elétrica, haja vista que a utilização dos investimentos realizados no setor quando do agravamento da situação não é imediata.

Destaca-se ainda que o setor de energia elétrica é cercado de incertezas e riscos e, portanto, mesmo com investimentos anteriores à privatização, não foi possível aumentar ou mesmo manter o valor das empresas a serem privatizadas.

O setor de energia é liderado pela Eletrobrás, que foi criada em 1954 pelo presidente Getúlio Vargas e tinha a missão de promover estudos, projetos de construção e operação de usinas geradoras, linhas de transmissão e subestações destinadas ao suprimento de energia elétrica do país. Em decorrência das reformas institucionais e das privatizações ocorridas na década de 90, a Eletrobrás perdeu algumas de suas funções e ganhou outras, como a atuação na distribuição de energia para algumas regiões. É uma empresa de capital aberto controlada pelo governo brasileiro e atualmente atua na geração, transmissão e distribuição de energia elétrica²⁰. Em Pernambuco, a Chesf é a subsidiária responsável pela geração, transmissão e comercialização de energia elétrica. A distribuição de energia elétrica é atribuição da Celpe, que fora privatizada em 2000.

Por fim, o setor de transportes engloba as rodovias, ferrovias e portos, cujos investimentos foram mais relevantes na década de 1970, conforme mostra a Tabela 5.1. Em razão da estagnação de novos investimentos no setor pelo poder público, a privatização se tornou uma saída para modificar a situação desfavorável pela qual passava a maioria das rodovias, ferrovias e portos do Brasil.

Analisando minuciosamente cada um desses subsetores, os portos eram os que apresentavam uma melhor situação, pois a infraestrutura já estava criada, precisando direcionar esforços para a parte da gestão portuária, que possuía entraves na circulação eficiente de mercadorias. Outro gargalo observado foi a deficiência na integração do transporte marítimo com o terrestre.

As ferrovias apresentavam um cenário mais preocupante e a consequência foi a queda da participação do setor ferroviário no período de 1980 a 2000. As ferrovias apresentam um traçado pouco eficiente, com a presença de muitas curvas e trechos íngremes, o que compromete a competitividade das mesmas em relação aos demais modos de transporte.

Por sua vez, as rodovias são as mais utilizadas em função de sua malha, com 164 mil quilômetros pavimentados, dos quais 33% são federais, 49% estaduais e 10%

²⁰ Disponível em www.eletrobras.com

municipais. O restante, ou seja, menos de 10% das rodovias pavimentadas são de administração privada, que por sua vez apresentam um melhor grau de conservação. Todavia, as rodovias sofrem com o fluxo demasiado de cargas, uma vez que a conservação das rodovias não ocorre a contento, ou seja, na mesma velocidade.

Em todos os processos de privatização e investimentos anteriormente descritos, o capital estrangeiro se fez presente. Segundo Monteiro Neto (2005), os Investimentos Diretos Estrangeiros (IDE) tiveram um importante papel no processo de privatização. O capital estrangeiro foi atraído para compra de empresas públicas em processo de privatização e, em menor parte, para novos investimentos.

Mais recentemente, para alterar o cenário econômico do Brasil sem depender da vinda de novos IDE's, o governo federal instituiu em 2007 o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que continha em seus objetivos o direcionamento de esforços para melhoria da estrutura produtiva do país. O programa é destinado a estimular o investimento privado e ampliar os investimentos públicos em infraestrutura, haja vista que muitos projetos de infraestrutura são uma parceria entre governo e iniciativa privada, também conhecida como Parceria Público-Privada (PPP). O BNDES, por sua vez, contribui com este programa dando o suporte necessário no que tange ao financiamento da infraestrutura, que abrange projetos de implantação, ampliação e modernização de empreendimentos, além de reduzir o *spread* básico da linha de financiamento para os segmentos estratégicos.

Com isso, visa-se alcançar o desenvolvimento nacional através da integração da infraestrutura, sobretudo da infraestrutura de transportes. Dessa forma, coíbe-se o isolamento de algumas regiões e mercados.

5.2. Panorama da Infraestrutura Econômica de Pernambuco

Considerando a infraestrutura econômica como denominado na seção anterior e o recente cenário envolvendo setores privatizados, o papel direto do governo do estado de Pernambuco nos investimentos em infraestrutura econômica é limitado. Contudo, a articulação entre governo federal e estadual torna-se uma questão estratégica e não

menos importante, uma vez que canalizar esforços federais para desenvolvimento de obras no estado é tão ou mais importante do que realizar as referidas obras contando apenas com os esforços estaduais. Ressalta-se, ainda, que as ações do governo federal têm maior visibilidade e credibilidade, o que confere às mesmas, olhares interessados da iniciativa privada em saber como isso irá impactar no desenvolvimento do mercado consumidor. Portanto, direciona-se o foco para **o que está sendo feito em Pernambuco**, no que se refere à infraestrutura.

Para acompanhar os investimentos que estão sendo realizados pelo estado de Pernambuco em obras de infraestrutura, é calculada primeiramente a taxa de investimento do estado de Pernambuco, medida que relaciona as despesas de capital (investimento + inversões financeiras) e o Produto Interno Bruto pernambucano.

$$\text{Taxa de investimento de PE} = \frac{\text{Despesas de capital}}{\text{PIB de PE}}$$

Os dados referentes ao volume desembolsado pelo governo estadual, coletados dos balancetes do governo do estado de Pernambuco publicados de 1996 a 2011.1, através dos itens “investimento” e “inversões financeiras” da conta “despesa de capital”, abrangem as despesas com o planejamento e com a execução de obras, em empreendimentos novos e existentes²¹. Quanto ao PIB pernambucano, existem dados oficiais publicados pelo IBGE até 2008, no entanto, através da estimativa de crescimento do PIB para 2009 e 2010, realizada pelo Condepe/Fidem, é possível representar o PIB pernambucano para os respectivos anos com dados estimados. Devido à necessidade de cruzamento das duas categorias de dados, o período que contempla dados efetivos de ambos resume-se aos anos de 1996 a 2008, relacionados na Tabela 5.2.

21 Conforme definição expressa na Lei 4.320/64, art. 12, §4º.

Tabela 5.2 - Taxa de investimento de Pernambuco de 1996 a 2008

Ano	Despesas de Capital	PIB Pernambuco	Taxa de Investimento
1996	43.758.030,32	19.997.450.695,40	0,22%
1997	57.164.786,64	21.989.185.258,90	0,26%
1998	66.668.116,90	23.270.814.366,84	0,29%
1999	73.814.665,88	24.878.853.987,10	0,30%
2000	528.906.482,01	26.959.112.377,65	1,96%
2001	595.300.383,93	30.244.980.907,93	1,97%
2002	800.302.994,43	35.251.387.496,75	2,27%
2003	352.997.734,57	39.308.429.406,87	0,90%
2004	322.637.901,51	44.010.904.691,03	0,73%
2005	329.490.130,15	49.921.744.141,68	0,66%
2006	446.269.676,39	55.493.342.313,38	0,80%
2007	404.830.770,06	62.255.687.131,33	0,65%
2008	621.944.033,24	70.441.000.000,00	0,88%

Fonte de dados: Balanço do governo do estado de Pernambuco

É possível observar na Tabela 5.2 que, a partir do ano 2000, a taxa de investimento subiu consideravelmente. Pode-se creditar esse crescimento ao uso dos recursos advindos da privatização da Celpe, cujo processo foi disciplinado pela lei nº 11.484 de 13 de dezembro de 1997, no governo de Miguel Arraes. O contrato de operação de crédito foi firmado em 1999 entre o governo do estado de Pernambuco e a Eletrobrás, e o leilão de privatização da Celpe ocorreu em 2000. De acordo com documento da Sefaz/PE²², a receita da privatização da Celpe foi de R\$ 1.895.717.952,21, dos quais R\$ 1.350.788.338,44, ou seja, mais de 70%, foram destinados para investimentos e inversões.

De acordo com a lei nº 11.484/97, os recursos oriundos do processo de venda da Celpe deveriam ser investidos, em grande parte, em projetos de infraestrutura. De fato, conforme Relatório Anual do exercício de 2001 do governo do estado de Pernambuco, investimentos foram direcionados para a duplicação da BR 232, parcerias na ampliação do Porto de Suape e na construção do Aeroporto Internacional dos Guararapes,

²² Dados obtidos do Quadro Resumo da Execução Orçamentária dos Recursos de Privatização da Celpe, disponível em <http://www.sefaz.pe.gov.br/flexpub/versao1/filesdirectory/sessions710.pdf> acessado em 03 de agosto de 2012.

execução do programa Estradas de Pernambuco, reforma e ampliação da malha rodoviária estadual, entre outros. O mais polêmico investimento foi, sem dúvida, a duplicação da BR 232, no trecho Recife-Caruaru, que custou R\$ 410 milhões, segundo informações do Tribunal de Contas do Estado de Pernambuco²³.

A partir de 2003, a taxa de investimento não se manteve no patamar dos três anos anteriores, contudo, ainda superou as taxas verificadas antes de 2000, o que já representa um avanço para a economia pernambucana.

De posse dos dados desagregados em infraestrutura econômica que, pela classificação de Ferreira (1996), abrange comunicação, energia e transporte, é possível verificar a participação de cada um deles nos gastos com infraestrutura econômica, bem como acompanhar a evolução desses gastos. Esses dados estão disponíveis no balanço financeiro consolidado do governo do estado de Pernambuco de 2001 a 2011.

Tabela 5.3 - Dados de infraestrutura econômica de Pernambuco de 2001 a 2011

Ano	Comunicação	Energia	Transporte
2001	3.268.905,79	21.177,80	434.744.660,94
2002	3.770.026,63	272.931,79	537.515.186,12
2003	2.919.248,21	164.237,39	321.472.463,02
2004	622.400,56	261.048,49	292.457.473,61
2005	850.386,95	232.069,39	253.967.346,99
2006	1.569.313,80	246.358,37	308.456.797,19
2007	1.682.867,17	137.221,54	242.879.826,94
2008	1.445.024,63	246.594,24	330.359.957,53
2009	1.575.619,38	-	503.708.418,66
2010	3.800.210,88	-	761.524.237,06
2011	2.159.640,37	484.966,57	828.081.311,36
TOTAL	23.663.644,37	2.066.605,58	4.815.167.679,42

Fonte de dados: Despesas orçamentárias do balanço financeiro consolidado do estado de PE

De acordo com os dados da Tabela 5.3, os investimentos realizados pelo estado de Pernambuco no setor de infraestrutura de transporte foram visivelmente superiores aos outros setores de infraestrutura, de 2001 a 2011. Observando mais detalhadamente

²³ Disponível em

http://www.tce.pe.gov.br/internet/index.php?option=com_content&view=article&id=3341:mais-uma-polemica-na-br-232&catid=419:2010-setembro&Itemid=169. Acessado em 07 novembro 2012.

os desembolsos da rubrica nº 26 do balanço geral do governo do estado de Pernambuco referente a “transporte”, o subitem “transporte rodoviário” passou por uma forte variação positiva, recebendo mais recursos, além de ter sua participação aumentada quando comparados os anos de 2004 e 2011. A Tabela 5.4 mostra a alocação dos recursos em transporte.

Tabela 5.4 - Recursos do governo estadual direcionados para o setor de transporte em 2004 e 2011

Balanço do Governo de PE	Ano 2004		Ano 2011		Variação de 2004 a 2011
	(R\$)	%	(R\$)	%	
Transporte	292.457.473,61	100,00%	828.081.311,36	100,00%	183%
Planejamento e Orçamento	1.263.466,43	0,43%	2.972.871,94	0,36%	135%
Administração Geral	59.600.914,16	20,38%	77.245.360,27	9,33%	30%
Normatização e Fiscalização	6.233.536,76	2,13%	13.026.700,13	1,57%	109%
Tecnologia da Informação	-	0,00%	11.224.500,15	1,36%	
Formação de Recursos Humanos	768.725,98	0,26%	97.797,82	0,01%	-87%
Transportes Coletivos Urbanos	11.037.779,68	3,77%	444.605,41	0,05%	-96%
Preservação e Conservação Ambiental	605.204,73	0,21%	-	0,00%	
Turismo	168.700,64	0,06%	-	0,00%	
Transporte Aéreo	72.412.807,84	24,76%	77.392,47	0,01%	-100%
Transporte Rodoviário	133.625.039,41	45,69%	671.062.197,45	81,04%	402%
Transporte Ferroviário	-	0,00%	8.109.184,76	0,98%	
Transporte Hidroviário	-	0,00%	466.325,86	0,06%	
Outros Encargos Especiais	6.741.298,08	2,31%	43.354.375,10	5,24%	543%

Fonte de dados: Balanço Geral do Governo do Estado de Pernambuco de 2004 e 2011.

Analisando minuciosamente o montante alocado no subitem “transporte rodoviário” no balanço geral do governo do estado de Pernambuco em 2011, o Programa de Qualificação da Infraestrutura Viária recebeu mais da metade dos R\$ 671.062.197,45 aplicados no referido subitem, ficando em segundo lugar em alocação de recursos o Programa Mobilidade Pernambuco. Ambos os programas são recentes e não existiam em 2004, ano de comparação da Tabela 5.4. Esses programas foram criados para promover acessibilidade entre os municípios e as regiões de desenvolvimento do estado de Pernambuco e para tornar eficiente a infraestrutura da mobilidade da RMR, respectivamente.

Para se ter uma ideia da importância dos novos programas criados pelo governo do estado de Pernambuco, em 2004, as operações de ampliação, melhoramento e

manutenção da malha rodoviária do estado contavam com R\$ 114.396.893,63²⁴ de investimentos e eram as rubricas que mais concentravam recursos. Em 2011, foram investidos R\$ 82.562.085,53 nas referidas rubricas, ou seja, os investimentos nessa operação diminuíram, enquanto outros programas foram agregados.

De maneira geral, o Departamento de Estradas e Rodagens de Pernambuco (DER) é o órgão estadual através do qual mais recursos são canalizados para o transporte rodoviário. Em seu site, disponibiliza o plano de investimentos do governo do estado de Pernambuco, bem como das principais obras realizadas, no que tange à malha rodoviária pernambucana. A Tabela 5.5 evidencia os investimentos em estradas em dois períodos, de 1999 a 2006 e de 2007 a 2011, e revela uma taxa de crescimento na média anual de 22%, a preços reais.

Tabela 5.5 - Investimentos em estradas em Pernambuco no período de 1999 a 2006 e 2007 a 2011

					Preços de 2011
Período		Total	Média anual		Crescimento na média anual
Todas as secretarias	1999-2006	R\$ 2.144.754.205,17	R\$ 268.094.275,65		22%
	2007-2011	R\$ 1.387.099.555,56	R\$ 326.376.366,01		

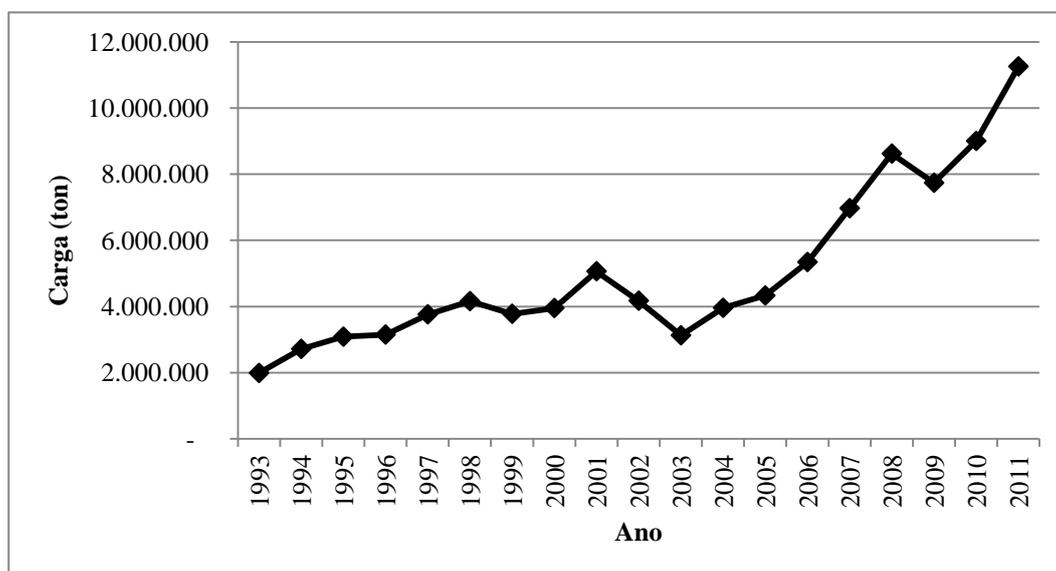
Fonte de dados: DER-PE (2012)

Mesmo sem sair do orçamento do governo estadual, a duplicação da BR 101 também é uma obra que deve ser mencionada pelo seu impacto positivo que representa no escoamento dos insumos e também do produto final, ou seja, os benefícios para o estado são fundamentais para interligar Pernambuco com os demais estados no Nordeste, bem como com outras regiões brasileiras.

Ainda no setor de transportes, Pernambuco direcionou esforços para o transporte marítimo, destacando os investimentos recentes realizados no Complexo Portuário de Suape, cuja movimentação de cargas está crescendo numa média de 12% ao ano, conforme pode ser visto no Gráfico 5.1 a seguir. Destacam-se ainda as projeções otimistas para essa movimentação: para 2013, de 30 milhões de toneladas e para 2016, de 50 milhões de toneladas de cargas movimentadas (SUAPE, 2012).

²⁴Preços de 2011

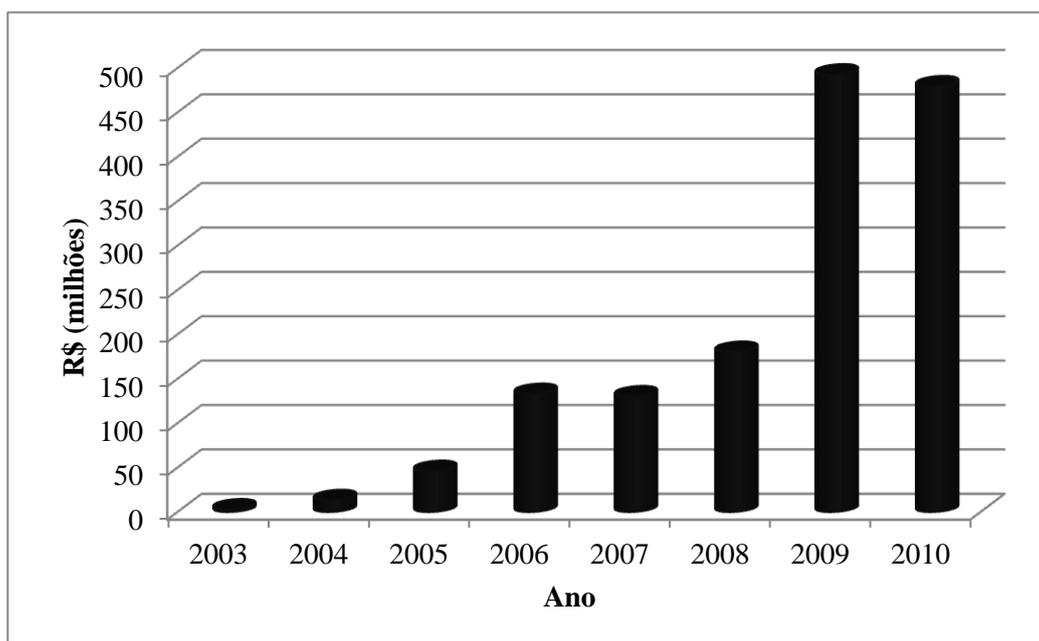
Gráfico 5.1 - Movimentação anual de cargas no Porto de Suape de 1993 a 2011



Fonte: SUAPE (2011; 2012)

Para suportar o crescimento da movimentação de cargas no Complexo Portuário de Suape, muitos investimentos foram feitos. De 2006 a 2010 foram investidos 1 bilhão de reais na melhoria do complexo portuário, que representa mais que o dobro do investido nos 28 anos anteriores (CARTA CAPITAL, 2011).

Para melhor visualizar os investimentos públicos que foram feitos no Complexo Portuário de Suape, abrangendo as fontes estadual e federal, o Gráfico 5.2 apresenta os números dos investimentos realizados de 2003 a 2010. A projeção de investimentos para os anos de 2011 a 2014 é de 4 bilhões de reais para atendimento da demanda presente e futura.

Gráfico 5.2 - Investimentos públicos realizados no Porto de Suape de 2003 a 2010

Fonte de dados: SUAPE (2011). Preços de 2011.

O objetivo do Complexo Portuário de Suape é aumentar a produtividade e atrair navios de grande porte, evitando que os mesmos tenham que desembarcar em portos como o de Santos/SP, e ter a carga transferida para navios menores para chegar até Pernambuco. Para tanto, os próximos investimentos que estão sendo realizados no Complexo Portuário de Suape podem ser vistos na Tabela 5.6.

Tabela 5.6 - Investimentos em curso em Suape

Investimentos	(US\$)
Terminal de Contêineres (Cais 6 e 7)	181,68 milhões
Terminal de Grãos (Cais 8 e 9)	166,67 milhões
Terminal de Granéis Sólidos	262,45 milhões

Fonte: SUAPE (2011)

Dentre as principais obras feitas no Porto de Suape que contam com recursos do governo do estado de Pernambuco, estão as descritas no Quadro 5.2 a seguir.

Quadro 5.2 - Obras em andamento no Porto de Suape com recursos do estado de Pernambuco

Obras em andamento	Valor da obra	Fonte de recurso	Empregos gerados
Requalificação dos cais de múltiplos usos - CMU	R\$ 23.000.000,00	ESTADO	130
Reforço dos cabeços norte e sul da abertura dos arrecifes	R\$ 155.000.000,00	ESTADO	410
Acesso rodoferroviário as ilhas de tatuoca e cocaia	R\$ 110.000.000,00	UNIÃO E ESTADO	322
Duplicação da TDR-Norte e implantação da via expressa	R\$ 145.000.000,00	ESTADO	375
Dragagem do canal externo	R\$ 279.000.000,00	UNIÃO E ESTADO	25
Terraplenagem, pavimentação, drenagem, iluminação viária e sinalização para novos negócios (área de implantação da Efacec e Shineray)	R\$ 25.000.000,00	ESTADO	70
TOTAL	R\$ 714.000.000,00	-	1.332

Fonte: SUAPE (2012)

Além dos investimentos na infraestrutura portuária de Suape, agregando valor ao complexo já existente, outras obras estão sendo desenvolvidas. Algumas delas permaneceram no papel e no imaginário da população por muitos anos e agora estão sendo efetivamente desenvolvidas, conforme será mostrado na próxima seção.

5.3. Principais Obras de Infraestrutura Desenvolvidas no Estado

É importante destacar algumas obras de infraestrutura que têm o poder de modificar a estrutura produtiva de Pernambuco, uma vez que facilitam o dia a dia das atividades econômicas desenvolvidas no estado. Com essas facilidades, é possível que outras empresas tenham o interesse em se implantar na região, constituindo um círculo virtuoso, onde são gerados empregos em função do mercado consumidor que está se desenvolvendo, que por sua vez depende da renda dos trabalhadores que ali estão empregados. Portanto, os investimentos citados são como um ponto de ruptura mencionado por Myrdal (1968), em que o círculo vicioso de pobreza e estagnação é quebrado para dar lugar a um ciclo expansivo de desenvolvimento econômico e social.

Por esta razão, é feita uma análise detalhada das grandes obras de infraestrutura que estão sendo realizadas no Estado. Para tanto, faz-se necessária uma análise exploratória do grau de representatividade dos investimentos em infraestrutura para as indústrias de Pernambuco, indicando as regiões do estado que serão beneficiadas e de que forma serão beneficiadas. De fato, esses investimentos são importantes para a decisão das empresas em se instalar no estado e, por este motivo, elas serão estudadas. O Quadro 5.3 a seguir revela algumas dessas obras que estão sendo desenvolvidas no estado.

Quadro 5.3 - Principais obras de infraestrutura em Pernambuco

Obras	Objetivo
Ferrovia Transnordestina	Ferrovia interestadual
Plataforma Logística de Salgueiro	Apoio logístico à Ferrovia Transnordestina
Transposição do Rio São Francisco	Projeto de Irrigação

Fonte: Elaboração Própria.

Portanto, com o detalhamento das obras elencadas é possível fazer uma análise do papel de cada uma delas na movimentação da economia pernambucana.

5.3.1. Ferrovia Transnordestina

A Ferrovia Transnordestina ficou por muito tempo no imaginário do nordestino. Trata-se de uma obra que vai ligar os portos de Pecém, no Ceará, e o porto de Suape, em Pernambuco, à cidade de Eliseu Martins, no Piauí. A ferrovia, quando concluída, terá um trajeto de 1.728 quilômetros de extensão e custará R\$ 5,4 bilhões²⁵ dos quais R\$ 3,4 bilhões já foram investidos, sendo a maior parte dos recursos, cerca de 80%, vindos do governo federal através do PAC, cujo objetivo do programa é estimular o investimento privado ao tempo em que amplia os investimentos públicos em infraestrutura. O governo do estado de Pernambuco, além da articulação realizada junto ao governo

²⁵ Segundo relatório de gestão da SUDENE de 2008. Os custos atuais do projeto – inclusos no PAC – ultrapassam R\$ 8,2 bilhões, conforme cálculos da concessionária da obra, a Transnordestina Logística S/A (TLSA).

federal para viabilização da ferrovia, realizou a desapropriação de 2.003 imóveis localizados no trecho pernambucano, correspondendo a 717,6km da ferrovia.

Trata-se de uma PPP, liderada pelo Grupo CSN - Companhia Siderúrgica Nacional, controlador da Transnordestina Logística S.A. (TLSA) e faz parte do PAC, que atende três estados da região Nordeste. As empresas envolvidas na construção da ferrovia são a Aliança Transnordestina Logística S.A e a Odebrecht Infraestrutura, que já contrataram desde o início da operação, em novembro de 2009, até dezembro de 2011, mais de 15 mil empregados. Segundo o Banco do Nordeste do Brasil (BNB), toda a cadeia produtiva em torno da Ferrovia Transnordestina será responsável pela geração de mais de 500 mil novos empregos, o que revela um poder de encadeamento significativo, confirmando os preceitos da teoria de Hirschman (1958).

O ponto de partida no estado do Piauí é o município de Eliseu Martins, em seguida, os trilhos cruzam todo o estado de Pernambuco até chegar no Porto de Suape. O outro trecho da ferrovia sai do município de Salgueiro em Pernambuco, considerado o canteiro central da obra, e segue cruzando sentido norte o estado do Ceará, até o porto de Pecém. As obras da Ferrovia Transnordestina já passaram pelos seguintes municípios, como mostra o Quadro 5.4, além de Suape (PE), Eliseu Martins (PI) e Pecém (CE):

Quadro 5.4 - Municípios com obras da Ferrovia Transnordestina

Estado	Municípios
Pernambuco	Serra Talhada, Custódia, Arcoverde, Araripina, Nascente, Parnamirim e Salgueiro
Piauí	Paulistana, Simplício Mendes e Itaureira
Ceará	Missão Velha e Brejo Santo

Fonte: Elaboração Própria

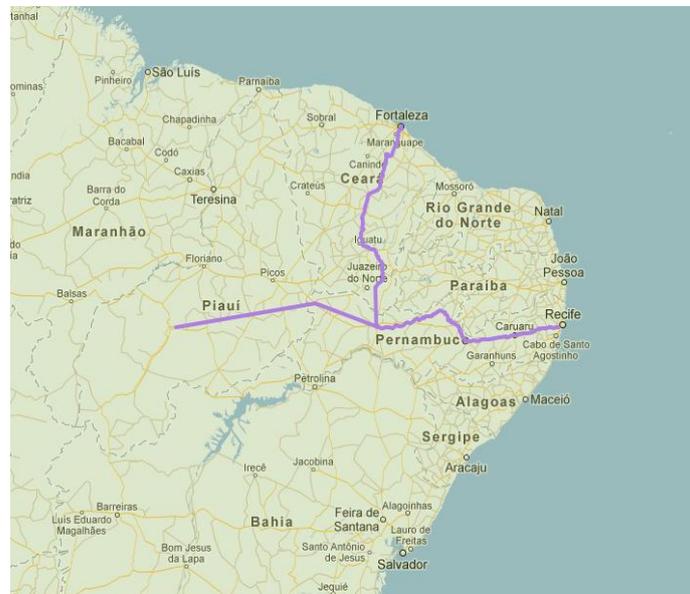
É uma obra robusta que faz parte do ciclo de desenvolvimento econômico e social da região Nordeste. A ferrovia ajudará na logística regional de escoamento da produção agrícola e mineral, cortando o Nordeste até chegar a portos de calado profundo, que permitem atracar navios de grande porte, possibilitando viagens intercontinentais. Sem dúvida, isso contribuirá para a elevação da competitividade

regional. Do total de recursos destinados à investimentos no estado na área de transporte, a Ferrovia Transnordestina consome 36,4% dos recursos, segundo Buarque (2012).

Para se ter uma ideia da dimensão desta obra, já foram realizados mais de 34 milhões de metros cúbicos de terraplanagem, além de 37 obras especiais, como pontes e viadutos até junho de 2012, para viabilizar a ferrovia. Foram feitos investimentos de mais de 200 milhões de reais para a aquisição de seis locomotivas e 480 vagões a serem utilizados pela ferrovia. O município de Salgueiro em Pernambuco é o coração da obra, concentrando a maior fábrica de dormentes do mundo e uma usina de britagem. A obra foi iniciada em junho de 2006 e até julho de 2012, no entanto, apenas 46% das obras de infraestrutura haviam avançado²⁶.

O primeiro trecho a ser concluído será o que liga o porto de Suape em Pernambuco ao município de Eliseu Martins no Piauí, com previsão até o final de 2013. Posteriormente, até 2014, será entregue o trecho que ligará Salgueiro em Pernambuco a Pecém, no Ceará. A obra é necessária para suportar o desenvolvimento econômico da região, cruzando as terras nordestinas do sertão ao litoral, como mostra a linha destacada na Figura 5.1 a seguir.

26 Disponível em <http://www.csn.com.br/irj/portal/anonymous?NavigationTarget=navurl://7ec8523e0cf9c4a73911805d00207623>. Acessado em 06 de agosto de 2012.

Figura 5.1 - Traçado da Ferrovia Transnordestina

Fonte: PAC (2012)

A Ferrovia Transnordestina corta o estado de Pernambuco de leste a oeste, o estado do Ceará de norte a sul e o estado do Piauí no centro. A relação de municípios por onde a ferrovia passará está contida no Quadro 5.5 a seguir.

Quadro 5.5 - Municípios por onde passará a Ferrovia Transnordestina

Piauí	Pernambuco	Ceará
Eliseu Martins	Ipojuca	Aurora
Pavussu	Escada	Barreira
Rio Grande do Piauí	Primavera	Baturité
Itaueira	Ribeirão	Capistrano
Flores do Piauí	Gameleira	Caucaia
Pajeú do Piauí	Água Preta	Cedro
Ribeira do Piauí	Joaquim Nabuco	Guaiúba
São José do Peixe	Palmares	Icó
São Miguel do Fidalgo	Catende	Iguatu
Paes Landim	Bonito	Itapiúna
Simplicio Mendes	Belém de Maria	Lavras da Mangabeira
Nova Santa Rita	São Joaquim do Monte	Maranguape
Bela Vista do Piauí	Cupira	Milagres
Conceição do Canindé	Agrestina	Missão Velha
Campo Alegre do Fidalgo	Altinho	Palmácea
São Francisco de Assis do Piauí	São Caetano	Piquet Carneiro
Jacobina do Piauí	Tacaimbó	Quixadá
Paulistana	Cachoeirinha	Quixeramobim
Betânia do Piauí	São Bento do Una	Redenção
Curral Novo do Piauí	Belo Jardim	São Gonçalo do Amarante
Simões	Sanharó	Senador Pompeu
	Pesqueira	
	Alagoinha	
	Venturosa	
	Pedra	
	Arcoverde	
	Buíque	
	Sertânia	
	Tupanatinga	
	Custódia	
	Betânia	
	Flores	
	Calumbi	
	Serra Talhada	
	Mirandiba	
	São José do Belmonte	
	Verdejante	
	Salgueiro	

Fonte: CSN²⁷

Percebe-se ainda através da análise da Figura 5.1 que a Ferrovia Transnordestina vai permitir que a produção de regiões mais afastadas do litoral possa utilizar o porto

²⁷ Disponível em

<http://www.csn.com.br/irj/portal/anonymouse?NavigationTarget=navurl://6664f7cdec66de13f9e10ae96e759342>. Acessado em 06 de agosto de 2012.

marítimo para exportar seus produtos, resultando numa vantagem competitiva para a atividade. Esses investimentos em infraestrutura beneficiam as atividades produtivas desenvolvidas em Pernambuco, bem como nos estados vizinhos, pois eles ajudam a formar uma rede de amenidades benéficas à atração de empresas, como reforça Klaassen (1977). As atividades da região que serão beneficiadas com a nova logística estão listadas no Quadro 5.6.

Quadro 5.6 - Setores beneficiados com a construção da Ferrovia Transnordestina

Produto	Região
Soja e fertilizantes	Sul do Maranhão
Frutas, café, fertilizantes	Centro-leste do Piauí
Fertilizantes, sal, farelo, cimento, soja, feijão, óleo de soja	Sul Piauí (fronteira com a Bahia)
Fertilizantes, sal, gesso, cimento	Norte do Ceará
Gipsita, gesso	Sul do Ceará / Sertão de Pernambuco
Frutas, sal, minério	Rio Grande do Norte
Álcool, fertilizantes, algodão, açúcar, combustíveis, contêineres	Pernambuco / Paraíba
Frutas, açúcar, álcool	Pernambuco

Fonte de dados: BNDES²⁸

O setor de fruticultura irrigada do Sertão de Pernambuco será um dos beneficiados quando a referida ferrovia estiver operando. Trata-se de um setor em expansão, que recebe novas empresas a cada ano, conforme análise feita no capítulo anterior. Atualmente, a via mais rápida de escoamento da produção é a aérea. A ferrovia trará mais uma opção de escoamento da produção. O reflexo disso pode ser visualizado na expansão de toda a cadeia produtiva, tornando o Sertão um centro de desenvolvimento da fruticultura irrigada do estado, aglomerando empresas e gerando renda para sua população, medida de suma importância.

O estado de Pernambuco também oferece sua contribuição ao projeto da Ferrovia Transnordestina, através de investimentos que apoiem à implantação da

²⁸ Disponível em http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/seminario/apoio_apl4.pdf Acessado em 14 de agosto de 2012.

infraestrutura logística do interior do estado. A Tabela 5.7 elenca os recursos desembolsados pelo estado para obras da Ferrovia Transnordestina.

Tabela 5.7 - Recursos do estado de Pernambuco direcionados para a Ferrovia Transnordestina

	Preços de 2011
Ano	R\$
2001	186.174,22
2002	2.098.074,76
2003	-
2004	-
2005	601.637,84
2006	7.924.922,02
2007	1.926.828,86
2008	4.407.511,86
2009	26.219.191,77
2010	15.678.831,67
2011	8.109.184,76
TOTAL	67.152.357,75

Fonte de dados: Balanços do Governo do Estado de Pernambuco

Pelos dados apresentados na Tabela 5.7, a Ferrovia Transnordestina era um projeto que já existia antes mesmo que o novo grupo de controladores citados anteriormente assumisse a construção. Entretanto, a obra nunca havia sido efetivamente implementada com o ritmo necessário. Somente em 2006, a obra foi impulsionada de fato, inclusive com ações mais significativas do governo do estado de Pernambuco, como registra a Tabela 5.7.

Vale ressaltar que os anos de 2003 e 2004 não apresentaram nenhum gasto direcionado para a referida ferrovia, no entanto, em 2003, o estado autorizou no seu orçamento a quantia de R\$ 7,8 milhões para ser direcionada para a obra da ferrovia no referido ano, bem como a quantia de R\$ 4.890.620,00 para o ano de 2004, todavia, ambas não foram utilizadas²⁹. Além dos anos citados, os recursos utilizados nos demais anos descritos da Tabela 5.7 também ficaram aquém do que havia sido autorizado. Isto

²⁹ Preços nominais.

representa um indício de que há uma deficiência no programa estadual, seja no planejamento ou na execução.

Esta obra é, portanto, umas das formas de desconcentrar o desenvolvimento do estado, pois ela integra Pernambuco de leste a oeste. Sendo assim, é fundamental que os esforços sejam canalizados para que tal obra seja concluída com brevidade. Este fato espelha não apenas o atendimento do mercado doméstico, mas também a eficiência do estado de Pernambuco e da região Nordeste no atendimento ao mercado internacional.

Todavia, a Ferrovia Transnordestina não visa ainda integrar a região Nordeste com a região Centro-Sul do Brasil. Com isso, algumas atividades ainda sofrerão com a falta de modais eficientes para escoar parte de sua produção, cujos compradores estão localizados nas regiões do Centro-Sul, bem como para adquirir insumos mais baratos, pela mesma razão de logística.

5.3.2. Plataforma Logística de Salgueiro

A logística da região nordestina é hoje um dos entraves para a expansão da economia dos estados que lá estão, pois há dificuldade em integrar as cadeias produtivas existentes na região. Contudo, os investimentos em infraestrutura no Brasil, principalmente em logística, vem crescendo significativamente nos últimos anos, segundo Puga e Borça Jr. (2011). Sobre o assunto, Pernambuco está desenvolvendo a Plataforma Logística de Salgueiro.

Caracteriza-se por um sistema formado por ferrovias, rodovias, centrais de armazenamento, montagem e distribuição de produtos que facilitam o sistema logístico da região Nordeste. Trata-se de um investimento complementar aos demais investimentos em infraestrutura de transporte que estão sendo realizados na região, como a Ferrovia Transnordestina. Com isso, é possível integrar a logística da região, otimizando as vultosas obras em curso.

As atividades que serão focadas com a implantação da Plataforma Logística de Salgueiro são: central de cargas rodoviárias, terminal ferroviário de cargas, terminal aéreo de cargas, estação aduaneira interior, centro comercial e de serviços, centro

administrativo e distrito agroindustrial. Portanto, serão feitos serviços de armazenagem, recebimento e expedição de carga seca e refrigerada; despachos aduaneiros e contratação de cargas; beneficiamento, processamento e embalagem de produtos; fabricação e montagem de produtos; concentração e desconcentração de cargas; entre outros³⁰.

O município de Salgueiro será beneficiado fortemente com a idealização da referida plataforma. Todavia, destaca-se que a obra será de suma importância para toda a região, movimentando a economia regional através não só da redução dos custos logísticos quando se pensa em exportar a produção local, mas também na valorização e movimentação econômica dos negócios do interior da região Nordeste. Pernambuco possui vários polos de desenvolvimento que serão beneficiados com as obras em construção, como descreve o Quadro 5.7.

Quadro 5.7 - Polos de desenvolvimento no estado de Pernambuco beneficiados com as obras de infraestrutura

Região Pernambucana	Atividades econômicas
Região Metropolitana do Recife	Tecnologia da Informação, Turismo
Mata Norte	Cana de açúcar
Mata Sul	Cana de açúcar
Agreste Setentrional	Têxtil
Agreste Central	Avicultura
Agreste Meridional	Pecuária leiteira
Sertão do Moxotó	Apicultura
Sertão do Itaparica	Psicultura
Sertão do Pajeú	Avicultura
Sertão Central	Caprinocultura, Agricultura
Sertão Araripe	Caprinocultura, Gesso
Sertão São Francisco	Vinho, Fruticultura

Fonte: VALOR ECONÔMICO (2010) e CONDEPE/FIDEM (2012).

Uma das atividades que serão beneficiadas com a implantação da plataforma logística de Salgueiro é a gesseira. O gesso é o principal produto da economia da região do Sertão do Araripe, que fica ao lado da região do Sertão Central, onde está localizado

³⁰ Disponível em http://www.bndes.gov.br/SiteBNDES/export/sites/default/bndes_pt/Galerias/Arquivos/conhecimento/seminario/apoio_apl4.pdf Acessado em 14 de agosto de 2012.

o município de Salgueiro. O pólo gesso é um dos polos de crescimento que o estado possui e que deve ser estimulado, seguindo as recomendações de Perroux (1967), e conta com 207 estabelecimentos instalados e 2.115 empregos formais gerados. A referida região possui a segunda maior jazida de gipsita do Brasil, destacando-se no quesito extração mineral. Entretanto, o elevado custo de transporte e de energia torna o gesso pouco competitivo. Portanto, a construção da Ferrovia Transnordestina e a Plataforma Logística de Salgueiro ajudarão nas mudanças do presente cenário da economia do pólo gesso da região sertaneja de Pernambuco. Destaca-se ainda outro produto que tem se desenvolvido na região do Sertão pernambucano: a mamona, matéria-prima para a produção do biodiesel, que também seria beneficiado com toda essa mudança na logística do estado (CONDEPE/FIDEM, 2012).

Para tanto, o governo do estado de Pernambuco criou em 2009 um programa específico para direcionar esforços para a implementação da Plataforma Logística de Salgueiro, bem como para o distrito industrial localizado no município de Salgueiro. Pela Tabela 5.8, percebe-se que o percentual de utilização dos recursos autorizados pelo estado foi muito baixo, sobretudo no ano de 2010, onde foram autorizados recursos na ordem de R\$ 6,6 milhões e apenas 3% disso foi realizado. Em 2011, o percentual de utilização aumentou consideravelmente, entretanto, cabe ressaltar que a parcela de recursos autorizados caiu bruscamente, o que reflete, no mínimo, uma política conservadora do governo no que tange o dimensionamento dos recursos direcionados para o referido ano.

Tabela 5.8 – Recursos autorizados e utilizados no projeto de implantação da Plataforma Logística e Distrito Agroindustrial de Salgueiro

Ano	Recurso Autorizado	Recurso Realizado	Percentual de utilização dos recursos
2009	R\$ 1.010.000,00	R\$ 485.682,81	48%
2010	R\$ 6.605.800,00	R\$ 179.665,27	3%
2011	R\$ 510.000,00	R\$ 444.784,32	87%

Fonte de dados: Balanço geral do governo do estado de Pernambuco

Além dos importantes investimentos em infraestrutura de transporte que estão em curso no estado de Pernambuco, outras obras de infraestrutura devem ser analisadas, visto que contribuem para o desenvolvimento econômico da região.

5.3.3. Transposição do Rio São Francisco

O Nordeste, sobretudo a região do semiárido, convive com os danos que a estiagem de chuva provoca há muitos anos. Considerando que nessa região muitas famílias sobrevivem graças à agricultura familiar, a falta de chuva trás não só um prejuízo econômico, mas também social para essas famílias, que ficam desprovidas de alimentos.

Os governantes sempre demonstraram preocupação com a falta de água no semiárido nordestino, mas pouco fizeram para solucionar esse problema que acomete a região todos os anos. É uma questão que não pode ser tratada com verbas emergenciais, uma vez que já é sabido que o fenômeno é recorrente. Essa estagnação reflete o círculo vicioso de Myrdal, onde não há interesse da iniciativa privada em se instalar na região pois a mesma não proporciona condições mínimas para isso. Sem renda, as pessoas que habitam essa região não movimentam a economia da cidade a ponto de despertar o interesse das empresas. Portanto, a falta de água desencadeia uma série de problemas econômico e sociais para o semiárido nordestino.

Segundo estudo realizado por Castro (2011), o projeto de transposição do rio São Francisco tem o objetivo atender a demanda de água da população que vive na região do semiárido nordestino. O referido projeto é alvo de muito polêmica e, por isso mesmo, nunca fora levado adiante. Entretanto, após várias modificações ao longo do tempo, o projeto vem sendo tocado pelo governo federal desde 2007, quando o então presidente Luís Inácio Lula da Silva estabeleceu que o projeto seria denominado de Projeto de Integração do Rio São Francisco com as Bacias Hidrográficas do Nordeste Setentrional, doravante conhecido como Projeto de Transposição. Sendo assim, o projeto atual, que custará cerca de 8,2 bilhões de reais, permite que haja uma ligação entre a bacia hidrográfica do São Francisco e as bacias do Nordeste Setentrional, garantindo água suficiente para abastecer a região. O projeto beneficiará quatro estados

nordestinos: Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará, garantindo água para mais de 12 milhões de habitantes em 391 municípios.

O objetivo da integração do Projeto de Transposição é o de garantir de água para o desenvolvimento sócio-econômico dos estados que são mais vulneráveis às secas, como Pernambuco, Paraíba, Rio Grande do Norte e Ceará. Destacam-se ainda os grandes centros urbanos que serão atendidos com o abastecimento de água, quais sejam Caruaru, João Pessoa, Campina Grande, Mossoró, Fortaleza, Crato e Juazeiro do Norte, além de outras centenas de cidades de pequeno e médio porte do semi-árido. Portanto, é um projeto direcionado a beneficiar o interior do Nordeste, cujo potencial econômico é relevante, com vistas interiorizar o desenvolvimento, muito concentrado ainda nas capitais dos estados.

Em Pernambuco, especificamente, os benefícios que esse projeto trará quando estiver em operação são:

- uma melhor distribuição espacial dos seus recursos hídricos, pois além da disponibilidade de água do rio São Francisco em cerca de metade da sua fronteira sul, o Estado contará com dois grandes canais (Eixo Norte e Eixo Leste), cortando transversalmente o seu território, a partir dos quais uma rede de adutoras e/ou canais irá, de forma sustentável, garantir o abastecimento das regiões do Agreste e do Sertão, situadas em cotas elevadas e distantes daquele rio;
- a divisão, com os estados do Ceará, Rio Grande do Norte e Paraíba, de parte dos custos de oferta hídrica para as regiões do Agreste e do Sertão, tornando a água, distribuída a partir dos canais do Projeto de Integração, mais barata do que aquela captada diretamente do rio São Francisco por meio de adutoras isoladas (os custos de operação e manutenção da infra-estrutura dos Eixos Norte e Leste serão rateados entre os estados beneficiados, gerando uma economia de escala);
- o aumento da garantia da oferta hídrica proporcionada por dois dos maiores reservatórios do Estado (Entre Montes e Poço da Cruz), estrategicamente situados para permitir o atendimento de demandas atuais e futuras das bacias dos rios Brígida e Moxotó;
- o abastecimento seguro para 113 municípios (2,9 milhões de pessoas em 2025) do Sertão (bacias do Brígida, Terra Nova, Pajeú e Moxotó) e do Agreste, através da disponibilidade hídrica proporcionada diretamente pelos Eixos Norte e Leste, pelos seus ramais (Ramal de Entre Montes e Ramal do Agreste), pelos Açudes Entre Montes e Poço da Cruz, pelos leitos de rios perenizados, em associação com uma rede de adutoras que poderá ser conectada aos canais do Projeto de Integração. (MI, 2012).

Muitos são os recursos canalizados para esta obra, sobretudo advindos da esfera federal. Vale destacar que do total de recursos destinados a investimentos no estado na área de infraestrutura hídrica e de saneamento, a Transposição do Rio São Francisco consome 64,5% dos recursos, segundo Buarque (2012).

Como destacado pelo Ministério da Integração, uma rede de adutoras e/ou canais se faz necessário para que esse grande projeto funcione adequadamente. São projetos do governo federal, mas que contam com o apoio do governo estadual. A Adutora do Pajeú, por exemplo, cujas obras estão orçadas em R\$ 547 milhões³¹, irá abastecer várias cidades do sertão pernambucano e, quando estiver concluída, atenderá cerca de 400 mil pessoas em 21 cidades pernambucanas, além de 8 cidades paraibanas.

No que tange o impacto nas atividades econômicas, muitas serão beneficiadas, sobretudo as que utilizam a água como matéria-prima na sua produção, como a indústria de bebidas, com pólo de destaque no sertão pernambucano, cujo registro de novas entrantes foi realizado nas análises feitas no capítulo anterior.

Outros setores também necessitam de água no seu processo produtivo, como o gesseiro, forte segmento localizado no Sertão do Araripe, e o têxtil, no Agreste do Estado. A escassez de água pode acarretar o aumento do preço do insumo e, conseqüentemente, inviabilizar certas atividades. Constitui-se, portanto, uma amenidade necessária para o desenvolvimento das indústrias nessas regiões mais afastadas do litoral, como teoriza Klaassen (1977).

5.4. Ambiente Gerador de Inovação e Conhecimento

Assim como apontam as novas leituras sobre desenvolvimento econômico (FLORIDA, 1995; ASHEIM e COOKE, 1997; RALLET e TORRE, 1999; DINIZ e GONÇALVES, 2005), o investimento em centros de pesquisa e qualificação da mão de obra deve ser prioridade dos governantes quando se almeja levar grandes empresas para regiões desassistidas.

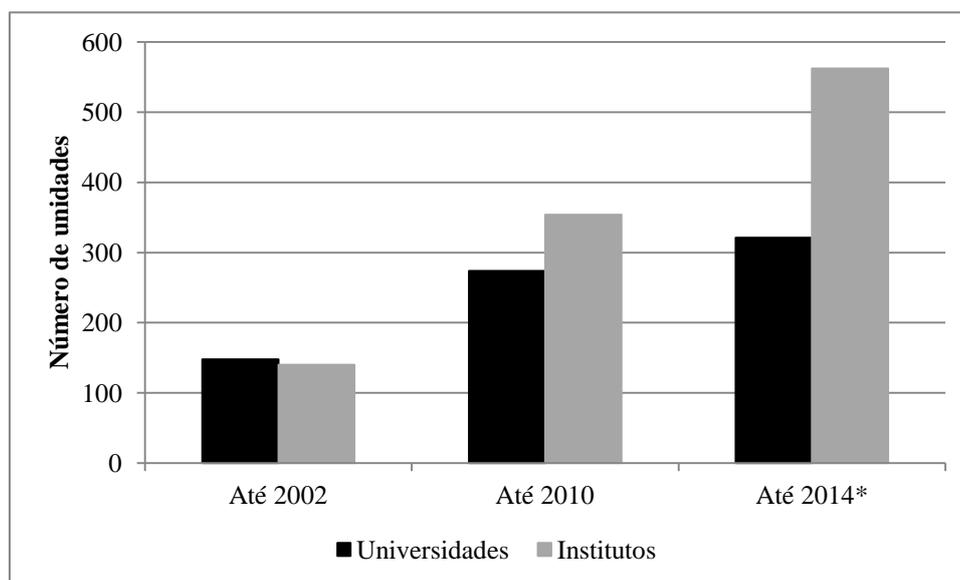
³¹ Segundo <http://g1.globo.com/pernambuco/noticia/2013/03/dilma-chega-pernambuco-para-inauguracao-de-adutora.html>

Em se tratando de prover a região de mais poder tecnológico, Ferreira (2006, p. 488) destaca a importância dos “setores industriais e de serviços que dependem mais do desenvolvimento de recursos humanos e tecnologia avançada e menos propriamente da base local de matérias-primas, como é o caso da informática, turismo, eletrônica etc.”.

Klaassen (1977) afirma que as amenidades existentes na região contribuem para melhorar o ambiente econômico, tornando a localidade mais atrativa. Dentre as amenidades está a educação e uma das formas de qualificar o cidadão é através do ensino superior. Assim, é interessante discorrer sobre a infraestrutura existente, no que tange a educação.

Segundo dados do Programa de Apoio ao Plano de Reestruturação e Expansão das Universidades Federais (REUNI), houve um aumento de 31% no número de Universidade Federais criadas entre 2003 e 2010 no país, democratizando e aumentando as vagas no ensino superior, enquanto que o número de campi cresceu 85%. Os Institutos Federais e de Educação Profissional também se expandiram, registrando crescimento de mais de 150% entre 2002 e 2010, promovendo a formação profissional de muitos, sem que os estudantes precisem sair de suas regiões (REUNI, 2012). O Gráfico 5.3 a seguir confirma a expansão das universidades federais e dos institutos federais no Brasil.

Gráfico 5.3 – Evolução do número de universidade e institutos federais no Brasil



* Previsto

Fonte de dados: REUNI (2012).

Outro dado importante que revela a pulverização do ensino está no número de municípios atendidos com as novas unidades. Isto porque os municípios vizinhos fazem parte do raio de atuação das universidades e institutos. Em 2002, 114 municípios eram atendidos com universidades no país, ao passo que em 2010 esse dado subiu para 230. Para os institutos, 140 municípios eram atendidos pelos institutos federais existentes até o ano de 2002, enquanto em 2010 o número de municípios atendidos saltou para 321.

Pernambuco conta com três universidades federais e uma estadual ao longo de todo seu território, perfazendo 15 unidades de ensino superior em diferentes municípios, bem como 14 unidades que representam o instituto federal, especializadas em cursos técnicos, todos representados no Quadro 5.7 a seguir. Destaca-se ainda que existem no estado 57 instituições de ensino superior privado.

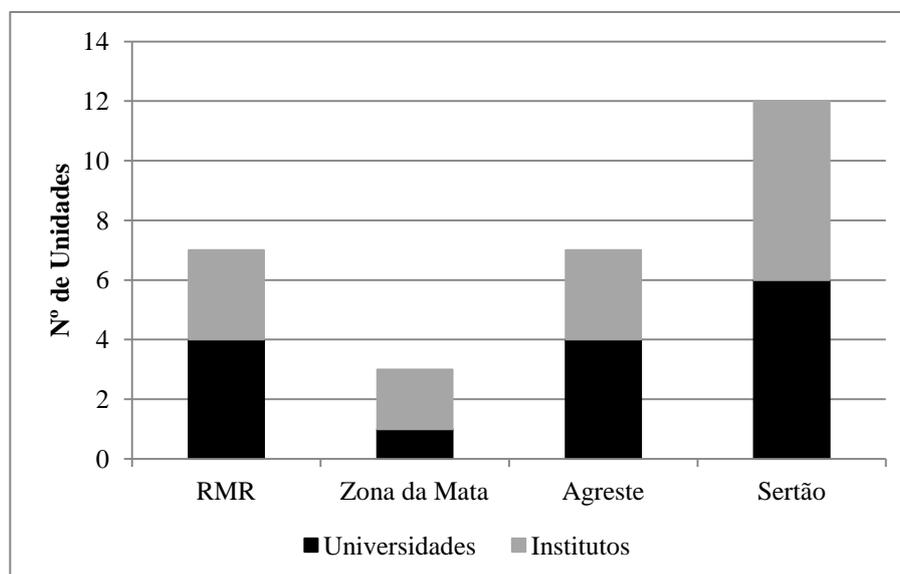
Quadro 5.8 – Universidades e institutos localizados em Pernambuco

Universidades	Campi (municípios)
Universidade Federal de Pernambuco (UFPE)	Recife, Vitória de Santo Antão e Caruaru
Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE)	Recife, Garanhuns e Serra Talhada
Universidade Federal do Vale do São Francisco (UNIVASF)	Petrolina (2)
Universidade de Pernambuco (UPE)	Recife, Nazaré da Mata, Caruaru, Garanhuns, Arcoverde, Salgueiro e Petrolina
Institutos	Unidades (municípios)
Instituto Federal de Pernambuco – (IFPE)	Recife, Ipojuca, Barreiros, São Lourenço da Mata, Vitória de Santo Antão, Caruaru, Belo Jardim, Pesqueira e Afogados da Ingazeira, Ouricuri, Floresta, Salgueiro e Petrolina (2).

Fonte: REUNI (2012) e UPE (2012)

Percebe-se que muitas universidades e institutos federais estão localizados no interior, reflexo direto da política federal de expansão das unidades de educação federal visando a interiorização do conhecimento ao longo de seu território. Fato semelhante ocorre com a distribuição das unidades da universidade estadual. Em geral, os cursos oferecidos em cada uma das unidades tentam se relacionar com as vocações da região. No campus da UFPE em Caruaru, por exemplo, é oferecido o curso de design, voltado para desenvolver as potencialidades do mercado de confecção local. Em Petrolina, a UNIVASF oferece cursos na área rural, como engenharia agrônômica e zootecnia, porém, também oferece os cursos de medicina e enfermagem, de modo a formar profissionais para atender as demandas de uma região em crescimento. Assim, a distribuição das unidades por região em Pernambuco é demonstrada no Gráfico 5.4 a seguir.

Gráfico 5.4 – Distribuição das universidades e institutos federais em Pernambuco, por região.



Fonte de dados: REUNI (2012).

Cabe destacar os 35 cursos de engenharia existentes no estado de Pernambuco, importantes para o avanço industrial do estado, dentre os quais está o novo curso de engenharia naval oferecido pelo campus de Recife da UFPE, que veio para atender uma demanda decorrente do Pólo Naval que está sendo instalado no estado, composto por três estaleiros (Atlântico Sul, Promar e CMO), um consórcio que irá executar serviços de reparos em navios (Consórcio Galíctio) e uma empresa que irá trabalhar na integração de módulos para plataformas (Nalavmare). O mesmo campus também oferece as engenharias química, de energia, de materiais, de produção, cartográfica e biomédica, além das tradicionais civil, elétrica, eletrônica e mecânica.

Os institutos federais oferecem cursos técnicos, superior e de pós-graduação. Dentre os cursos técnicos oferecidos estão telecomunicações, eletrônica, eletrotécnica, mecânica e química industrial no campus do Recife, e no campus de Ipojuca são oferecidos os de química, petroquímica e construção, dentre outros. Existe, portanto, um direcionamento dos cursos oferecidos para a qualificação da mão de obra interessada em ingressar num dos vários segmentos que estão sendo desenvolvidos no estado.

Os institutos e universidades cumprem, portanto, um papel importante na promoção da qualificação de médio e longo prazo. Entretanto, outra forma de qualificar o indivíduo é através de cursos específicos e de curta duração, que são oferecidos por instituições como Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI), Centro de Tecnologias Estratégicas do Nordeste (CETENE) e Instituto de Tecnologia de Pernambuco (ITEP), bem como pelas próprias empresas que necessitam de um treinamento mais específico.

Assim, a cooperação entre esfera pública, seja ela federal, estadual e municipal, e o setor privado pode render ótimos resultados para a economia, quando ambos estão engajados para promover a qualificação da mão de obra local e a transferência de tecnologia.

Tudo isso contribui para confirmar a premissa de que a acumulação de conhecimento é um importante mecanismo de promover o crescimento. Destaca-se também que a acumulação de conhecimento ocorre dentro das empresas, voltado para o treinamento específico no trabalho para atendimento de uma necessidade. O processo de qualificação pode ocorrer, inclusive, concomitantemente ao crescimento da economia. Sendo assim, educação e crescimento devem andar sempre juntos, afirma Galvão (2012).

Todas essas iniciativas de prover o estado de Pernambuco de infraestrutura hídrica, transporte, logística e educacional têm como principal fonte de recursos o governo federal, mais recentemente sob a tutela do PAC. Cabe ao estado de Pernambuco fornecer o apoio necessário para que esses investimentos possam desencadear outros negócios, sobretudo ao setor privado, que consegue impulsionar a economia com mais eficiência e dinamismo.

5.5. Considerações Conclusivas

Quando se pensa no desenvolvimento de uma região, os investimentos públicos são tão importantes quanto os investimentos privados. Assim, para tornar uma região atrativa para as empresas, obras de infraestrutura são essenciais, pois elas ajudam no dia

a dia da empresa. A infraestrutura econômica, que engloba transportes, energia e comunicações, é um elemento lembrado pelas empresas ao decidir sobre a localização de sua planta. Ademais, a infraestrutura também é fator chave para o dia a dia da população.

Percebe-se que grande parte das obras de infraestrutura é custeada pelo governo federal. Cabe ao governo estadual elencar as necessidades da sua região e direcionar as demandas para o governo federal. Em Pernambuco, os investimentos públicos feitos no Porto de Suape foram essenciais para mostrar para as empresas que o estado possuía uma estrutura importante para dinamizar a sua economia. A partir da entrada de grandes empresas no estado, sobretudo no entorno do Porto de Suape, o círculo vicioso de estagnação em Pernambuco começou a ser quebrado.

Novos investimentos públicos em infraestrutura são apresentados a cada momento, reflexo não só da necessidade do estado, constatada pela esfera federal, mas também reflexo da pressão que a iniciativa privada exerce sobre o poder político.

Para melhorar a infraestrutura que atende à região, velhos projetos que beneficiam também o estado de Pernambuco estão sendo executados com a ajuda do governo federal através do PAC. A Ferrovia Transnordestina e a Transposição do Rio São Francisco representam um importante avanço para a integração da região Nordeste. O diferencial apresentado nas referidas obras é que as mesmas estão sendo tocadas em parceria com a iniciativa privada, através de PPP. Essas obras são relevantes para desconcentrar o desenvolvimento da RMR, uma vez que oferece oportunidade à população do interior, não só na fase de construção, mas também quando de seu funcionamento, através da geração de empregos e renda a partir das empresas que passarão a se interessar pelo interior.

Para que os benefícios da vinda de grandes empresas sejam sentidos no próprio estado, é preciso que a população aproveite as oportunidades da melhor maneira, ou seja, ocupando cargos de nível qualificado e conseguindo salários mais robustos, aumentando o nível de renda das famílias. A qualificação da mão de obra é tarefa que não pode ser esquecida, e Pernambuco conta com uma boa quantidade de universidades e institutos tecnológicos espalhados por todo o seu território para atender essa demanda por conhecimento. Assim como as obras de infraestrutura de transportes são essenciais

para o desenvolvimento da região, a oferta de mão de obra qualificada é de suma importância para que esse desenvolvimento ocorra em todas as regiões do estado.

O capítulo seguinte irá tratar do impacto dos grandes projetos estruturadores no estado de Pernambuco. Para esses projetos, a estrutura existente de infraestrutura é um importante requisito que é levado em consideração no momento de decisão de onde a planta irá se instalar.

6. PROJETOS ESTRUTURADORES

A instalação de algumas indústrias numa localidade traz consigo, além do aumento de postos de trabalho gerados pelas suas operações, a instalação de outras empresas ao seu entorno, com geração de mais postos de trabalho. Para isso acontecer, muitas vezes é necessário que os governos ajam ativamente para atrair essas indústrias, oferecendo-lhes diversos tipos de benefícios.

Entre outros exemplos, Dulci (2002) lembra que um dos primeiros movimentos de desconcentração da indústria de automóvel ocorreu com a instalação da fábrica da Fiat em Minas Gerais na década de 1970³². Para que isso fosse possível, o governo de Minas Gerais concedeu diversos benefícios à montadora italiana, entre eles a redução de impostos e a provisão de infraestrutura necessária. Este fato se mostrou extremamente favorável para a empresa, pelos motivos já citados, mas também para o estado, que se beneficiou dos efeitos multiplicadores do empreendimento.

Fato semelhante ocorreu com a instalação da Ford na Bahia na década de 1990, que motivou disputa entre vários estados do Nordeste. Para este projeto se instalar na Bahia, mais especificamente no Pólo Petroquímico de Camaçari, houve participação da esfera federal e estadual, com a redução de impostos e concessão de crédito através do BNDES.

A importância dessas empresas é vista na literatura acadêmica por meio dos seus indicadores de encadeamento para trás (a montante) e para frente (a jusante) (GUILHOTO *et al.*, 1994; RODRIGUES e GUILHOTO, 2007). Esses indicadores podem ser obtidos através da análise da matriz de insumo-produto da localidade, uma vez que revelam as relações intersetoriais da economia. Através da análise intersetorial pode-se perceber, a partir de um estímulo inicial, em que medida esses projetos desencadeiam uma série de outros investimentos de fornecedores (para trás) e de compradores (para frente).

Neste sentido, a análise dos projetos estruturadores a se realizar neste capítulo, será feita a partir de Melo *et al.* (2011), que traz a matriz de insumo-produto para o estado de Pernambuco para o ano de 2005, além dos multiplicadores para cada um dos

³² São Paulo abrigava a maior parte das indústrias automobilísticas do país.

projetos estruturadores a serem estudados, a não ser pelo caso da Fiat. Esta análise será complementada por algumas considerações realizadas por Guilhoto *et al.* (2010), que traz as ligações da economia pernambucana com os outros estados da região Nordeste; e por informações qualitativas relativas a cada um dos requisitos que compõem os setores tratados de forma agregada na matriz.

É importante informar que, muito embora a matriz insumo-produto de Pernambuco utilizada para este trabalho seja de 2005, esta representa a posição mais atualizada disponível. Portanto, a matriz com dados de 2005 é a que melhor representa o panorama da economia pernambucana recentemente.

Cabe ainda destacar que os impactos previstos pela matriz utilizada, a serem mostrados no final deste capítulo, levam em consideração a efetiva implementação dos projetos relacionados abaixo no Quadro 6.1. Somente quando as repercussões dos referidos projetos forem sentidas, os dados poderão ser, de fato, confirmados. Entretanto, no momento, eles são importantes balizadores do caminho a ser observado por Pernambuco.

Quadro 6.1 - Projetos estruturadores a serem analisados neste trabalho

Projeto	Atividade
PetroquímicaSuape	Petroquímica
Hemobrás	Hemoderivados
Estaleiro Atlântico Sul	Construção Naval
Refinaria Abreu e Lima	Refino de Petróleo
Fiat	Automóvel

Fonte: Elaboração Própria.

6.1. Matriz de Insumo-Produto para Pernambuco modificada

A primeira matriz de insumo-produto para Pernambuco foi construída com dados de 1999, por Costa *et al.* (2005). Apenas em 2010 foram divulgados novos dados referentes ao ano de 2005, que permitiram a construção de uma nova matriz de insumo-produto por Melo *et al.* (2011), utilizando as Tabelas de Recursos e Usos (TRU) do estado de Pernambuco. Em seguida, esta última matriz foi adaptada pelos mesmos

autores para considerar na análise as novas indústrias (refinaria, estaleiro e fábrica de hemoderivados e petroquímica) que estavam a se instalar em Pernambuco, mas que ainda não constavam na TRU. A técnica utilizada se ampara em Miller e Blair (2009), e trata do deslocamento de um vetor do setor equivalente a partir da matriz brasileira, cujos coeficientes foram considerados comparáveis aos da matriz pernambucana, uma vez que mantém homogeneidade na tecnologia utilizada.

Projetada a nova matriz, foi possível criar os dois índices de encadeamento dos diferentes setores do sistema produtivo, à luz da teoria de Rasmussen (1956) e Hirschman (1958). Estes índices são conhecidos como índices de ligação para frente e para trás e mostram o encadeamento da economia, permitindo destacar os setores chaves, a partir da capacidade desses setores demandarem outras indústrias e atividades da economia. Com os índices de ligação para frente é possível verificar o impacto sobre a demanda final de todos os setores, a partir de um choque na produção de um setor específico. Já os índices de ligação para trás apontam para o aumento na produção de todos os setores frente a um choque na demanda final de um setor específico.

Além dos índices de ligação para frente e para trás, podem ser definidos multiplicadores de produto, emprego, renda e valor adicionado, que se estimam, para cada setor da economia, o quanto é gerado direta ou indiretamente de emprego, renda e valor adicionado para cada unidade produzida para a demanda final. Ou seja, os multiplicadores medem o impacto de um aumento unitário na demanda final de determinado setor sobre o emprego, rendimento e valor adicionado.

Pretende-se com esta metodologia³³ identificar os setores-chaves da economia, verificando inclusive se as novas indústrias se incluem neles, e analisar o comportamento interdependente entre os setores da economia em relação a seus efeitos sobre produto, emprego, renda e valor adicionado, concluindo uma análise relevante da política industrial pernambucana.

Neste capítulo, primeiramente, será desenvolvida uma análise da interação da economia pernambucana com os demais estados da região Nordeste e com o restante do Brasil, em termos de fluxo de bens e serviços interestaduais; de fluxo do consumo intermediário; e de fluxo da demanda final doméstica. Posteriormente, serão

³³ A explicação da metodologia da matriz de insumo-produto encontra-se no apêndice.

apresentados os projetos estruturadores estudados e analisados qualitativamente cada um, revelando informações sobre suas cadeias produtivas e seus impactos no estado. Em seguida, faz-se necessário abordar a alocação do contingente de mão de obra que se encontra hoje no estado, em decorrência da atração promovida pelos grandes projetos estruturadores. Por fim, realiza-se uma análise geral do capítulo.

6.2. Análise do Fluxo Comercial em Pernambuco

Para a realização da análise do fluxo comercial de Pernambuco com outros estados, utiliza-se como referência Guilhoto *et al.* (2010), que abrange informações de todos os estados da região Nordeste. Por isso, é interessante analisar a interação que Pernambuco faz com os demais estados da região, principalmente no que tange o fluxo de bens e serviços. Do ponto de vista do desenvolvimento estadual, esse fluxo comercial é válido e fortalece a todos, fazendo com que o crescimento da região seja maior que a soma das partes, como posto por Hirschman (1958, p. 161).

As relações de oferta e de demanda dos fluxos de bens e serviços, apresentadas na Tabela 6.1 a seguir, explicitam no sentido vertical as relações de consumo de cada estado, e as relações de oferta estão dispostos no sentido horizontal.

Tabela 6.1 - Fluxo de bens e serviços interestaduais, em milhões de reais de 2004

	AL	BA	CE	MA	PB	PE	PI	SE	RN	RBR*
AL		417	90	32	72	614	22	156	19	2.682
BA	566		717	332	337	1.147	202	531	339	29.001
CE	123	692		312	352	732	288	99	650	7.525
MA	24	179	261		38	171	312	17	29	4.283
PB	95	260	365	53		680	35	50	376	2.507
PE	477	1.648	827	211	1.080		138	237	382	7.773
PI	11	71	211	239	13	68		7	13	1.351
SE	98	970	82	37	27	104	20		30	2.562
RN	19	403	279	33	191	151	22	38		3.701
RBR*	5.134	34.171	14.096	8.350	5.474	15.111	3.865	4.083	5.912	

*RBR - Resto do Brasil

Fonte: Guilhoto *et al.* (2010)

Analisando a Tabela 6.1, é possível constatar que Pernambuco, embora seja o segundo no *ranking* dos estados do Nordeste que mais oferecem produtos e serviços para o restante do Brasil, possui ainda uma forte relação de dependência no fluxo de compra, verificado pela superioridade do valor demandado sobre o valor ofertado. Entretanto, esse perfil não é exclusividade do estado de Pernambuco, mas de todos os demais estados da região.

Observando as relações dentro da região, destacam-se os estados da Bahia, Pernambuco e Ceará, respectivamente nessa ordem, como os que mais movimentam a economia nordestina, influenciando o fluxo comercial de produtos e serviços. Bahia e Pernambuco possuem uma relação mútua de compra e venda e, considerando apenas a relação dentro da região, Pernambuco é o principal comprador dos bens e serviços ofertados pela Bahia, e vice versa. Ademais, a Bahia é o principal vendedor de bens e serviços para Pernambuco, ocorrendo também a contrapartida de Pernambuco para com a Bahia.

Para que se tenha uma relação forte de oferta e demanda entre os estados é preciso, antes de tudo, que haja uma sinergia entre as atividades exercidas por cada uma dessas economias, caso contrário, não haveria interesse no comércio. Esse aspecto também pode ser observado na Tabela 6.2 a seguir, que se refere ao consumo intermediário.

Tabela 6.2 - Fluxo do consumo intermediário, em milhões de reais de 2004

	AL	BA	CE	MA	PB	PE	PI	SE	RN	RBR*
AL	4.809	235	49	11	32	426	8	64	12	2.011
BA	434	43.619	473	196	186	767	106	261	220	22.509
CE	37	266	12.989	100	133	271	122	32	350	3.957
MA	11	107	136	5.855	14	102	170	7	16	2.913
PB	46	137	255	19	4.042	374	15	26	245	1.469
PE	254	766	442	82	425	15.519	60	98	210	4.826
PI	4	30	109	97	6	36	2.951	2	7	797
SE	50	755	64	20	14	67	11	4.069	20	1.891
RN	6	332	187	9	84	66	9	18	5.598	2.805
RBR*	2.451	19.158	7.178	3.470	2.234	7.824	1.600	1.798	3.119	1.265.236

*RBR - Resto do Brasil

Fonte: Guilhoto *et al.* (2010)

A Tabela 6.2 mostra a relação entre oferta e demanda do fluxo de consumo intermediário que representa o consumo de bens e serviços utilizados como insumos na produção setorial de cada estado e região. Nesse cômputo, não estão incluídas as importações de fora do Brasil, bem como os montantes relacionados com mão-de-obra e custo de capital.

É possível observar como cada estado demanda os itens necessários para sua produção: se advém do próprio estado; se advém dos demais estados da região Nordeste; ou se é comprado do restante do país.

Estabelecendo uma comparação dos números mostrados na Tabela 6.2, o estado da Bahia é o que possui maior autossuficiência, onde 67% dos itens necessários na sua produção são produzidos dentro do seu próprio estado, e Pernambuco o terceiro colocado, com 61%. Ou seja, Pernambuco possui 61% dos bens e serviços intermediários produzidos internamente, 8% trazidos dos demais estados da região Nordeste e 31% do consumo trazidos do restante do Brasil. O percentual do fluxo de consumo intermediário movimentado no próprio estado é um indicador do quão é desenvolvida a cadeia produtiva de Pernambuco.

Essa autossuficiência é importante para determinar a instalação de novas indústrias no estado, uma vez que elas encontrarão boa parte dos insumos necessários dentro do próprio estado em que estão instaladas. Portanto, quanto maior o nível de ligação industrial dentro do próprio estado, mas atrativa poderá se tornar aquela região.

Por outro lado, o percentual das relações de Pernambuco com os demais estados da região Nordeste é baixo, sendo superado pelo fluxo de consumo intermediário com o restante do Brasil. Sendo assim, o desenvolvimento da região como um todo é muito importante, pois esse crescimento beneficiará a todos os estados da região: os efeitos de transbordamento podem estimular os estados vizinhos, produtores de bens e serviços complementares.

A Tabela 6.3 a seguir demonstra as participações das quantidades demandadas pelo consumo das famílias, governo, estoques e constituição bruta de capital que, juntos, formam a demanda final doméstica.

Tabela 6.3 – Fluxo da demanda final doméstica, em milhões de reais de 2004

	AL	BA	CE	MA	PB	PE	PI	SE	RN	RBR*
AL	11.593	182	41	21	40	188	14	92	7	671
BA	133	69.725	243	136	151	380	96	270	118	6.492
CE	86	426	34.097	212	219	461	166	67	301	3.568
MA	13	72	125	21.010	24	69	142	11	14	1.370
PB	49	123	110	33	13.123	307	21	24	131	1.038
PE	223	881	385	129	655	39.969	78	139	173	2.947
PI	7	41	102	142	8	33	9.421	5	5	555
SE	48	215	19	17	13	37	9	10.132	10	670
RN	13	71	93	25	106	85	13	20	14.323	896
RBR*	2.684	15.013	6.918	4.879	3.240	7.287	2.265	2.285	2.793	1.664.651

*RBR - Resto do Brasil

Fonte: Guilhoto *et al.* (2010)

Comparando em termos de percentuais os resultados da Tabela 6.3 com os da Tabela 6.2, constata-se que o fluxo da demanda final doméstica é maior no próprio estado, ou seja, a maior parte dos produtos consumidos advém do próprio estado, e um menor percentual advém dos demais estados da região. No caso de Pernambuco, 82% do fluxo da demanda final doméstica é obtida no próprio estado, 3% dos demais estados da região e 15% do restante do Brasil.

Analisando as Tabelas 6.2 e 6.3 conjuntamente, é possível verificar que as relações dos estados do Nordeste com o restante do país ainda é muito evidente, incluindo Pernambuco, uma vez que não houve grandes variações verificadas entre os estados analisados.

Diante dos números apresentados, é importante levantar um questionamento sobre as razões pelas quais nem sempre os estados vizinhos nordestinos atendem perfeitamente às necessidades de produção de um estado. Guilhoto *et al.* (2010) acreditam que, em parte, esse fato é decorrente das falhas existentes no sistema de infraestrutura de transporte inter-regional que, quando existem, são mal conservadas.

6.3. Análise dos Grandes Projetos Estruturadores

Dentre vários projetos estruturadores que estão sendo desenvolvidos no estado, alguns deles foram escolhidos para serem analisados mais detalhadamente neste trabalho, tendo em vista a sua dimensão e importância para a economia pernambucana. Os projetos escolhidos abrangem os segmentos industriais de petroquímica, farmacoquímica, naval, refino de petróleo e automotiva.

Esses projetos serão caracterizados nesta seção com dados secundários de diversas fontes, bem como com as informações obtidas diretamente em organismos do governo, como Ad Diper, Secretaria de Desenvolvimento Econômico, Secretaria de Planejamento e Complexo Portuário de Suape. Será feita análise com base nos dados do trabalho de Melo *et al.* (2011), que traz os índices de encadeamento para frente e para trás dos setores de petroquímica, de petróleo e gás, naval e de farmacoquímica. Como o caso da indústria de automóvel não foi contemplado no estudo de Melo *et al.* (2011), será feito um comparativo com os impactos de uma unidade semelhante já instalada em outro estado. Estas informações serão complementadas com a análise do fluxo da cadeia produtiva de cada setor, relacionando-o com o quantitativo de empresas instaladas no estado levantado através do Cadastro Industrial de Pernambuco 2011-2012.

6.3.1. Petroquímicas

O perfil da economia pernambucana está sendo modificado pela inclusão de uma indústria que cresce em torno da atividade petrolífera. Além da refinaria de petróleo³⁴, outras atividades derivadas do petróleo estão desembarcando especificamente na RMR.

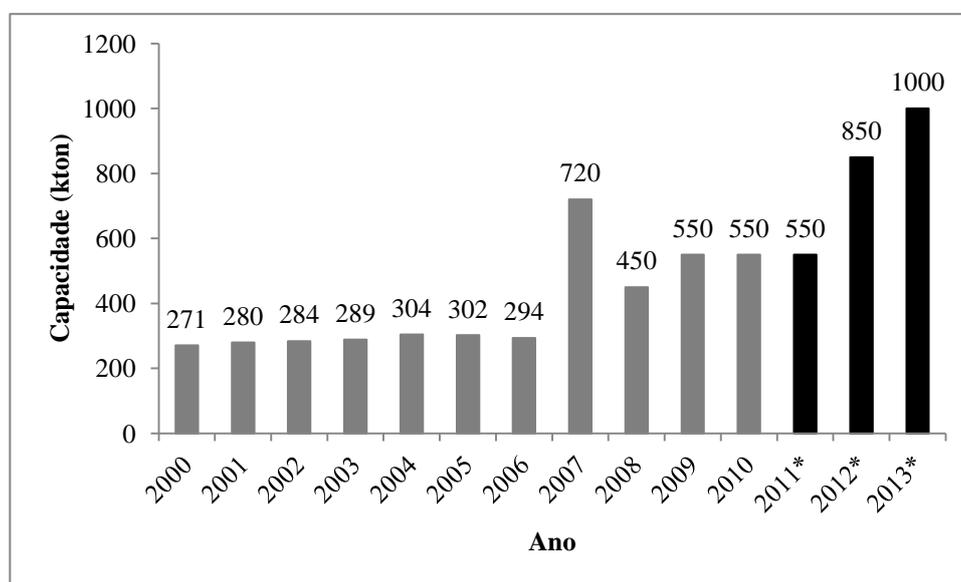
O Grupo Mossi & Ghisolfi (M&G) é um dos líderes mundiais no mercado de Politereftalato de etileno (PET), fornecendo resinas para embalagens PET e fibras de poliéster para a indústria têxtil. No Brasil, o grupo possuía três indústrias, sendo uma em Poços de Caldas – MG, outra em Paulínia – SP e a mais recente, inaugurada em 2007, no município do Cabo de Santo Agostinho, em Pernambuco, fazendo com que a

³⁴ A análise da Refinaria Abreu e Lima será feita ainda neste capítulo.

capacidade instalada do setor apresentasse um saldo momentâneo em 2007, conforme pode ser visto no Gráfico 6.1. Pouco tempo depois da abertura da unidade em Pernambuco, o grupo fechou as unidades de Minas Gerais e São Paulo, ficando com capacidade de produção de 450 mil toneladas e, posteriormente, de 550 mil toneladas por ano de resina PET.

Assim, por ser a única empresa a fabricar resina PET do país, os dados do setor refletem os dados da própria empresa, como o que se refere à capacidade instalada, mostrados no Gráfico 6.1 a seguir.

Gráfico 6.1 – Capacidade produtiva de resina PET no Brasil, de 2000 a 2013



* Previsão

Fonte: ABIPET (2012)

Os dados dos anos de 2011 em diante são projeções do setor, considerando que, no ano de 2013, haverá um novo *player* no setor, a PetroquímicaSuape, empresa do grupo da Petrobrás, com capacidade produtiva de 450 mil toneladas ao ano. Por outro lado, a M&G pode deixar de importar, pelo menos em parte, a matéria-prima principal da resina PET, o ácido tereftálico purificado (PTA), uma vez que a PetroquímicaSuape

irá produzi-lo. Se isso ocorrer, será possível reduzir o déficit da balança comercial da indústria química brasileira³⁵.

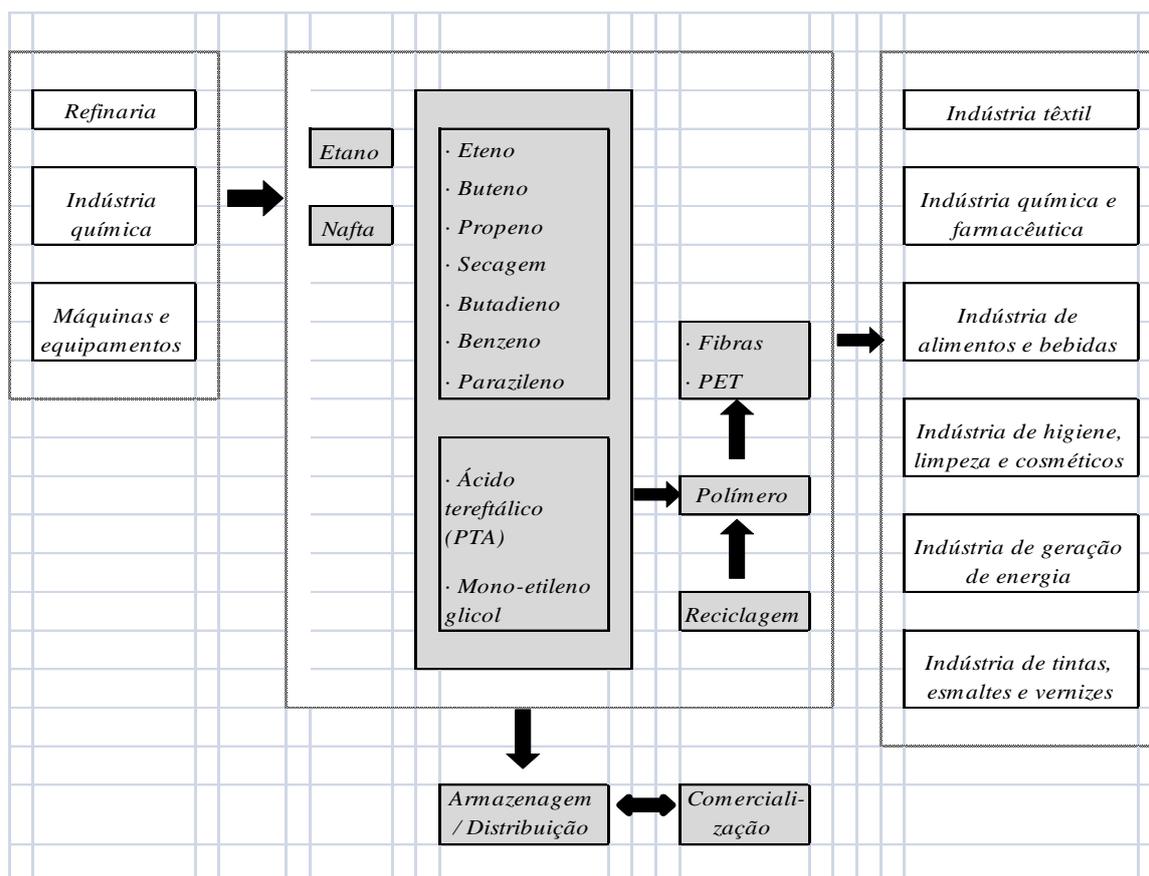
Portanto, a Petroquímica Suape será fornecedora da M&G e também concorrente, pois verticalizará sua estrutura produzindo também a própria resina PET. Com isso, a capacidade do setor alcançará, em 2013, 1 milhão de toneladas de resina PET, e Pernambuco, especificamente, garantirá autossuficiência do PET, isto porque o insumo necessário para a produção do PTA poderá ser suprido com a nafta gerada no refino pela Refinaria Abreu e Lima, construída no mesmo município. Forma-se, portanto, uma cadeia produtiva completa situada no mesmo estado.

Percebe-se, pela avaliação dos últimos acontecimentos, que Pernambuco abarca uma empresa bastante representativa, e sua magnitude pode ser conferida pelos diversos compradores que possui em todo o país, incluindo a indústria de embalagens para o setor de bebidas.

³⁵ O déficit da balança comercial da indústria química brasileira foi de US\$ 28,1 bilhões, para o ano de 2012, segundo ABIQUIM (2013).

Para entender melhor como funciona a cadeia petroquímica, a Figura 6.1 ilustra os detalhes.

Figura 6.1 – Fluxograma da cadeia produtiva da indústria petroquímica



Fonte: Adaptado de SEBRAE (2008b).

Assim, a cadeia a montante da indústria petroquímica é composta por refinaria, indústria química e a indústria que fabrica máquinas e equipamentos. Na cadeia a montante, os segmentos de refinaria e indústria química estão presentes no estado, ou pelo menos estão a se instalar. A cadeia a jusante também está presente no estado, com destaque para a indústria química e farmacêutica, de alimentos e bebidas e de higiene, limpeza e cosméticos. Todos esses elos fortalecem a indústria petroquímica em

implantação e provocam ainda mais efeitos de encadeamentos descritos por Hirschman dentro do próprio estado.

O Quadro 6.2 traz o número de empresas instaladas em Pernambuco, de acordo com o Cadastro Industrial de Pernambuco (2011-2012)³⁶.

Quadro 6.2 – Quantitativo de empresas instaladas em Pernambuco da indústria petroquímica

Cadeia a montante	CNAE	Quantidade
Refinaria	1921-7	1
Indústria química	2022-3	1
Máquinas e Equipamentos	3321-0; 3329-5	17
Cadeia principal	CNAE	Quantidade
Resina	2031-2; 2032-1; 2033-9	6
Polímero	2021-5	4
Fibras	2040-1	4
Cadeia a jusante	CNAE	Quantidade
Indústria têxtil	1313-8; 1323-5	13
Indústria química e farmacêutica	2013-4; 2099-1; 2110-6; 2121-1; 2122-0; 2123-8; 2211-1; 2219-6; 2221-8; 2223-4	92
Indústria de alimentos e bebidas	2222-6	85
Indústria de higiene, limpeza e cosméticos	2052-5; 2061-4; 2062-2; 2063-1	114
Indústria de geração de energia	2094-1	-
Indústria de tintas, esmaltes e vernizes	2071-1	16

Fonte: Elaboração própria a partir do Cadastro Industrial de Pernambuco (2011-2012)

A indústria petroquímica no estado irá movimentar 353 empresas já instaladas, sendo 19 na cadeia a montante e a grande maioria, 320 empresas, na cadeia a jusante, sobretudo no setor têxtil. A cadeia principal conta com 14 empresas que produzem resinas, polímeros e fibras.

Além a indústria têxtil, a indústria química também será fortemente impulsionada com os investimentos na indústria petroquímica, tendo em vista a instalação de uma cadeia produtiva robusta. Entretanto, para que os investimentos realizados tenham um impacto positivo na população local, a mão de obra da região

³⁶ Foi utilizada a Classificação Nacional de Atividades Econômicas (CNAE).

deve ser lembrada no momento da contratação. Portanto, um dos desafios que a indústria química pernambucana terá que enfrentar é a utilização da mão de obra local, que não possui qualificação desejada para trabalhar nela. Neste ponto, o SENAI e o IFPE estão desenvolvendo habilidades para atender esse mercado, com cursos técnicos no estado voltados para a área de química industrial.

O Quadro 6.3 resume as principais informações das unidades da M&G e da PetroquímicaSuape em Pernambuco.

Quadro 6.3 – Principais informações sobre as maiores plantas petroquímicas em Pernambuco

Empresa	Investimento	Capacidade anual	Fornecedores	Compradores	Concorrentes
M&G	Não divulgado	550 mil toneladas	Importação (hoje) PetroquímicaSuape (a partir de 2013)	Mercado de embalagens plásticas	Nenhum (hoje). PetroquímicaSuape (a partir de 2013)
PetroquímicaSuape	4,4 bilhões	450 mil toneladas	Refinaria Abreu e Lima	M&G e a própria PetroquímicaSuape	M&G (Resina PET)

Fonte: Elaboração própria com dados fornecidos por M&G, Condepe

De acordo com o estudo realizado pelo Condepe/Fidem (2011), a cadeia petroquímica representa um impacto relevante na economia pernambucana tanto na fase de construção, que demanda muita mão de obra, quanto na fase de operação, movimentando, sobretudo, a indústria química. Somente a implantação da PetroquímicaSuape, deverá gerar um aumento total da demanda em R\$ 7,9 bilhões, para cada novo R\$ 1 milhão investidos, entre os anos de 2007 a 2012. Ademais, considera-se também o Valor Adicionado Bruto (VAB), que será aumentado em R\$ 853,7 mil, R\$ 288,7 mil no rendimento das famílias, além da criação de 21,3 novos postos de trabalho, para cada 1 milhão lançado na economia pernambucana.

Portanto, observando o total do impacto estimado advindo da PetroquímicaSuape, considerando um choque de demanda de R\$ 7,9 bilhões, chega-se aos seguintes multiplicadores mostrados na Tabela 6.4.

Tabela 6.4 - Impactos estimados da PetroquímicaSuape a partir dos multiplicadores desagregados

Variáveis / Etapas	Direto	Indireto	Renda	Total
VAB Construção (bilhões de R\$)	1,5	0,5	1,1	3,1
VAB Operação (bilhões de R\$)	0,6	1,7	1,3	3,6
VAB Total (bilhões de R\$)	2,1	2,2	2,4	6,7
Rend. Construção (bilhões de R\$)	0,5	0,2	0,3	1,0
Rend. Operação (bilhões de R\$)	0,3	0,6	0,4	1,3
Rendimento das Famílias (bilhões de R\$)	0,8	0,8	0,7	2,3
Postos Construção (mil)	24,0	4,9	12,7	41,6
Postos Operação (mil)	10,5	77,0	38,3	125,8
Postos de Trabalho (mil unidades)	34,6	81,9	51,0	167,4

Fonte: Condepe/Fidem (2011)

Os números apresentados na Tabela 6.4 compreendem os anos de 2007, quando se iniciou a obra de construção, até 2012, quando a obra foi finalizada. Podem ser observados os resultados em decorrência do efeito direto, que ocorre no próprio setor que recebe a demanda final; do efeito indireto, em função da demanda por bens intermediários de outros setores; e do efeito renda (ou induzido), em decorrência do aumento do consumo das famílias.

Para todas as variáveis, a etapa de operação é a que mais contribui para o total verificado. Observando as duas etapas conjuntamente, percebe-se que em todas as variáveis, há um equilíbrio em relação aos seus efeitos, todos contribuindo com mais de 30% para o total. A diferença maior ocorre no número de postos de trabalho, com destaque para o efeito indireto, que contribui com quase 50% do total calculado para esta variável, seguido pelo efeito renda e por fim o efeito direto.

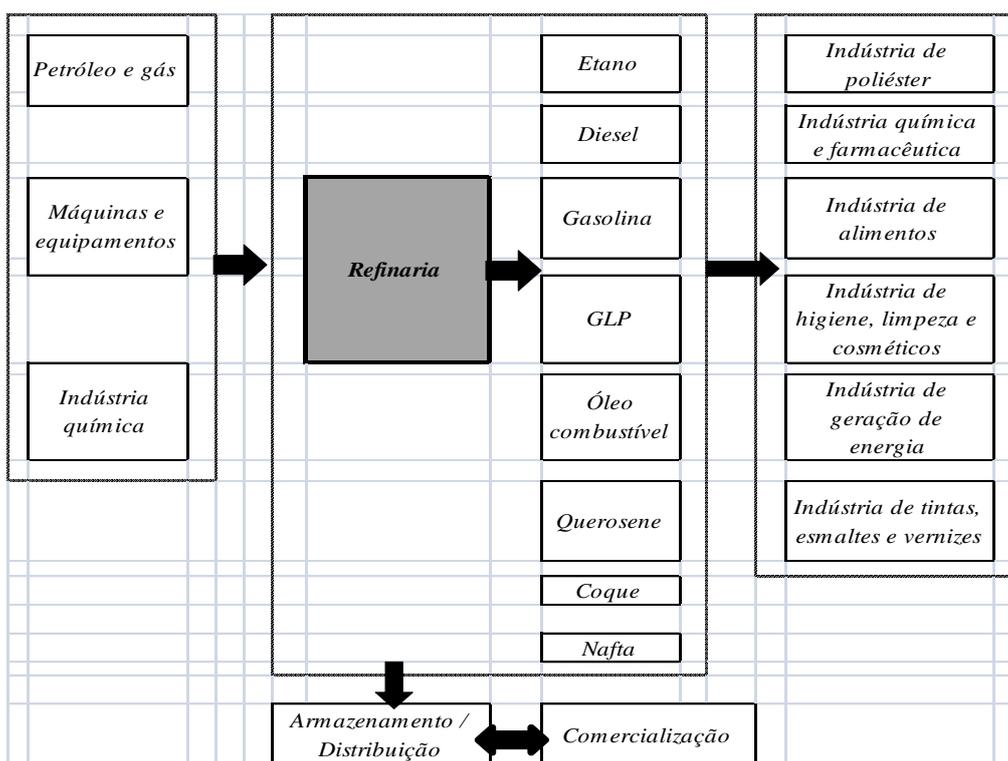
6.3.2. Refinaria Abreu e Lima

Os derivados do petróleo sempre tiveram grande demanda no mercado de combustíveis, deixando carente o mercado petroquímico. Isto porque durante o processo produtivo, o petróleo segue determinado caminho dependendo de sua destinação, e como o mercado de combustíveis possuía uma demanda aquecida e era bastante atrativo, grande parte da produção seguia esse caminho. Atualmente, com o aumento da

utilização dos biocombustíveis e motores mais eficientes, a indústria petroquímica vem ganhando mais espaço na cadeia produtiva do petróleo (FYFE, *et al.*, 2009).

Para melhor compreender a cadeia produtiva do refino de petróleo, a Figura 6.2 detalha.

Figura 6.2 – Fluxograma da cadeia produtiva do refino de petróleo



Fonte: Adaptado de SEBRAE (2008c)

A refinaria propriamente dita é uma atividade da primeira geração do complexo petroquímico, e a indústria de poliéster, por exemplo, que faz parte da cadeia a jusante, compreende uma atividade de segunda geração da cadeia. Em geral, as empresas de primeira e segunda gerações localizam-se próximas ao mercado consumidor, formando um pólo, onde existe uma maior sinergia de infraestrutura e operações, reduzindo os custos (GOMES *et al.*, 2005).

No Brasil, a proximidade entre as centrais petroquímicas e as refinarias é realidade, conforme mostra o Quadro 6.4. A Refinaria Landulpho Alves e a Braskem estão localizadas no Pólo Petroquímico de Camaçari; a Petroquímica União está distante

da Refinaria de Capuava apenas 4 km; e a Refinaria Alberto Pasqualine localiza-se 23 km distantes da Companhia Petroquímica do Sul.

Quadro 6.4 - Localização das refinarias e das centrais petroquímicas do Brasil

Estado	Refinaria (Município)	Central Petroquímica (Município)
CE	Fábrica de Lubrificantes e Derivados do NE (Fortaleza)	-
BA	Refinaria Landulpho Alves (Camaçari)	Braskem (Camaçari)
MG	Refinaria Gabriel Passos (Betim)	-
RJ	Refinarias Duque de Caxias (Duque de Caxias)	-
	Refinaria de Petróleo de Manguinhos (Rio de Janeiro)	
SP	Refinaria de Capuava (Capuava Mauá)	Petroquímica União (Santo André)
	Refinaria de Paulínia (Campinas)	
	Refinaria Henrique Lage (São José dos Campos)	
	Refinaria Presidente Bernardes (Cubatão)	
PR	Refinaria Presidente Getúlio Vargas (Araucária)	-
RS	Refinaria Alberto Pasqualine (Canoas)	Companhia Petroquímica do Sul (Triunfo)
	Refinaria de Petróleo Ipiranga (Rio Grande)	
AM	Refinaria de Manaus REMAN (Manaus)	-

Fonte de dados: SINDICOM (2013).

É com a configuração descrita por Gomes *et al.* (2005) que a cadeia produtiva do refino de petróleo se apresenta em Pernambuco. A Refinaria Abreu e Lima, cuja implantação em Pernambuco fora anunciada no ano de 2005, está ainda em fase de construção. O projeto inicial contemplava uma parceria entre a Petrobrás (60%) e a PDVSA (40%) da Venezuela, entretanto, somente a Petrobrás vem honrando os aportes de investimentos até o momento, contando, inclusive, com o financiamento do BNDES. O projeto de construção da referida refinaria foi estimado inicialmente em US\$ 4,05

bilhões de dólares³⁷ e terá capacidade de processamento de 230 mil barris de petróleo pesado por dia (PETROBRAS, 2012).

Logo após o anúncio da vinda da refinaria de petróleo para o estado, a fabricante de resinas M&G começou a investir em Pernambuco no ano de 2007. Também está em curso investimentos na PetroquímicaSuape. Ambas as empresas pertencentes ao setor petroquímico possuem como local de instalação o Complexo Petroquímico de Suape, onde a refinaria está sendo construída.

Apesar de se constituir um pólo, ainda há dúvidas se a refinaria irá produzir a nafta que as petroquímicas demandarão, haja vista que o mercado de derivados de petróleo direcionado para a indústria de energia (combustíveis) ainda se mostra bastante atraente do ponto de vista da rentabilidade. A saída para este impasse, segundo Gomes (2011), seria a integração das empresas petroquímicas com as refinarias, de forma a garantir o suprimento do setor petroquímico.

O fato é que o anúncio da vinda da Refinaria Abreu e Lima gerou um aquecimento do mercado pernambucano, trazendo outras indústrias, bem como de empresas de prestação de serviços, gerando muitos empregos, sobretudo na área de construção civil. A refinaria terá como produto principal a priori o diesel, mas também produzirá a nafta, matéria prima importante para a indústria petroquímica, além de outros produtos. O balanço de produção previsto para a Refinaria Abreu e Lima está demonstrado na Tabela 6.5, com dados fornecidos pelo diretor de abastecimento da Petrobrás, Sr. Paulo Roberto Costa³⁸.

Tabela 6.5 - Produção prevista para a Refinaria Abreu e Lima

Produto	Produção diária prevista
GLP	1.500 m ³
Nafta petroquímica	3.600 m ³
Diesel	25.800 m ³
Óleo combustível	1.900 ton.
Coque	6.300 ton.

³⁷ Valor atualizado para US\$ 20,1 bilhões, disponível em www.estadao.com.br, em 05 de agosto de 2012.

³⁸ Disponível em <http://www.caisdoporto.com/v2/listagem-materias-detalle.php?id=1&idMateria=226>. Acessado em 27 de abril de 2013.

O atual cenário industrial do estado de Pernambuco, de acordo com o registro no cadastro industrial de Pernambuco organizado pela FIEPE (2011-2012), relacionado à cadeia produtiva da refinaria de petróleo pode ser observado no quadro a seguir:

Quadro 6.5 – Quantitativo de empresas instaladas em Pernambuco da indústria de refino de petróleo

Cadeia a montante	CNAE	Quantidade
Petróleo e Gás	0600-0	2
Indústria química	2022-3	1
Máquinas e Equipamentos	3321-0; 3329-5	17
Cadeia principal	CNAE	Quantidade
Refinaria	1921-7	1
Cadeia a jusante	CNAE	Quantidade
Indústria de poliéster	2021-5; 2031-2; 2032-1; 2033-9; 2040-1	14
Indústria química e farmacêutica	2013-4; 2099-1; 2110-6; 2121-1; 2122-0; 2123-8; 2211-1; 2219-6; 2221-8; 2223-4	92
Indústria de alimentos e bebidas	2222-6	85
Indústria de higiene, limpeza e cosméticos	2052-5; 2061-4; 2062-2; 2063-1	114
Indústria de geração de energia	2094-1	-
Indústria de tintas, esmaltes e vernizes	2071-1	16

Fonte: Elaboração própria a partir do Cadastro Industrial de Pernambuco (2011-2012)

A cadeia produtiva do refino de petróleo possui uma interface grande com a cadeia produtiva da indústria petroquímica, uma vez que esta última faz parte da cadeia a jusante do setor de refino de petróleo. Do ponto de vista geográfico, ter esses dois segmentos instalados no mesmo estado é um elemento importante para o fortalecimento da cadeia produtiva como um todo, atraindo outras empresas compradoras e vendedoras de ambos os segmentos.

O Condepe/Fidem (2011) avaliou o impacto que a refinaria irá causar no estado, utilizando a metodologia da matriz de insumo-produto, cujos números dos multiplicadores desagregados são mostrados na Tabela 6.6.

Tabela 6.6 - Impactos estimados da Refinaria Abreu e Lima a partir dos multiplicadores desagregados

Variáveis / Etapas	Direto	Indireto	Renda	Total
VAB Construção (bilhões de R\$)	4,4	1,5	3,3	9,1
VAB Operação (bilhões de R\$)	1,7	2,4	2,5	6,6
VAB Total (bilhões de R\$)	6,0	3,9	5,8	15,7
Rend. Construção (bilhões de R\$)	2,1	0,6	1,2	3,9
Rend. Operação (bilhões de R\$)	0,4	0,9	0,5	1,8
Rendimento das Famílias (bilhões de R\$)	2,4	1,5	1,7	5,7
Postos Construção (mil)	58,1	11,8	30,6	100,5
Postos Operação (mil)	7,5	115,9	319,3	442,7
Postos de Trabalho (mil unidades)	65,6	127,8	349,9	543,3

Fonte: Condepe/Fidem (2011)

Os números apresentados na Tabela 6.6 compreendem os anos de 2006 a 2014, pois o impacto inicia com a construção da refinaria e se estende até a o primeiro ano de funcionamento da refinaria, estimado para 2014. De fato, são números relevantes tendo em vista a grandiosidade da obra. Nela, a etapa de construção revela números superiores à etapa de operação, em termos de VAB e rendimento das famílias. Na fase de operação do empreendimento, os novos postos de trabalho superam o verificado na fase de construção.

O efeito direto da refinaria contribui com 38% do total verificado de VAB e com 42% de rendimento das famílias, e com apenas 12% de postos de trabalho. Contudo, o efeito renda de ambos os itens também chama a atenção, sobretudo para o número de novos postos de trabalho criados, representando 64% do total verificado.

6.3.3. Hemobrás

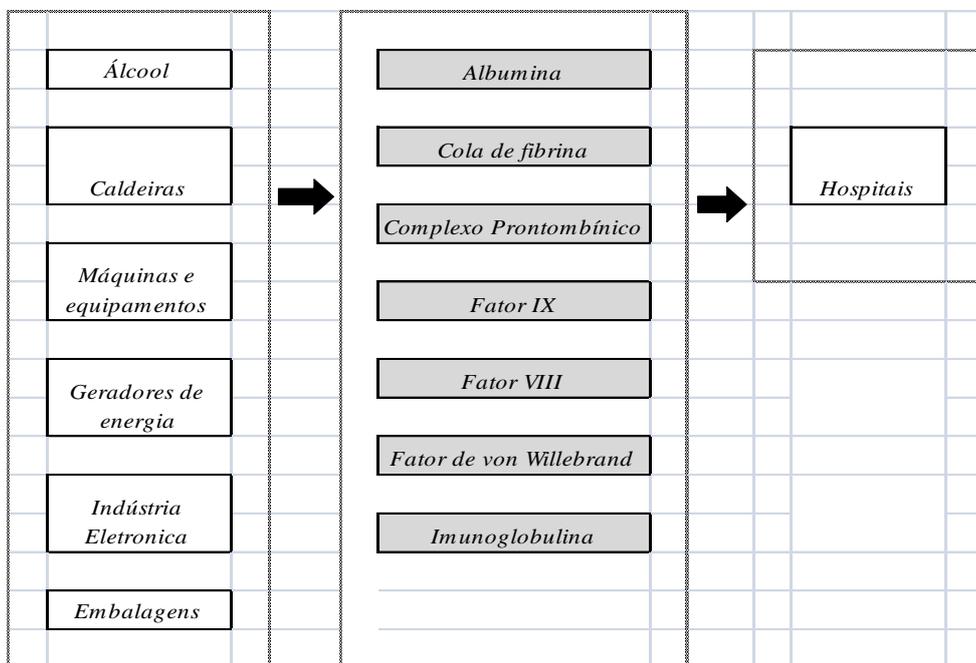
A Empresa Brasileira de Hemoderivados e Biotecnologia (HEMOBRÁS) é uma empresa estatal brasileira criada por força da lei nº 10.972, de 2 de dezembro de 2004, que está sendo construída no município de Goiana, na Zona da Mata Norte do estado de Pernambuco. Ela faz parte do pólo farmacoquímico que está sendo estruturado no estado, sendo o total de investimentos estimados é de 670 milhões de reais, gerando 390

empregos diretos. A construção da fábrica visa atingir a autossuficiência nacional na produção de hemoderivados, que atualmente é 100% importado.

A principal matéria-prima da Hemobrás para a produção de medicamentos é o sangue, obtido através de doações voluntárias nos hemocentros públicos e privados. De acordo com a Lei 10.205 de 21 de março de 2001, não é possível comercializar o sangue e quaisquer de seus componentes e derivados em todo o território nacional. É importante mencionar que toda a produção da Hemobrás será destinada para os hospitais que atendem o Sistema Único de Saúde (SUS). Os medicamentos produzidos serão utilizados em pacientes que sofrem de hemofilia, doença de Von Willebrand, coagulopatias raras, imunodeficiência primária e Aids.

O destaque da implantação desse projeto é a grande absorção de recursos humanos especializados (biólogos e médicos) e a utilização de recursos tecnológicos avançados, essenciais ao processo produtivo em questão. Por esta razão, a cadeia produtiva da Hemobrás é bastante enxuta e está representada na Figura 6.3 a seguir.

Figura 6.3 – Fluxograma da cadeia produtiva da Hemobrás



Fonte: Elaboração própria

A instalação da Hemobrás requer máquinas e equipamentos que, em sua maioria, não são encontrados no Brasil. Dessa maneira, o benefício gerado neste segmento da cadeia a montante do estado será pequeno. Pode-se sentir algum movimento na indústria de metalurgia, visto que a planta necessita de caldeiras para produção de vapor; na indústria eletrônica, pois a planta conta com diversos painéis eletrônicos; assim também algum movimento ocorrerá na indústria de energia, uma vez que os insumos precisam ter a garantia de estabilidade de energia para a manutenção adequada e, para isso, será feito uso de geradores.

Em Pernambuco, de acordo com o registro no cadastro industrial do estado organizado pela FIEPE (2011-2012), as empresas existentes relacionadas à cadeia produtiva da Hemobrás podem ser observadas no Quadro 6.6 a seguir.

Quadro 6.6 – Quantitativo de empresas instaladas em Pernambuco relacionadas à cadeia produtiva da Hemobrás

Cadeia a montante	CNAE	Quantidade
Álcool etílico	1931-4	3
Caldeiras	3311-2	
Máquinas e equipamentos	Importados	-
Geradores de energia	2710-4	13
Indústria eletrônica	2610-8	2
Embalagens	2312-5; 2591-8	7
Cadeia principal	CNAE	Quantidade
Plasma	2110-6	2
Cadeia a jusante	CNAE	Quantidade
Hospitais ³⁹	8610-1	-

Fonte: Elaboração própria a partir do Cadastro Industrial de Pernambuco (2011-2012)

Vale ressaltar que, embora tenham sido registradas duas empresas com o mesmo CNAE na cadeia principal, este código abrange a produção de produtos farmoquímicos. Por esta razão, esses registros não devem ser considerados como concorrentes da Hemobrás, uma vez que produzem outros produtos farmoquímicos.

³⁹ Não foi possível obter o número de hospitais pelo Cadastro Industrial de Pernambuco, pois esta publicação não abrange esse segmento.

A instalação da Hemobrás vai movimentar diretamente 25 empresas já existentes. Outras poderão se implantar no estado quando a referida empresa já estiver funcionando, principalmente para atender a demanda indireta que ela causará.

Contudo, um importante ponto não fica evidente no Quadro 6.6, que diz respeito ao desenvolvimento de tecnologia. A referida empresa pretende se aprofundar em Pesquisa, Desenvolvimento e Inovação Tecnológica (PD&I), seja em seus próprios laboratórios, seja em parceria com universidades, institutos de pesquisa e centros tecnológicos. Para isso, a Hemobrás já conta com financiamento do BNDES para o financiamento de suas pesquisas. É importante mencionar a troca de tecnologia que irá ocorrer com a operação da Hemobrás para outras instituições. Então, mais do que a geração de emprego e renda é o desenvolvimento de produtos tecnologicamente desenvolvidos, com alto valor agregado.

Em resumo, a Hemobrás estará apoiada em recursos humanos e tecnológicos. É importante questionar se haverá mão de obra qualificada para trabalhar na empresa estudada, caso contrário, haverá um fluxo de trabalhadores de outros estados.

Quadro 6.7 – Principais informações sobre a planta da Hemobrás

Empregos		Investimento	Capacidade anual	Concorrentes
Construção	Operação			
150	390	670 milhões	Processamento de 500 mil litros de plasma	Não possui concorrentes no Brasil

Fonte de dados: Hemobrás

Por fim, mas não menos importante, de acordo com a análise da matriz de insumo-produto desenvolvida pelo Condepe/Fidem (2011) já considerando a entrada da Hemobrás, é possível observar que somente esta empresa, no primeiro ano de funcionamento, irá movimentar R\$ 301 milhões na demanda final. Grande parte da movimentação da economia pernambucana se dará na indústria de transformação, no que se refere à geração de rendimento das famílias, com 66,2% do total. A geração de VAB, por sua vez, é mais intensa na fase de construção (construção civil).

Esta mesma pesquisa constatou que a fase de construção da Hemobrás irá gerar mais postos de trabalho que a fase da operação, dado esse que contradiz o fornecido

pela própria Hemobrás em sua página virtual institucional⁴⁰. Segundo Condepe/Fidem (2011), do total de postos de trabalho gerados, 65% serão utilizados na etapa de construção civil, e os 35% restantes na fase de operação. Além das informações sobre o número de postos de trabalho gerados pela entrada da Hemobrás no estado, a Tabela 6.7 a seguir mostra, detalhadamente, os dados de valor adicionado bruto e do rendimento das famílias.

Tabela 6.7 - Impactos estimados da Hemobrás a partir dos multiplicadores desagregados

Variáveis / Etapas	Direto	Indireto	Renda	Total
VAB Construção (milhões de R\$)	175,9	59,9	131,9	367,6
VAB Operação (milhões de R\$)	41,9	25,4	38,6	105,9
VAB Total (milhões de R\$)	217,7	85,3	170,5	473,6
Rend. Construção (milhões de R\$)	62,8	19,3	36,5	118,5
Rend. Operação (milhões de R\$)	16,6	10,6	10,1	37,2
Rendimento das Famílias (milhões de R\$)	79,3	29,9	46,5	155,7
Postos Construção (mil)	3,4	0,7	1,8	5,9
Postos Operação (mil)	0,3	0,9	2,0	3,2
Postos de Trabalho (mil unidades)	3,7	1,6	3,8	9,1

Fonte: Condepe/Fidem (2011)

Os números apresentados na Tabela 6.7 representam os impactos na economia pernambucana de 2010 a 2014 desde a construção da fábrica até o início de sua operação. O efeito direto é o que mais contribui para o total de VAB e de rendimento das famílias gerado pela entrada da Hemobrás na economia pernambucana. Os efeitos direto e renda contribuíram de forma quase semelhante no total de novos postos de trabalho, ficando acima do efeito indireto para este item.

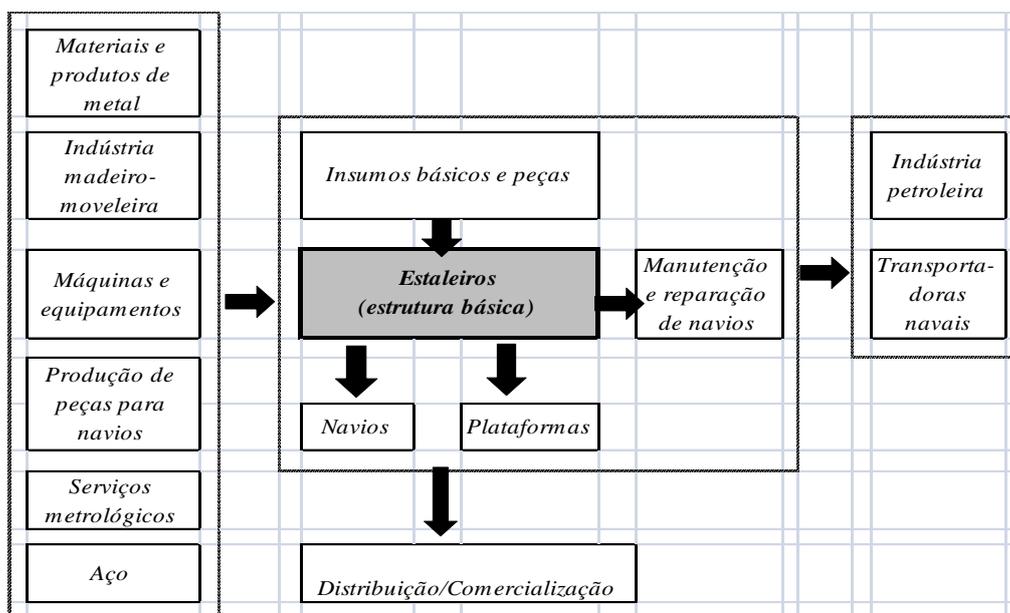
6.3.4. Cluster Naval

O Estaleiro Atlântico Sul foi o primeiro estaleiro a chegar ao estado de Pernambuco. Posteriormente foram anunciados mais dois empreendimentos do setor naval para o estado: o Promar STX e o CMO, este último trabalhará na construção e

⁴⁰ Não há informação sobre a quantidade de empregos gerados em cada etapa na página virtual da Hemobrás.

montagem de plataformas de petróleo. Além dessas empresas, alguns fornecedores também já atracaram no estado, como a Fiberglass, que produz tubos e conexões direcionados para a indústria de petróleo e também para a indústria química em geral, a Jaraguá, que produz equipamentos industriais e a Maxen, que atua no ramo de estruturas metálicas, tubulares e equipamentos. Dessa forma, entende-se que os benefícios para o estado não se resumem à instalação do Estaleiro Atlântico Sul, mas também são provenientes de todos os investimentos realizados a partir dele. Por esta razão, grande parte da cadeia produtiva da indústria naval é movimentada, e a Figura 6.4 a seguir expressa essa realidade.

Figura 6.4 – Fluxograma da cadeia produtiva da indústria naval



Fonte: Adaptado de Sebrae (2008d)

Seguindo o quantitativo publicado pelo cadastro industrial de Pernambuco organizado pela FIEPE (2011-2012), a indústria naval abrange as seguintes empresas instaladas no estado de Pernambuco, conforme relacionado no Quadro 6.8 a seguir.

Quadro 6.8 – Quantitativo de empresas instaladas em Pernambuco ligadas ao Pólo Naval

Cadeia a montante	CNAE	Quantidade
Materiais e produtos de metal	2513-6; 4292-8;	22
Indústria madeiro-moveleira	1621-8	2
Máquinas e equipamentos	3321-0; 3329-5	17
Produção de peças para navios	2511-0	63
Serviços metrológicos*	-	-
Aço	2411-3; 2421-1; 2422-9; 2423-7; 2424-5; 2431-8; 2439-3; 2441-5; 2451-2	29
Cadeia principal	CNAE	Quantidade
Estaleiro	3011-3	1
Manutenção e reparação de navios	3317-1	2
Cadeia a jusante	CNAE	Quantidade
Indústria petroleira	1921-7	1
Transportadoras Navais*	-	-

* Não há registro no Cadastro Industrial de Pernambuco (2011-2012).

Fonte: Elaboração própria a partir do Cadastro Industrial de Pernambuco (2011-2012)

No Quadro 6.8, não foram registradas as empresas que atuam nos serviços metrológicos descritos na cadeia a montante, uma vez que o cadastro industrial de Pernambuco não contempla esta atividade. O mesmo vale para as transportadoras navais.

A indústria naval pernambucana conta hoje com apenas um estaleiro instalado e em operação. Entretanto, com a vinda de mais dois estaleiros, a cadeia produtiva tende a ficar mais adensada, sobretudo a indústria de materiais e produtos metálicos, uma vez que os navios são compostos por grandes estruturas metálicas confeccionadas *in loco* e sob medida.

É interessante notar não somente o quantitativo de empresas que fazem parte da cadeia produtiva naval, mas que a cadeia produtiva já possui fornecedores instalados no estado. Desta forma, a demanda crescente poderá forçar o aumento da oferta por insumos para atendimento da mesma, fazendo com que mais empresas queiram se instalar no estado, como é o caso dos empreendimentos já descritos nessa cadeia produtiva.

Nota-se, todavia, que alguns setores ainda têm pouca representatividade, como o de máquinas e equipamentos. Nesse setor específico, a produção não chega a ser zero, mas os equipamentos mais relevantes são, em sua maioria, importados de outros estados, principalmente do Sudeste, ou até mesmo de fora do Brasil. Esse fato ocorre não só na indústria naval, mas também na indústria de refino de petróleo e de hemoderivados. Ademais, mesmo na fase de construção dos empreendimentos, Pernambuco depende também de insumos de fora, a exemplo dos setores de siderurgia e metalurgia básica, onde o ferro, principal componente desse ramo, ainda é trazido de outros estados. Espera-se que o início da operação da CSS venha a suprir esta lacuna, pois, esses movimentos são importantes balizadores do desenvolvimento do estado.

Os benefícios que serão sentidos na economia pernambucana podem ser conferidos pelos dados obtidos da matriz de insumo-produto, desenvolvida pelo Condepe/Fidem (2011), que considera o estaleiro em plena operação. Segundo esta pesquisa, a etapa de construção civil do empreendimento impacta mais no valor adicionado bruto. No que se referem aos rendimentos das famílias e ao número de postos de trabalho, a etapa de operação movimentada mais esses itens. Todos os multiplicadores estão desagregados na Tabela 6.8.

Tabela 6.8 - Impactos estimados do Estaleiro Atlântico Sul a partir dos multiplicadores desagregados

Variáveis / Etapas	Direto	Indireto	Renda	Total
VAB Construção (bilhões de R\$)	1,0	0,3	0,7	2,1
VAB Operação (bilhões de R\$)	0,2	0,9	0,7	1,8
VAB Total (bilhões de R\$)	1,2	1,2	1,5	3,8
Rend. Construção (bilhões de R\$)	0,3	0,1	0,2	0,6
Rend. Operação (bilhões de R\$)	0,1	0,4	0,3	0,8
Rendimento das Famílias (bilhões de R\$)	0,4	0,5	0,5	1,4
Postos Construção (mil)	18,5	3,8	9,8	32,1
Postos Operação (mil)	3,0	33,3	63,5	99,9
Postos de Trabalho (mil unidades)	21,6	37,1	73,3	132,0

Fonte: Condepe/Fidem (2011)

De acordo com os dados da Tabela 6.8, percebe-se que o VAB e o rendimento das famílias possuem os efeitos direto, indireto e renda bem equilibrados, ao passo que os novos postos de trabalho possuem um efeito renda maior que os demais efeitos, ou

seja, é o que mais influencia a criação dos 132 novos postos de trabalho. Vale lembrar que os números mostrados na Tabela 6.8 representam o impacto total durante o período que vai da construção do estaleiro até o primeiro ano de sua operação, ou seja, do ano de 2007 até 2011.

6.3.5. Indústria de automóvel (FIAT)

A indústria automobilística brasileira historicamente esteve concentrada no Sudeste do país, mais especificamente no estado de São Paulo. Posteriormente, os movimentos de desconcentração ocorreram, sobretudo, para o Sul do país, bem como para outros estados da própria região Sudeste, iniciando com Minas Gerais, ainda na década de 1970, e na década de 90, com os estados do Rio de Janeiro e Goiás, que recebiam suas primeiras plantas automotivas, quando o setor saía em busca de vantagens territoriais que alguns estados ofereciam.

Vale lembrar que o movimento de desconcentração dessa e de outros tipos de indústrias vem sendo estimulada pelo governo federal, que oferece incentivos fiscais para a região Nordeste através da SUDENE, bem como pelos governos estaduais, que neste último caso vem resultando na guerra fiscal observada há anos. Contudo, no caso da indústria de automóvel, a abertura de novas unidades fabris enfrenta um dilema na conciliação dos interesses, pois de um lado pensa-se em estar mais próximo de um mercado consumidor (no caso, o nordestino) e por outro se distancia de uma gama de fornecedores (autopeças) já consolidados em uma região mais distante (Sudeste), haja vista que esta indústria possui um perfil extremamente concentrador da produção (SILVA *et al.*, 2013).

Acompanhando o crescimento do setor, a região do ABCD paulista concentra muitas indústrias de automóvel, caminhão e ônibus, bem como indústria de peças. A abertura de novas indústrias ocorria sempre no entorno desse eixo, ou seja, em Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul. Recentemente, nota-se que novos investimentos foram feitos em outras regiões fora do eixo Sul-Sudeste, como foi o caso dos estados de Goiás e Bahia. Por esta razão, a chegada de uma indústria deste porte em um estado nordestino, por exemplo, suscita o interesse em saber os impactos dessa vinda. O

Quadro 6.9 a seguir ilustra a distribuição espacial das unidades industriais do setor automotivo brasileiro.

Quadro 6.9 - Distribuição geográfica das unidades industriais do setor automotivo no Brasil, em 2012

Região / Estado	Fábrica de automóveis, máquinas agrícolas automotrizes, motores e componentes	Fábricas de automóveis
<i>Região Norte</i>	<i>1</i>	<i>-</i>
Amazonas	1	-
<i>Região Nordeste</i>	<i>2</i>	<i>1</i>
Bahia	1	1
Ceará	1	-
<i>Região Centro-Oeste</i>	<i>3</i>	<i>-</i>
Goiás	3	-
<i>Região Sudeste</i>	<i>28</i>	<i>10</i>
Minas Gerais	5	1
Rio de Janeiro	3	1
São Paulo	20	8
<i>Região Sul</i>	<i>19</i>	<i>3</i>
Paraná	8	2
Rio Grande do Sul	11	1
TOTAL	53	14

Fonte de dados: ANFAVEA (2013).

A importância do setor automotivo e sua cadeia produtiva podem ser vistas nos números do PIB. A referida indústria responde por mais de 5% do Produto Interno Bruto (PIB) total do Brasil e por 23% do PIB industrial. Por este motivo, ela é denominada “indústria de indústrias”, haja vista a sua capacidade de aglutinar várias empresas fornecedoras de matéria-prima e componentes em seu entorno (ANFAVEA, 2013).

Por isso, quando uma montadora anuncia o interesse em abrir nova unidade no país, cada estado trata de preparar um pacote de incentivos para atraí-la, entre eles estão a redução tributária e a concessão de terrenos. Essas medidas, para a empresa que irá se instalar, visam compensar os custos de instalação e operação em uma região fora de sua economia de aglomeração. A indústria em questão funcionará como uma indústria motriz, seguindo a teoria desenvolvida por Myrdal, onde os benefícios duradouros para

a região seriam resultado de um processo circular cumulativo. Mais do que a geração de empregos da fábrica em questão, a importância da vinda de uma indústria automobilística para um estado nordestino se traduz na mudança estrutural da sua economia, conectando a oferta local de bens intermediários com a produção de bens finais.

Pernambuco comemora o anúncio da vinda da montadora Fiat para 2014. E não é a toa que a Fiat desejou abrir sua nova unidade no Nordeste. Através de estudos, a montadora constatou que as vendas do mercado automotivo brasileiro estão aquecidas, e o Nordeste se destaca nesse quesito. Portanto, a montadora quis se instalar mais próximo desse mercado (FIAT, 2013).

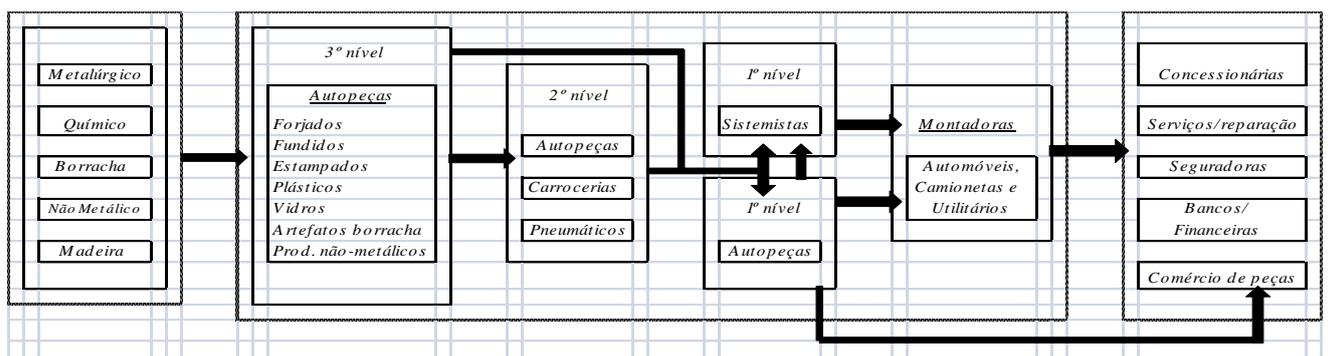
A fábrica da Fiat inicialmente estava prevista para ser localizada no Complexo Portuário de Suape, no município de Ipojuca. O governo trabalhou diretamente para realocar este projeto, uma vez que a região de Suape já estava muito adensada e a atividade em si não necessitava estar localizada no próprio complexo, segundo relatou o Sr. Silvio Leimig, diretor da Suape Global. Com isso, o governo encaminhou a montadora para o município de Goiana, distante 60 km da capital e 110 km do Porto de Suape. Essa mudança foi muito importante para a distribuição espacial do desenvolvimento econômico pernambucano, uma vez que irá movimentar a região da Zona da Mata Norte. Ademais, o terreno doado pelo estado é maior e oferece opção de reunir numa mesma área todo o seu complexo pólo automotivo, composto pela fábrica, parque de fornecedores, centro de treinamento, centro de pesquisa e desenvolvimento, pista de testes e campo de provas. O governo estadual também está trabalhando para realizar uma obra de infraestrutura que facilitará a logística da Fiat. Segundo Analucia Cabral, gerente geral da SEDEC, o Arco Metropolitano fará a ligação expressa da BR 101 Norte a BR 101 Sul, sem passar pelo Grande Recife.

Assim, além da posição geográfica e das condições logísticas, destacando-se a proximidade com um grande porto para escoar a produção, a própria empresa afirma que a postura arrojada adotada pelo governo estadual também influenciou a decisão da vinda da fábrica para Pernambuco. Soma-se a isso as questões de mercado, pois notadamente o Nordeste vem expandindo seu consumo.

Ao trabalhar para atrair empresas do setor automotivo, as ações do Governo do Estado de Pernambuco também atraem outros projetos complementares, ou seja, movimentam os elos da cadeia produtiva, o que é muito positivo.

Assim, uma unidade fabril de automóveis trabalha com sistemistas, que são empresas que fornecem peças e componentes sob medida para a montadora. Fornecedores de 1º nível são aqueles que fornecem sistemas de peças completos para a montadora. Os fornecedores de 2º nível são aqueles que produzem as peças e componentes e as fornecem para as sistemistas. E os fornecedores de 3º nível abrangem os demais fabricantes de peças isoladas. Para entender melhor a cadeia produtiva da indústria de automóvel, a Figura 6.5 a seguir ilustra em detalhes.

Figura 6.5 – Fluxograma da cadeia produtiva da indústria automotiva



Fonte: Adaptado de ALVES (2011)

De acordo com os segmentos ilustrados na Figura 6.5, o Quadro 6.10 abaixo mostra o quantitativo de empresas do referido setor publicado pelo cadastro industrial de Pernambuco organizado pela FIEPE (2011-2012).

Quadro 6.10 – Quantitativo de empresas instaladas da cadeia produtiva da indústria de automóvel em Pernambuco

Cadeia a montante	CNAE	Quantidade
Metalurgia	2422-9; 2423-7; 2424-5; 2451-2; 2452-1	21
Químico	2071-1	16
Borracha	2219-6	13
Não-metálico	2319-2	26
Madeira	1621-8; 1622-8	59
Cadeia principal	CNAE	Quantidade
Autopeças ⁴¹	2941-7; 2942-5; 2943-3; 2944-1; 2945-0; 2949-2	9
Carrocerias	2930-1	22
Pneumáticos	2211-1	2
Montadora	2910-7	1
Cadeia a jusante	CNAE	Quantidade
Concessionárias ⁴²	-	14
Serviços / reparação	2950-6; 4520-0	137
Seguradoras*	-	-
Bancos/Financeiras*	-	-
Comércio de peças*	-	-

* Não há registro no Cadastro Industrial de Pernambuco (2011-2012).

Fonte: Elaboração própria a partir do Cadastro Industrial de Pernambuco (2011-2012)

No Quadro 6.10, não foram registrados os quantitativos de algumas das empresas que atuam na cadeia a jusante, especificamente as seguradoras, bancos e financeiras e comércio de peças, pois o cadastro industrial de Pernambuco não contempla estas atividades. No que diz respeito ao setor de serviços automotivos e de reparação, o estado possui uma quantidade relevante. No que tange a categoria concessionária, restrita a da montadora Fiat, existem 14 espalhadas por todo o estado de Pernambuco, no entanto, a produção da Fiat será direcionada também para outros estados, principalmente para atendimento da demanda das regiões Norte e Nordeste.

Como descrito pelo Cadastro Industrial, Pernambuco possui uma empresa que fábrica automóvel sob medida para o cliente, no entanto, numa escala de produção bastante reduzida. Nos demais setores da cadeia principal, o estado possui alguns fornecedores que podem se credenciar para atender a demanda da montadora Fiat.

⁴¹ Inclui fornecedores de 1º, 2º e 3º níveis já instalados no estado.

⁴² Concessionárias da Fiat em Pernambuco, obtido em ANFAVEA (2013).

Analisando a cadeia a montante, destaca-se que o estado atua nas diversas cadeias de insumos que a montadora demanda, ou seja, o estado possui empresas já instaladas em todos os segmentos visualizados na Figura 6.5. É importante que o estado tenha empresas que forneçam os insumos necessários para a fabricação de algumas peças da linha de montagem, sobretudo para fornecer às empresas de 3º nível.

Ainda não foi realizado nenhum estudo de avaliação de impacto da instalação da Fiat em Pernambuco com a prática da metodologia de insumo-produto, de conhecimento público, assim como foi utilizado para os demais projetos estruturadores analisados neste trabalho. Desta forma, será feito um comparativo das plantas da Fiat, em Pernambuco, com a da Ford, na Bahia, com o objetivo de tentar prever os impactos econômicos da Fiat (PE) com o apresentado pela Ford (BA).

A instalação da fábrica de automóvel Ford em Camaçari, estado da Bahia, no ano de 2000, gerou muitas expectativas de melhora na economia do estado, no que tange a quantidade de empregos e da renda gerados. Segundo a ABIQUIM (2013), a produção de automóveis possui interface com a indústria de plástico/petroquímico, uma vez que muitos de seus componentes vêm dessa indústria (painel, pneus, bateria, para-choque, tanque de combustível, faróis, lanternas traseiras), já existente na Bahia.

De forma a capturar o impacto que a indústria de automóvel irá provocar no estado quando estiver operando, é interessante estabelecer um comparativo entre os projetos Ford (BA) e Fiat (PE), pois possuem algumas semelhanças, principalmente no que se refere ao volume de produção anual, conforme mostra o Quadro 6.11.

Quadro 6.11 – Principais informações das plantas Fiat (PE) e da Ford (BA)

Descrição	Fiat (PE)	Ford (BA)
Investimento	R\$ 4 bilhões	US\$ 1,9 bilhão
Produção de veículos por ano	250 mil	250 mil
Sistemistas de 1º nível	30 a 35	27
Empregos diretos na operação	4,5 mil	5 mil
Incentivo Fiscal	PRODEAUTO	PROAUTO

Fonte de dados: Fiat (2013) e SILVA (2013).

De acordo com os números mostrados no Quadro 6.11, os projetos da Ford na Bahia e da Fiat em Pernambuco possuem características bastante semelhantes, o que permite uma comparação pertinente. O investimento previsto na fábrica de automóveis da Fiat a se instalar é de R\$ 4 bilhões, pouco acima do verificado planta da Ford em Camaçari que, a preços de hoje, seria o equivalente a 3,8 bilhões⁴³.

O plano de produção da Fiat (PE) é de 250 mil veículos por ano, o mesmo número encontrado no projeto da Ford (BA). Quanto às empresas sistemistas de 1º nível, ou seja, aquelas que irão fornecer diretamente para a linha de produção das montadoras, o projeto da Fiat estima que seja de 30 a 35 sistemistas. Considera-se uma projeção bem realista a da Fiat, haja vista que o projeto da Ford abrange 27 sistemistas. Considerando que são montadoras diferentes, a linha de produção e o esquema de sistemistas não são necessariamente iguais.

Conhecidamente como grande geradora de emprego e renda, a planta da Ford na Bahia gerou 5 mil postos de trabalho, enquanto que a planta pernambucana estima gerar 10% menos empregos, ou seja, 4,5 mil novos postos de trabalho direto.

No tocante aos incentivos fiscais que os estados oferecem para o setor, ambos criaram um incentivo específico direcionado para atender a indústria em questão. Também de forma semelhante, os incentivos abrangem o âmbito do ICMS, oferecendo uma redução de 75% do referido imposto.

Embora a comparação esteja sendo feita entre os projetos da Fiat (PE) e da Ford (BA), é interessante salientar uma informação que pode ser aproveitada na análise da unidade de Pernambuco. A montadora italiana, que possui unidade fabril em Betim, Minas Gerais, aponta que cerca de 70% dos seus fornecedores estão localizados num raio de 150 quilômetros de distância da fábrica. Caso a unidade de Pernambuco siga este caminho, o estado da Paraíba poderá abranger alguns fornecedores para a fábrica de automóvel, tendo em vista que a distância entre a fábrica e a capital paraibana é de apenas 64 quilômetros.

⁴³ Considerando 1 dólar = R\$ 2,00, o valor total do investimento da Ford em Camaçari foi de R\$ 3,8 bilhões.

Um estudo sobre as estimativas dos efeitos da implantação da Ford na Bahia observou que um impacto direto no valor bruto da produção industrial baiana, representando 15% do PIB do estado em 2002 (LIMA e SPINOLA, 2007).

No que se refere à cadeia a montante, sabe-se que a indústria petroquímica, sobretudo a de plástico, oferta insumos para a indústria automotiva. Contudo, foi verificado que a planta da Ford não foi capaz de, sozinha, atrair novas indústrias de plásticos para atender apenas a produção de uma empresa. Mesmo as empresas existentes sentiram dificuldades em ingressar na cadeia produtiva da indústria automotiva, uma vez que a integração entre os dois segmentos não ocorria de forma tão direta e imediata. Por esta razão, a Ford (BA) precisou recorrer aos fornecedores das regiões Sul/Sudeste do país, notadamente para atender sua necessidade por um tipo específico de componente plástico, aponta Lima e Spinola (2007). A Ford (BA) também enfrentou dificuldades na deficiência logística e na falta de qualificação da mão de obra. É importante lembrar que esses percalços sentidos pela planta da Ford na Bahia podem se reproduzir em Pernambuco, que precisa estar atento no sentido de aproveitar melhor as oportunidades que uma indústria deste porte pode trazer.

6.4. Contingente de Mão de Obra da Construção Civil

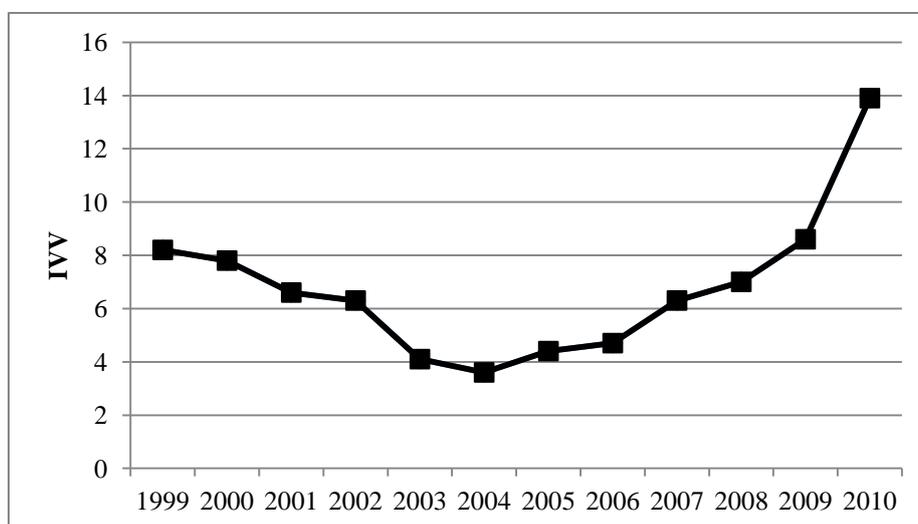
Todos esses grandes projetos movimentam bastante a economia pernambucana, inclusive na etapa de construção desses empreendimentos. Todavia, um questionamento que surge é saber onde e como será aproveitada toda a mão de obra que está sendo utilizada para a construção do empreendimento, haja vista que boa parte dela não será útil quando de sua operação. Dentro desse segmento da construção civil, estão a construção pesada, as montagens industriais e plataformas, e as edificações industriais, comerciais e residenciais.

Uma das alternativas é pensar no que o efeito renda, mensurado pela matriz de insumo-produto, poderá gerar na economia local. De acordo com os números apresentados pela matriz de insumo-produto, esses projetos estruturadores conseguem impulsionar outros setores, inclusive o imobiliário. Sendo assim, essa mão de obra

utilizada na construção civil poderá ser absorvida pelo próprio setor, porém, na construção de casas e edifícios, residenciais e comerciais, de forma a atender a demanda crescente no referido segmento.

Um bom termômetro do mercado imobiliário é o Índice de Velocidade de Vendas – IVV, medido para a RMR, que tem como objetivo acompanhar a comercialização de imóveis na região. O Gráfico 6.2 mostra a evolução desse indicador, e revela um crescimento exponencial do mesmo, sobretudo a partir do ano de 2005.

Gráfico 6.2 – Índice de Velocidade de Vendas (IVV) da RMR de 1999 a 2010



Fonte: FIEPE/UPTEC (2010)

Além do setor imobiliário, a mão de obra também pode ser absorvida pelo setor de infraestrutura social e urbana, bem como no desenvolvimento de saneamento. É importante confirmar que muito ainda pode ser desenvolvido, uma vez que há um grande déficit habitacional em Pernambuco, apresentado na Tabela 6.9 a seguir.

Tabela 6.9 – Déficit habitacional nos estados nordestinos em 2007

Estado	Déficit Habitacional	Percentual de domicílios
MA	530.199	33,9%
PI	159.129	19,3%
CE	376.347	16,7%
RN	140.096	16,7%
PB	155.265	15,5%
PE	325.789	13,6%
AL	143.410	17,3%
SE	82.355	14,5%
BA	588.408	14,9%
NE	2.500.999	17,5%

Fonte: BRASIL (2009)

O déficit habitacional Pernambucano vinha crescendo em um ritmo mais lento na última década até 2006, entretanto, sua existência é um indicativo de que alguma ação ainda deve ser feita, a fim de atender a população que não possui sua própria casa. Em 2007, o déficit habitacional caiu 19% em relação a 2006, ficando ainda superior a 300 mil unidades no estado de Pernambuco. O percentual do déficit habitacional em relação ao total dos domicílios foi de 13,6% em Pernambuco para o ano de 2007, o mais baixo de todos os estados nordestinos.

Outra alternativa para alocação da mão de obra que ficará desempregada quando chegar ao fim a construção dos grandes projetos estruturadores elencados nesse capítulo é no setor de infraestrutura, que poderá absorver elevada quantidade de mão de obra da construção civil, haja vista os projetos em execução, tais como a transposição do Rio São Francisco e as adutoras, a Ferrovia Transnordestina e a Plataforma Logística de Salgueiro, as obras de saneamento e as construções das habitações e outras obras do PAC. Então, existe um potencial muito grande de alocação da mão de obra empregada na construção dos grandes projetos estruturadores. Contudo, o que se nota recentemente é a paralisação de algumas obras de infraestrutura que dependem de recursos públicos, com destaque para a Transposição do Rio São Francisco.

Outro ponto diz respeito à parcela de mão de obra necessária na construção civil com maior qualificação. Para isso, o investimento em educação específica de longa e

curta duração é imprescindível. Caso contrário, haverá sempre um fluxo de entrada no estado de mão de obra qualificada, fato que já vem sendo notado.

Portanto, o grande desafio encontrado na implantação desses grandes empreendimentos está na alocação posterior do grande contingente de mão de obra utilizado durante a construção dos mesmos. Como relatado anteriormente, essa mão de obra tem grande chance de ser absorvida, sobretudo pelo aquecimento do mercado imobiliário e de infraestrutura. Contudo, não há garantias que a alocação dessa grande massa de mão de obra ocorrerá dentro do próprio estado de Pernambuco futuramente, fato que deverá desafiar as preocupações dos formuladores de política.

Além da cadeia principal, a cadeia a montante da construção civil engloba os insumos não metálicos (madeira, concreto, gesso, vidraçaria e granito), a siderurgia e metalurgia básica, a indústria de máquinas e equipamentos (ferramentas) e de cerâmica. Portanto, a indústria de construção civil poderá dinamizar a economia pernambucana devido ao encadeamento da cadeia produtiva a jusante e a montante.

6.5. Considerações Conclusivas

Este capítulo procurou mostrar a importância da entrada de grandes empresas para o desenvolvimento da economia pernambucana, utilizando metodologias distintas, como a análise do fluxo comercial de bens e serviços, do consumo intermediário e da demanda final doméstica, e a análise dos multiplicadores produzidos pela matriz de insumo-produto. Foram também utilizados os fluxogramas das cadeias produtivas de cada setor, para verificar a cadeia a montante e a jusante de cada empresa, relacionando-os com o quantitativo de empresas industriais instaladas em Pernambuco, com registro no Cadastro Industrial de Pernambuco 2011-2012.

A instalação de grandes projetos em Pernambuco movimentará a economia local a partir da construção dos empreendimentos. Considerando as empresas estudadas, o aumento da demanda que as mesmas causam na economia pernambucana está relacionado na Tabela 6.10.

Tabela 6.10 - Choque de demanda dos projetos estruturadores de Pernambuco

Projeto	Choque de demanda (em bilhões de R\$)
Refinaria Abreu e Lima	32,3
PetroquímicaSuape	19,9
Estaleiro Atlântico Sul	9,4
Hemobrás	0,8
TOTAL	62,8

Fonte de dados: Condepe/Fidem (2011)

Através da análise dos multiplicadores produzidos pela matriz de insumo-produto do Condepe/Fidem (2011), foi verificado o impacto da PetroquímicaSuape, da Refinaria Abreu e Lima, da Hemobrás e do Estaleiro Atlântico Sul no valor adicionado bruto, nos rendimentos das famílias e nos postos de trabalhos da economia de Pernambuco. Em resumo, os efeitos direto e indireto e o efeito renda gerados pelos quatro empreendimentos destacados são responsáveis pelos números da Tabela 6.11 a seguir.

Tabela 6.11 – Impactos dos projetos estruturadores no VAB, rendimento das famílias e nos postos de trabalho.

Projetos	VAB (bilhões de R\$)	VAB %	Rendimento das famílias (bilhões de R\$)	Rend. %	Postos de trabalho (mil)	Postos %
Petroquímica Suape	6,7	25%	2,3	24%	167,4	20%
Refinaria Abreu e Lima	15,7	59%	5,7	60%	543,3	64%
Hemobrás	0,5	2%	0,2	2%	9,1	1%
Estaleiro Atlântico Sul	3,8	14%	1,4	15%	132,0	15%
TOTAL	26,7	100%	9,6	100%	851,4	100%

Fonte de dados: Condepe/Fidem (2011)

A Refinaria Abreu e Lima foi a grande responsável por impulsionar o movimento de empresas para o estado de Pernambuco quando, em 2005, anunciou sua

instalação em Suape. A partir deste fato, Pernambuco tornou-se uma vitrine para o Brasil e para o mundo, atraindo cada vez mais empresas para o estado.

De fato, a Refinaria Abreu e Lima representa um importante *player* para a economia pernambucana, pois atua na diversificação da estrutura produtiva existente. Seus números ajudam a mostrar sua importância. Dentre os grandes projetos elencados na Tabela 6.11, a refinaria desponta como o projeto que mais influencia no valor adicionado bruto, no rendimento das famílias e no número de novos postos de trabalho criados na economia pernambucana, com percentual de cerca de 60% do total apresentado.

Em seguida, a PetroquímicaSuape aparece como uma empresa robusta que movimentou as mesmas variáveis acima descritas com percentuais que variam entre 20 e 25% em relação ao total apresentado na Tabela 6.11. Neste caso, é uma empresa que possui uma relação forte com a cadeia produtiva do refino de petróleo e suas obras de construção foram iniciadas um ano após o anúncio da Refinaria Abreu e Lima, além de estar situada próxima à mesma.

O Estaleiro Atlântico Sul também aproveitou o anúncio da instalação da refinaria de petróleo no estado e já se encontra em operação, construindo navios petroleiros e participa com percentuais em torno de 15% para o VAB, rendimentos das famílias e postos de trabalho em relação ao total calculado na Tabela 6.11. Instalado próximo à refinaria, contribuiu para movimentar a região no entorno de Suape.

Por último, mas também importante, a Hemobrás também contribuiu para a geração de VAB, rendimentos das famílias e novos postos de trabalhos. Ela irá atuar em um segmento distinto dos demais e ficará instalada na Zona da Mata Norte do estado, contribuindo para a desconcentração da região de Suape.

Os números revelados na Tabela 6.11 são bastante significativos para a economia pernambucana. Entretanto, é importante ressaltar que, de acordo com Tabela 6.2, Pernambuco possui 61% dos bens e serviços intermediários produzidos internamente; os outros 39% são produzidos fora do estado. Isso influencia no processo de análise dos multiplicadores obtidos da matriz de insumo-produto do Condepe/Fidem (2011), uma vez que nem todos os bens e serviços utilizados no processo produtivo de empresas

instaladas em Pernambuco vêm do próprio estado. Dessa forma, os resultados obtidos na Tabela 6.11 não ficarão unicamente em Pernambuco.

Para adequar os resultados da Tabela 6.11 a um cenário mais próximo do que será visto no estado por conta da vinda dos quatro projetos estruturadores citados, é feita uma ponderação nos números, considerando o percentual⁴⁴ que cabe a Pernambuco, ou seja, os 61%, resultando nos números elencados na Tabela 6.12 a seguir.

Tabela 6.12 - Impactos ponderados dos projetos estruturadores no VAB, rendimento das famílias e nos postos de trabalho.

Projetos	VAB (bilhões de R\$)	Rendimento das famílias (bilhões de R\$)	Postos de trabalho (mil)
Petroquímica Suape	4,1	1,4	102,1
Refinaria Abreu e Lima	9,6	3,5	331,4
Hemobrás	0,3	0,1	5,5
Estaleiro Atlântico Sul	2,3	0,9	80,5
TOTAL	16,3	5,9	519,5

Fonte: Elaboração própria

Considerando uma redução de 39% dos números mostrados na Tabela 6.11, as quatro empresas da Tabela 6.12 continuam tendo um forte impacto na economia pernambucana. Vale ressaltar que os dados constantes na Tabela 6.12 representam apenas uma aproximação do cenário futuro da economia de Pernambuco.

Mesmo sem utilizar todas as técnicas mostradas para as demais empresas, a Fiat não poderia deixar de ser mencionada entre os grandes projetos aportados em Pernambuco. Por isso, optou-se por manter o caso da Fiat nesse estudo e analisá-lo através de outras formas, haja vista que a empresa em questão é de grande relevância para o estado.

Apurando que a dimensão da planta da Fiat em Pernambuco é semelhante à planta da Ford na Bahia, cujo plano de produção é de 250 mil veículos por ano, a análise dos impactos sentidos no outro estado é pertinente. Portanto, verificou-se que mesmo dotada de uma indústria de plásticos no estado, a Bahia não conseguiu atender

⁴⁴ Esse indicador representa uma média de todos os setores.

toda a demanda da Ford por artigos derivados da indústria petroquímica, cujos fornecedores ainda se encontram na região Sul-Sudeste. Entretanto, a Ford gerou mais de 5 mil novos postos de trabalho e contribuiu para diversificar a estrutura produtiva do estado.

Portanto, as empresas destacadas neste capítulo, a PetroquímicaSuape, a Refinaria Abreu e Lima, a Hemobrás, o Estaleiro Atlântico Sul e a Fiat, representam algumas das maiores empresas instaladas nos últimos anos em Pernambuco, sendo amplamente divulgadas notícias sobre as mesmas na mídia e contando com o envolvimento de diversas esferas governamentais.

Sem dúvida, o impacto desses projetos trará para o estado a urgência em provê-lo de infraestrutura necessária para que não haja um colapso. O governo não pode ser passivo nesse processo. É preciso transformar esse momento em um ponto de ruptura das antigas condições de estagnação em que Pernambuco vivia, ou, como mencionou Myrdal, a quebra do círculo vicioso.

7. CONCLUSÃO

Ao escolher o tema em questão, as dificuldades se apresentaram desde o primeiro instante, haja vista que os acontecimentos eram recentes e os dados oficiais escassos. Ainda assim, o tema foi levado a cabo.

As diferenças regionais foram o ponto de partida da investigação, uma vez que, historicamente, a região Nordeste apresenta um desempenho econômico aquém do constatado nas regiões do Sul do Brasil, principalmente. Entretanto, a partir da metade da década de 2000, Pernambuco começa a destoar da trajetória nordestina e brasileira. Mais recentemente, nos anos 2010, o PIB pernambucano mostra sua pujança, por mais que o mundo, inclusive o Brasil, ainda esteja sofrendo as repercussões negativas da crise mundial de 2008.

Então, instiga-se em conhecer o que está ocorrendo em Pernambuco, especialmente na última década. Para isso, este trabalho observou a interferência do governo estadual nos últimos acontecimentos, ou seja, como o estado intervém para modificar o cenário econômico pernambucano.

O primeiro ponto analisado diz respeito aos incentivos fiscais oferecidos pelo estado de Pernambuco referente ao ICMS. Este incentivo, embora funcionando à revelia da legislação, é bastante utilizado em muitos estados brasileiros, resultando numa guerra fiscal entre os estados na busca por novos investimentos. No caso específico do PRODEPE, o programa de incentivos procura sanar uma deficiência ainda evidente no estado, que é desconcentrar o desenvolvimento da RMR. Para tanto, ele oferece um percentual maior de redução do ICMS a pagar para aquelas unidades que se instalarem no interior do estado. De acordo com os resultados do programa em questão é possível observar que cada região continuou com seus perfis industriais, ou seja, a RMR foi a região que mais atraiu empresas do setor metalmeccânico, somando mais 42 novas empresas; o Agreste conseguiu atrair empresas do setor alimentício, adicionando 20 empresas na região, seguindo seu perfil de grande produtor de laticínio e seus derivados; e o Sertão do estado especializou-se em bebidas, devido ao pólo de vinhos e sucos já estabelecido na região, acrescentando 9 empresas do setor, no período de 2007 ao primeiro semestre de 2011.

Embora a intenção dos incentivos fiscais oferecidos pelo estado de Pernambuco fosse o de atrair mais empresas distribuindo-as de forma mais equitativa pelo estado, esse mecanismo não surtiu o efeito desejado até o momento. O PRODEPE não foi capaz de, isoladamente, modificar a distribuição geográfica das empresas instaladas em Pernambuco. A RMR ainda consegue atrair uma maior quantidade de empresas, a exemplo do ano de 2010, em que 56% das empresas se instalaram na RMR, frente a um percentual de 67% no ano de 1995. Esta queda relativa verificada na quantidade de empresas instaladas na RMR do estado de Pernambuco é importante, pois representa quase 10 mil novas empresas instaladas fora da RMR, mas ainda não resulta em uma interiorização do desenvolvimento.

Em termos de número de empresas incentivadas com o benefício fiscal do PRODEPE, destacam-se os setores de metalmecânica, alimento, plástico, minerais não-metálicos, bebida, farmacológico, móveis, produtos químicos, têxtil, agroindústria, eletroeletrônico e papel, ordenadas de forma decrescente em termos do volume de incentivos recebidos. No que tange o volume de investimentos, o setor de metalmecânica captou 36% do total de investimentos desses projetos, seguido pelo setor de alimentos com 16%, e o setor têxtil ficou com 14%. Em relação à localização desses projetos, a RMR ficou com 68% do total do volume de investimentos, a Zona da Mata com 16%, seguido do Agreste com 14% e o Sertão com apenas 2% do total desses investimentos.

Nota-se a inclusão de uma cadeia produtiva de peso, especialmente na RMR, sobretudo após anunciada a vinda da Refinaria Abreu e Lima para o Complexo Portuário de Suape, em 2005. A cadeia produtiva em torno da atividade de refino de petróleo se expandiu com a vinda de grandes *players* para Pernambuco. Os números mostrados no parágrafo anterior corroboram esse novo cenário.

A virada histórica para Pernambuco, portanto, ocorreu com a decisão de instalação da Refinaria Abreu e Lima, cujo montante estimado de investimento ultrapassa US\$ 20 bilhões. A partir da refinaria, outras empresas também decidiram migrar para o estado. Empreendimentos de grande porte estão sendo instalados no estado, formando novos pólos de desenvolvimento, como o petroquímico, naval e farmacológico, cuja soma desses investimentos ultrapassa a cifra de US\$ 4,5 bilhões.

A realização dessas inversões tem levado alguns estudiosos da economia pernambucana a afirmar que o dinamismo provocado por essas indústrias vão além da expansão da construção civil.

A partir dessa intenção de acolher os grandes projetos estruturadores, o estado de Pernambuco passou a oferecer novos incentivos fiscais direcionados para segmentos mais específicos, em que tratam de forma diferenciada esses projetos capazes de impulsionar a economia pernambucana. No caso da indústria naval, é importante ressaltar que o estado do Rio de Janeiro oferece incentivos específicos para este segmento, já possuindo, inclusive, uma indústria naval consolidada. Sendo assim, ao oferecer este novo incentivo fiscal, o governo do estado de Pernambuco estava, intencionalmente ou não, corrigindo uma falha de mercado, tentando equiparar sua competitividade.

Dentre os novos incentivos fiscais oferecidos pelo estado, destacam-se o PRODEAUTO e o Programa de Estímulo à Atividade Portuária. O primeiro foi criado para consolidar a vinda da montadora de veículos Fiat para o estado, e o segundo para fortalecer a atividade portuária do estado, com destaque para o Porto de Suape, cuja média de crescimento anual de cargas movimentadas é de 18%, entre os anos de 2004 e 2011.

Portanto, os incentivos fiscais oferecidos pelo estado de Pernambuco podem não ser o único mecanismo de atração de empresas, mas eles são indispensáveis para equilibrar a competição nacional, haja vista a guerra fiscal. Falta, no entanto, acompanhamento pelo estado de Pernambuco dos dados sobre os benefícios fiscais oferecidos, para, a partir deles, desenvolver novos estudos.

Os resultados dos investimentos que estão sendo verificados, sob a forma de novas empresas se instalando no estado, geram mais empregos e aumentam seu nível da atividade econômica, tanto na fase de construção quanto na fase de pleno funcionamento.

Entretanto, ainda pairam dúvidas sobre a efetividade dessa política na redução da desigualdade regional. De fato, esta política não se sustenta sozinha. Assim, a capacidade de investimentos deve conversar com a política de subsídios e incentivos

regionais, para que a ênfase esteja nos resultados e não na intenção. (DINIZ e CROCCO, 2005).

A infraestrutura disponível no estado é fator importante para o cotidiano das empresas, e também da população. Por isso, a disponibilidade de infraestrutura influencia na decisão das empresas em se instalar numa localidade, especialmente a infraestrutura econômica, que abrange o fornecimento de energia, comunicações e transportes.

Grande parte das obras mais relevantes no setor de infraestrutura é financiada pelo governo federal, o que torna o governo estadual limitado de capacidade, sobretudo financeira, de alterar o cenário vigente. Todavia, é fundamental que o governo estadual busque com o governo federal os recursos necessários para desenvolver as obras que o estado precisa. No caso de Pernambuco não é diferente.

O estado de Pernambuco investe menos de 1% do PIB em infraestrutura, conforme média dos anos de 1996 a 2008. Grande parte desse volume foi direcionada para o setor de transportes, especialmente o transporte rodoviário. A duplicação da BR 232 foi, sem dúvida, uma das maiores obras realizadas pelo estado de Pernambuco. Entretanto, contando com recursos federais, os investimentos realizados no Porto de Suape foram os que mais influenciaram a vinda de grandes empresas para Pernambuco. O referido porto contou com investimentos públicos na ordem de 1,8 milhão em 2003 e em 2010, saltou para 450 milhões, fundamentais para suportar a trajetória exponencial do crescimento de cargas verificada no mesmo período, cujos gráficos detalhados encontram-se no capítulo quatro.

O Porto de Suape, embora já existisse desde o final da década de 1970, foi fundamental para a escolha de Pernambuco como o estado que iria receber a Refinaria Abreu e Lima. Além desse, outros investimentos seguiram a mesma lógica e adensaram o Complexo Portuário de Suape em poucos anos. A vinda da refinaria e demais projetos forçaram o governo a realizar mais investimentos no Porto de Suape, uma vez que os maiores volumes investidos começam a ser realizados a partir do ano de 2006.

O que se verifica no estado é a execução de obras de infraestrutura concomitantemente à vinda de grandes empresas, ou seja, a necessidade gera a urgência nas obras de infraestrutura. Contudo, a junção da instalação das grandes empresas e das

obras em infraestrutura sendo executadas forma um cenário mais favorável para as mudanças estruturais que o estado busca e que funciona como uma quebra de um círculo vicioso nos moldes da teoria de Myrdal (1968).

Além dos investimentos no Porto de Suape, outras obras beneficiarão Pernambuco quando de sua plena operação, como a Ferrovia Transnordestina e a Plataforma Logística de Salgueiro; e a Transposição do Rio São Francisco. São obras que contam com o apoio direto do governo federal, sob a tutela do PAC.

A Ferrovia Transnordestina será importante para a logística regional, uma vez que corta a região Nordeste de norte a sul e de leste a oeste, tendo como ponto central o município de Salgueiro, em Pernambuco. Esta obra beneficiará, sobretudo, a produção do interior da região, que contará com um canal de escoamento da sua produção. Para Pernambuco, o fato da Ferrovia Transnordestina ter como ponto final do Porto de Suape, transforma-o na porta de saída para o mercado internacional. Vários segmentos produtivos se beneficiarão desse modal, transformando o que antes era um entrave para a produção, onerando sobremaneira o seu custo. O fato de grupos privados estarem no comando das obras, através de PPP, acelerou o desenvolvimento das mesmas, entretanto, ainda apresentam alguns entraves burocráticos que impedem das mesmas já terem sido concluídas. Falta, contudo, na concepção do projeto da Ferrovia Transnordestina, uma ligação com a região Sul e Sudeste do Brasil, isto porque o trânsito de insumos e produtos acabados nos dois sentidos existe e poderia ser facilitado se houvesse essa alternativa.

A Plataforma Logística de Salgueiro segue na sombra da Ferrovia Transnordestina, e tornará mais dinâmica a região de Salgueiro, uma vez que servirá de grande parada para as cargas que trafegarão na ferrovia. A região já sente o aquecimento da sua economia apenas com a fase de construção.

Por fim, o projeto de Transposição do Rio São Francisco constitui-se uma obra gigante e de extrema necessidade para a população, pois a falta de água que a região sofre impacta negativamente também nas oportunidades de negócios. Todos esses aspectos são pesados pelas empresas quando é pensada na localidade aonde irão se instalar. Por isso, por mais que o estado de Pernambuco não assumira financeiramente as obras em questão, ele deve ser um facilitador em todo o processo, atuando politicamente

para conseguir recursos do governo federal a fim de que as mesmas não sejam interrompidas.

Além da infraestrutura necessária para que uma empresa se instale na localidade pretendida, a disponibilidade de mão de obra qualificada também pesa na decisão. Quanto mais essa oferta de mão de obra existir, melhor será o aproveitamento do estado. Consta-se, pois, que Pernambuco possui uma boa quantidade de universidades e centros de pesquisa espalhados por todo seu território, do litoral ao sertão. De fato, essa política de interiorização do conhecimento partiu da esfera federal, e Pernambuco está seguindo o mesmo caminho, quando oferece oportunidades no interior do estado com sua universidade estadual. Por outro lado, cursos específicos estão sendo criados para atender uma demanda mais urgente, como acontece com a especialização da mão de obra do pólo naval, cuja cooperação entre a esfera pública e privada traz ótimos resultados.

Por fim, mas não menos importante, está a análise do impacto dos grandes projetos estruturadores que se instalaram ou estão a se instalar em Pernambuco. O número crescente de empresas se instalando no estado reflete o interesse da iniciativa privada em usufruir do ambiente criado em Pernambuco. Esse ambiente começou com a entrada da refinaria de petróleo, que movimentou uma ampla cadeia produtiva. Em consequência, foi anunciada a vinda do estaleiro, da indústria siderúrgica, da indústria de automóvel e tantos outros segmentos que irão complementar a cadeia a montante e a jusante.

Para realizar algumas análises do poder de encadeamento que alguns desses grandes projetos estruturadores proporcionam, foram utilizados os resultados da matriz de insumo-produto. Primeiramente foi utilizada a matriz desenvolvida por Guilhoto *et al.* (2010) para verificar o fluxo comercial de Pernambuco com os demais estados do Nordeste, bem como o com restante do Brasil. Verificou-se que Pernambuco ainda apresenta uma forte dependência do restante do país, tanto no que tange a compra de insumos para a produção quanto para o escoamento da sua produção.

Também foi analisado o impacto de alguns dos grandes projetos estruturadores desenvolvidos no estado de Pernambuco, utilizando a matriz confeccionada pelo Condepe/Fidem (2011), que simula a entrada de importantes projetos na economia

pernambucana. Nesta tese, foram considerados os seguintes projetos: refinaria, estaleiro, fábrica de hemoderivados, indústria petroquímica e indústria de automóvel, sendo os quatro primeiros analisados com dados da matriz de insumo-produto.

A indústria petroquímica, quando em pleno funcionamento, irá abastecer todo o Brasil com seus produtos, uma vez que os mesmos é amplamente utilizado. Também encontrará no estado muitas empresas na sua cadeia a jusante. Com isso, ela irá movimentar 353 empresas já instaladas no estado, sobretudo na indústria têxtil. O principal impacto será, sem dúvida, no emprego de mais de 167 mil trabalhadores, de forma direta, indireta e induzida, decorrente do efeito-renda.

Para a refinaria que irá operar no estado, que faz parte da cadeia a montante da indústria petroquímica, o número de postos de trabalho gerados será o maior já constatado dentre os projetos estruturadores estudados, com mais de 545 mil postos de trabalho ao total. De fato, é um impacto grande na cadeia a montante e a jusante. A indústria petroquímica a se instalar no estado é consequência da vinda da refinaria para Pernambuco.

A Hemobrás, empresa estatal que cuidará da fabricação de medicamentos estratégicos, possui uma necessidade de mão de obra qualificada e de equipamentos de alta tecnologia que muitas vezes não estão disponíveis no estado. Ela será responsável por um valor adicionado bruto na ordem de R\$ 3,8 bilhões e um rendimento das famílias de mais de R\$ 1,4 bilhão.

O quarto projeto estudado foi o estaleiro, que já se encontra em operação, e possui um impacto relevante no que tange a criação de novos postos de trabalho, 132 mil.

Somando os quatro projetos estruturadores descritos nesta tese, eles serão responsáveis pela geração de mais de 800 mil novos postos de trabalhos, algo que muitas políticas públicas não foram capazes de realizar. Dentre esses postos de trabalhos, grande parte está voltada para a etapa de construção dos empreendimentos, o que pode trazer preocupação sobre a alocação dessa mão de obra quando os empreendimentos já estiverem funcionando.

Observando o perfil da mão de obra, parte dela poderá ser absorvida pelo próprio setor da construção civil, sobretudo no segmento imobiliário, haja vista que há um déficit habitacional não só no estado, mas em toda a região Nordeste.

Deve-se considerar ainda que Pernambuco produz internamente 61% dos bens e serviços intermediários produzidos e o restante é produzido fora do estado. Portanto, ponderam-se os resultados anteriormente encontrados, considerando que eles devem ser reduzidos em 39%. Ainda assim, os números verificados são de relevância para o estado.

O último projeto estruturador analisado foi o da montadora Fiat, que ajudará a dinamizar a região da Zona da Mata Norte do estado, juntamente com a Hemobrás. Embora desconcentre a atividade econômica do entorno do Porto de Suape, ainda está muito próxima da RMR, atraindo boa parte da mão de obra do estado. A entrada da Fiat trará resultados semelhantes à entrada da Ford na Bahia, tendo em vista que as plantas são bem parecidas em termos de volume de investimentos, quantidade de empregos gerados e, sobretudo, produção anual de veículos. Percebeu-se que, embora tenha estimulado a entrada de novas empresas no estado da Bahia, a Ford ainda manteve alguns fornecedores da região Sudeste.

Na análise dos projetos escolhidos verificou-se que as cadeias produtivas a montante possui no estado algumas empresas já instaladas. Entretanto, no que se refere ao segmento de máquinas e equipamentos, não existe uma oferta satisfatória para muitas indústrias. Muitos equipamentos, principalmente aqueles que possuem tecnologia mais avançada, não são ofertados pelo estado, e alguns nem são encontrados no Brasil, como é o caso dos equipamentos que compõem a Hemobrás.

Outro ponto observado é a localização dos empreendimentos que estão localizados no Complexo Portuário de Suape, no litoral sul do estado, exceto a Hemobrás e a Fiat. A intenção das empresas, a priori, é concentrar-se próximos aos demais elos da cadeia produtiva, iniciada com a refinaria, além de utilizar o Porto de Suape para escoar a produção, quando for o caso. Portanto, o Complexo Portuário de Suape aglutina muitas empresas e tenta manter isso com aquelas que possuem maior sinergia entre si. O alto adensamento do local está fazendo com que o governo estadual

canalize alguns projetos para outras regiões, como foi o caso da montadora Fiat, que irá se instalar no litoral norte do estado.

O papel do governo é, portanto, distribuir de forma mais equilibrada os empreendimentos com maior poder de encadeamento, sob a forma de articulações com os empresários, já que os instrumentos disponíveis, tais como incentivos fiscais, não conseguem, sozinhos, fazer essa distribuição. Também deve ser fortalecida a relação entre governo estadual e federal, de forma a conseguir amealhar recursos para obras de infraestrutura necessárias para suportar o crescimento da economia pernambucana.

Os desafios que estão no porvir abrangem o desenvolvimento da competência pública na organização dos investimentos a serem realizados no estado; e também da competência empresarial, modernizando-se e preparando-se para atuar num mercado pernambucano que não é mais o mesmo. Os pequenos negócios existentes hoje em Pernambuco têm que adaptar sua gestão para interagir com os grandes *players*.

Registra-se ainda o fato de que, a Nova Geografia Econômica, considerada uma das “novas” teorias do crescimento, aponta o consumo como “uma das variáveis críticas para a emergência de um processo de despolarização industrial”. Assim, contrariando a Lei de Say, a demanda cria a oferta, ou seja, o aumento do consumo no Nordeste está “contribuindo para a criação de um círculo virtuoso de desenvolvimento no estado e em toda a Região” (GALVÃO, 2012, p. 14). Portanto, o aquecimento do consumo local torna-se um impulsionador do crescimento econômico visto em Pernambuco.

7.1. Sugestões para pesquisas futuras

Esta tese proporciona uma interpretação dos fatos recentes ocorridos em Pernambuco. Para tentar explicar, foram considerados três pilares: 1) Incentivos fiscais; 2) Infraestrutura; e 3) Projetos Estruturadores. Em relação ao estudo de projetos estruturadores foram analisadas cinco indústrias importantes que estão se instalando em Pernambuco utilizando dados de duas matrizes insumo-produto já confeccionadas. A primeira por Guilhoto *et al.* (2010) e a segunda pelo Condepe/Fidem (2011), que simula a entrada de quatro das indústrias detalhadas neste trabalho. Seguindo a metodologia

realizada pelo Condepe/Fidem (2011), nova simulação poderia ser desenvolvida com a indústria automobilística, que está se implantando no estado.

Ademais, neste trabalho foi dada ênfase na análise da indústria pernambucana. Entretanto, existem poucos estudos que abordam o setor de serviços de Pernambuco, mesmo sendo este o setor que mais movimentava a economia pernambucana historicamente. Pode-se, portanto, verificar o grau de independência do setor de serviços frente ao setor industrial, ou se o mesmo é sustentado pela indústria, por exemplo.

8. REFERÊNCIAS

ABIPET - Associação Brasileira da Indústria do PET. Disponível em www.abipet.org.br. Acessado em 21 de agosto de 2012.

ABIQUIM – Associação Brasileira da Indústria Química. **Com a química no automóvel**. Disponível em <http://www.abiquim.org.br>. Acessado em 25 janeiro 2013.

AD DIPER. Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco. Disponível em <http://www.addiper.pe.gov.br/site/index.php>. Acessado em 16 de maio de 2011.

ALVES, M. A. da S. **Guerra fiscal e finanças federativas no Brasil: o caso do setor automotivo**. Dissertação (mestrado). Campinas: IE/Unicamp, 2001.

ALVES, M. I. dos S. **Fontes de energias alternativas e os desafios para a cadeia produtiva automotiva**. Dissertação (mestrado). Curitiba: Ciências Sociais Aplicadas/UFPR, 2011.

AMARAL FILHO, J. A endogeneização no desenvolvimento econômico regional e local. **Planejamento e Políticas Públicas (PPP)**. n. 23, junho, 2001.

_____. **Incentivos fiscais e políticas estaduais de atração de investimentos**. Texto para discussão n.8. IPECE. Ceará-Brasil, 2003.

AMORIM, E. C. P. de. **Prodepe: Incentivo fiscal do Estado de Pernambuco: Avaliação dos controles para o acompanhamento das atividades incentivadas**. Dissertação (mestrado). Recife: Mestrado Profissionalizante em Gestão Pública para o Desenvolvimento do Nordeste/UFPE, 2003.

ANFAVEA – Associação Nacional dos Fornecedores de Veículos Automotores – Brasil. **Anuário da Indústria Automobilística Brasileira 2012**. Disponível em <http://www.anfavea.com.br>. Acessado em 25 janeiro 2013.

ARAÚJO, C. A. L.; PEREIRA, C. F. A indústria de confecções em Pernambuco: impactos e oportunidades em um cenário pós-ATC (Acordo sobre Têxteis e Confecções). In: XIII Simpósio de Engenharia de Produção. **Anais...** Bauru, SP, Brasil, 6 a 8 de Novembro de 2006.

ARAÚJO JR. I. T. de. **Investimentos em infra-estrutura e efeitos sobre a pobreza e a distribuição de renda: uma análise de equilíbrio geral da economia brasileira**. Tese (doutorado). Universidade Federal de Pernambuco. CCSA. Economia, 2006.

ARROW, Kenneth J. The economic implications of learning by doing. **The Review of Economic Studies**, vol. 29, nº 3, 155-73, 1962.

_____. KURZ, M. **Public investment, the rate of return, and optimal fiscal policy**. Baltimore: The Johns Hopkins Press (for Resources for the Future), 1970.

ASCHAUER, D. A. Is public expenditure productive? **Journal of Monetary Economics**. v. 23, p. 177-200, Mar. 1989a.

_____. Public investment and productivity growth in the group of seven. **Economic Perspectives**, Federal Reserve Bank of Chicago, 13, 1989b.

ASHEIM; B.; COOKE, P. Localised innovation networks in a global economy: a comparative analysis of endogenous and exogenous regional development approaches. In: Igu Commission on Tte Organisation of Industrial Space Residential Conference, Gothenburg, Sweden, August, 1997

BARRO, R. J. Government spending in a simple model of endogenous growth. **Journal of Political Economy**, v. 98, p. 103-125, Oct. 1990.

BARROS, A. R. Perspectivas do Desenvolvimento de Pernambuco. Documentos Técnico-Científicos. **Revista Econômica do Nordeste**. Fortaleza, v. 33, n. 2, abr-jun. 2002.

BIANCHI, A. M. Albert Hirschman na América Latina e sua Trilogia sobre Desenvolvimento Econômico. **Revista Economia e Sociedade**, Campinas, v. 16, n. 2 (30), p. 131-136 150, ago. 2007.

BIELSCHOWSKY, R. coord. **Investimento e Reformas no Brasil: indústria e infraestrutura nos anos 1990**. Brasília, CEPAL/Ipea, 2002.

BOGONI, N. M; HEIN, N.; BEUREN, I. M. Análise da relação entre crescimento econômico e gastos públicos nas maiores cidades da região Sul do Brasil. **Revista de Administração Pública**. Rio de Janeiro 45(1):159-79, jan./fev. 2011.

BRASIL. Ministério das Cidades. Secretaria Nacional de Habitação. **Déficit habitacional no Brasil 2007**. Brasília, 2009.

BUAQUE, S. C. Investimentos e cadeias produtivas em Pernambuco. Apresentação. In: I Enpecon – Encontro Pernambucano de Economia. Recife, PE, Brasil, 08 e 09 de Nov de 2012.

CARDOZO, S. A. **Guerra fiscal no Brasil e alterações das estruturas produtivas estaduais desde os anos 1990**. Tese de doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas/Instituto de Economia, 2010.

_____. Políticas estaduais de atração de investimentos baseadas em isenção fiscal: Uma análise do Estado do Ceará de 1995 a 2008. Documentos Técnico-Científicos. **Revista Econômica do Nordeste**. Volume 42, nº 3, Julho – Setembro 2011.

CARNEIRO, M. C. F. Investimento em projetos de infra-estrutura: desafios permanentes. **Revista do BNDES**, Rio de Janeiro, v. 13, no 26, p. 15-34, dez 2006.

CARTA CAPITAL. **Especial Nordeste: A latitude do progresso**. Ano XVII, nº 675, de 7 dezembro 2011.

CARVALHO, Fernanda Ferrário de. **A Extinção da SUDENE – Um marco das transformações na política de desenvolvimento regional no Brasil**. Tese de doutorado. Campinas: IE/Unicamp, 2006.

CASTRO, C. N. de Transposição do Rio São Francisco: análise de oportunidade do projeto. Texto para discussão – IPEA. Rio de Janeiro. Fev 2011.

CERQUEIRA, D. F. **Incentivos Fiscais e Investimentos na Indústria de Transformação no Estado da Bahia (1994 a 2004): Internacionalização produtiva e subdesenvolvimento**. Dissertação de mestrado. Campinas: IE/Unicamp, 2007.

CONDEPE/FIDEM – Agência Estadual de Planejamento e Pesquisas de Pernambuco. Estudos dos impactos dos investimentos na economia pernambucana: Unidades da BR FOODS, HEMOBRÁS, Estaleiro Atlântico Sul, PetroquímicaSuape e Refinaria Abreu e Lima: uma visão a partir da Matriz Insumo-Produto de Pernambuco – 2005 / Coordenação de Wilson Grimaldi e Júlio César Silva. Recife, 2011.

_____. **Desempenho do produto interno bruto de Pernambuco no 4º trimestre de 2010**. Disponível em: <http://www2.condepefidem.pe.gov.br/web/condepeFidem/exibirartigo?companyId=communis.com.br&articleId=25392>. Acessado em 07 de junho de 2012.

COSTA, E. F.; ARAÚJO JÚNIOR, I.T.; BEZERRA, J.F.; MELO, M.V. Matriz de Insumo-Produto de Pernambuco para 1999: metodologia de cálculo e subsídios ao planejamento regional, **Economia Aplicada**, 9 (4), pp 595-621, out-dez 2005.

DER. Departamento de Estradas e Rodagens de Pernambuco. Disponível em <http://www.der.pe.gov.br/CAMINHOS%20DA%20INTEGRACAO.pdf>. Acessado em 03 de agosto de 2012.

DIEESE. **Política Industrial no Brasil: o que é a nova política industrial**. Nota técnica, número 11, dezembro de 2005. Disponível em

<http://www.dieese.org.br/notatecnica/notatecPoliticaindustrial.pdf>. Acessado em 26 de dezembro de 2010.

DINIZ, Eli. O pós-Consenso de Washington: a globalização e o desenvolvimento revisitados. **Revista de Políticas Públicas e Gestão Governamental** - Vol. 5, No 2 - Jul/Dez 2006.

DINIZ, C. C.; CROCCO, M. Bases teóricas e instrumentais da economia regional e urbana e sua aplicabilidade ao Brasil. In: DINIZ, C.C.; CROCCO, M. A. Organizadores. **Economia Regional e Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

_____; GONÇALVES, E. Economia do conhecimento e desenvolvimento regional no Brasil. In: DINIZ, C.C.; LEMOS, M. B. Organizadores. **Economia e Território**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

DULCI, O. Guerra fiscal, desenvolvimento desigual e relações federativas no Brasil. **Revista de Sociologia e Política**, nº 18: 95-107 Jun. 2002.

FERREIRA, P.C. Infraestrutura pública, produtividade e crescimento. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, v. 24, n. 2, p. 187-202, ago. 1994.

_____. Investimento em infra-estrutura no Brasil: fatos estilizados e relações de longo prazo. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, v. 26, n. 2, p. 231-252, ago. 1996.

_____; MALLIAGROS, T. Impactos produtivos da infraestrutura no Brasil – 1950/1995. **Pesquisa e Planejamento Econômico**, v. 28, n. 2, p. 315-338, 1998.

_____; ARAÚJO, C V. On the economic and fiscal effects of infrastructure investment in Brazil. **Ensaio Econômico EPGE/FGV**, Rio de Janeiro, n. 613, 2006.

FIAT. **Programa Pernambuco**. Disponível em <http://programapernambuco.fiat.com.br/>. Acessado em 20 de janeiro de 2013.

FIEPE. Federação das Indústrias do Estado de Pernambuco. Unidade de Pesquisas Técnicas – UPTEC. **Índice de Velocidade de Vendas**. Região Metropolitana do Recife. Ano XV. nº 11. Novembro de 2010.

FLORIDA, R. Toward the learning region. **Futures**, v. 27, n. 5, p. 527-36, 1995.

FUJITA, M.; KRUGMAN, P.; VENABLES, A. J. **Economia Espacial**. São Paulo: Futura, 2002.

FYFE, D., LOPEZ, E., WALKER, J., MUNRO, D., MARTIN, D., WALDRON, M., REPIKOVA, M., MATSUOKA, T., MAYNE, A., Medium-Term oil market report.

IEA, 2009. Disponível em <http://www.iea.org/papers/2009/mtomr2009.pdf>. Acessado em 27 agosto 2012.

GALVÃO, O. de A. A economia pernambucana: da longa estagnação a um novo ciclo de crescimento sustentado. In: I Enpecon – Encontro Pernambucano de Economia. **Anais...** Recife, PE, Brasil, 08 e 09 de Nov de 2012.

GARCIA, R. de C. **Vantagens competitivas de empresas em aglomerações industriais: Um estudo aplicado à indústria brasileira de calçados e sua inserção nas cadeias produtivas globais.** Tese de doutorado. Campinas: IE/Unicamp, 2001.

GOMES, G.; DVORSAK, P.; HEIL, T., Indústria petroquímica brasileira: situação atual e perspectivas. **BNDES Setorial**, nº 21, Rio de Janeiro, p. 75-104, 2005.

_____. **Análise da integração refino-petroquímica – Oportunidades econômicas, estratégicas e ambientais.** Tese (doutorado). COPPE/UFRJ/Programa de Planejamento Energético, 2011.

GOODMAN, D. E.; CAVALCANTI, R. A. **Incentivos à industrialização e desenvolvimento do Nordeste.** Rio de Janeiro, IPEA, 1974.

GUILHOTO, J. J. M.; SONIS, M.; HEWINGS, G. J. D.; MARTINS, E. B. Índices de ligações e setores-chaves na economia brasileira: 1959/80. **Pesquisa e Planejamento Econômico**. v. 24, n. 2, p. 287-314, 1994.

_____. **Análise de insumo-produto: teoria e fundamentos.** São Paulo: Universidade de São Paulo, 2004.

_____; AZZONI, C. R.; ICHIHARA, S. M.; KADOTA, D. K.; HADDAD, E. A. **Matriz de Insumo-Produto do Nordeste e Estados: Metodologia e Resultados.** Fortaleza. Banco do Nordeste do Brasil, 2010.

HERMANN, J. (2006) Ascensão e Queda da Política Fiscal: de Keynes ao “autismo fiscal” dos anos 1990 – 2000. Disponível em: www.anpec.org.br/encontro2006/artigos. Acessado em 14 de setembro de 2011.

HIRSCHMAN, A. O. **A estratégia do desenvolvimento econômico.** New Haven: Yale University Press, 1958.

HULTEN, C. R. **Optimal growth with infrastructure capital: implications for empirical modeling.** University of Maryland, 1994.

_____. Infrastructure Capital and Economic Growth: How Well Use it May Be More Important Than How Much You Have. **NBER Working Paper**, 5847, 1996.

IBGE. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Disponível em <http://www.ibge.gov.br>. Acessado em 06 de junho de 2012.

JORNAL DO COMMÉRCIO. **Kraft Foods atrai mais empresas para Vitória**. Economia, 04 de maio de 2011.

KALDOR, N. The case for regional policies, *Scottish Journal of Political Economy*, November, 1970. *apud* LAMONICA, M. T.; FEIJÓ, C. A. Crescimento e industrialização no Brasil: uma interpretação a luz das propostas de Kaldor. **Revista de Economia Política**, vol. 31, nº 1 (121), pp. 118-138 janeiro-março/2011.

KLAASSEN, Leo H. Pólos de Crescimento: Perspectiva Econômica. In: Schwartzman, J. **Economia regional: textos escolhidos**. Cedeplar, Belo Horizonte, 1977.

KON, A. **Economia Industrial**. São Paulo: Nobel, 1994.

KRUGMAN, P. R. Increasing returns and Economic Geography. **Journal of Political Economy**, 99, p. 483-499, 1991a.

_____. **Geography and Trade**. Cambridge Massachusetts, MIT Press, 1991b.

LEIMIG, S. **Suape Global**. Palestra de apresentação proferida em 23 de setembro de 2011.

LEPENIES, Philipp H. Possibilismo: vida e obra de Albert O. Hirschman. **Novos Estudos**. CEBRAP, 83, pp. 65-88, março 2009.

LIMA, A. A. A questão dos incentivos fiscais em Pernambuco. **Tributação e Desenvolvimento**. Recife, v. 1, n. 1, dez. 1997.

LIMA, A. C. da C.; LIMA, J. P. R. Programas de desenvolvimento local na região Nordeste do Brasil: uma avaliação preliminar da “guerra fiscal”. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 19, n. 3 (40), p. 557-588, dez. 2010.

_____. **Políticas de desenvolvimento Regional no Brasil: evolução recente dos mecanismos Nacionais e Estaduais** – O caso do Nordeste. Dissertação (Mestrado) – Universidade Federal de Pernambuco. CCSA. Economia, 2008.

LIMA, A. M. de; SPINOLA, V. Perspectiva da demanda de componentes plásticos pelo Complexo Industrial Ford Nordeste. **Revista Desenhahia**, v. 4, n.6, mar. 2007. Salvador. Desenhahia, Solisluna, 2007.

LIMA, J. P. R.; KATZ, F. J. A Economia de Pernambuco: perda de dinamismo e a necessidade de buscar caminhos possíveis. **Caderno de Estudos Sociais**, Recife, v. 9, n.1, p. 41-64, jan./jun., 1993.

_____.; SICSÚ, A. B.; PADILHA, M. F. G. Economia de Pernambuco: transformações recentes e perspectivas no contexto regional globalizado. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 38, nº 4, out-dez. 2007.

MAILLAT, D. Innovative milieux and new generations of regional policies. *Entrepreneurship & Regional Development*, 10, p. 1-16, 1998. *apud* DINIZ, C. C.; CROCCO, M. Bases teóricas e instrumentais da economia regional e urbana e sua aplicabilidade ao Brasil In: DINIZ, C.C.; CROCCO, M. A. Organizadores. **Economia Regional e Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

MANKIW, N. G.; ROMER, D.; WEIL, D. N. Contribution to the empirics of economic growth. Harvard University. **The Quarterly Journal of Economics**, 407-437, May 1992.

MELO, A. S. A.; SANTANA, S. K. S.; SAMPAIO, Y. S. B.; SAMPAIO, B., GRIMALDI, W. **Construção da matriz de insumo produto de Pernambuco para 2005 com ampliação para análise de novas indústrias**. Disponível em http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/eventos/forumbnb2011/docs/2011_construcao_matriz.pdf. Acessado em 12 de agosto de 2011.

MI. **Ministério da Integração**. Disponível em <http://www.integracao.gov.br/pt/web/guest/o-que-e-o-projeto>. Acessado em 07 novembro 2012.

MILLER, R. E.; BLAIR, P. D. **Input-output analysis: foundations and extensions**. New Jersey, Prentice Hall, 2009.

MONTEIRO NETO, A. **Desenvolvimento Regional em Crise: Políticas Econômicas Liberais e Restrições à Intervenção Estatal no Brasil dos Anos 90**. Tese de doutorado. Campinas: IE/Unicamp, 2005.

MONTES, G. C.; REIS, A. F. dos. Investimento público em infraestrutura no período pós-privatizações. **Economia e Sociedade**, Campinas, v. 20, n. 1 (41), p. 167-194, abr. 2010.

MUNNELL, A. H. How does public infrastructure affect regional economic performance. **New England Economic Review**, p. 11-32, Sep. 1990.

MYRDAL, G. **Teoria econômica e regiões subdesenvolvidas**. Rio de Janeiro: 2 ed. Editora Saga, 1968.

NASCIMENTO, S. P. do. Guerra Fiscal: uma análise quantitativa para estados participantes e não participantes. **Economia**, Brasília(DF), v.10, n.2, p.211-237, mai/ago 2009.

NURKSE, R. **Problems of capital formation in underdeveloped countries**. New York: Oxford University Press, 1953.

OLIVEIRA, J. A. P. de. Desafios do planejamento em políticas públicas: diferentes visões e práticas. **RAP**. Rio de Janeiro 40(1):273-88, Mar./Abr. 2006.

PAC. **Programa de Aceleração do Crescimento**. Disponível em <http://www.pac.gov.br>. Acessado em 20 agosto 2012.

PAELINCK, Jean. A teoria do desenvolvimento regional polarizado. In: Schwartzman, J. **Economia regional: textos escolhidos**. Cedeplar, Belo Horizonte, 1977.

PAVITT, K. Sectoral patterns of technical change: towards a taxonomy and a theory. **Research Policy**, v. 13, n. 6, p. 343-373, 1984.

PERROUX, François. **A Economia do século XX**. Porto: Herder, 1967.

_____. O conceito de Pólo de Crescimento. In: Schwartzman, J. **Economia regional: textos escolhidos**. Cedeplar, Belo Horizonte, 1977.

PETROBRAS. Disponível em <http://www.investidorpetrobras.com.br>, disponível em 27 agosto de 2012.

PRADO, S.; CAVALCANTI, C. E. G. **A Guerra Fiscal no Brasil**. São Paulo: Fundap e Fapesp; Brasília: Ipea, 2000.

PUGA, F. P.; BORÇA JR., G. Perspectiva do investimento em infraestrutura no Brasil (2011-2014). In: TORRES FILHO, E. T.; PUGA, F. P.; MEIRELLES, B.B. Organizadores. **Visão do desenvolvimento 2010**. Rio de Janeiro: BNDES, 2011.

RALLET, A.; TORRE, A. Is geographical proximity necessary in the innovation networks in the era of global economy. **GeoJournal**, 49, p. 373-380, 1999.

RASMUSSEN, P. N. **Studies in intersectoral relations**. Amsterdam: North-Holland, 1956.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Disponível em: <<http://www.receita.fazenda.gov.br>>. Acessado em: 25 de janeiro de 2009.

REUNI. **Reestruturação e Expansão das Universidades Federais**. Disponível em <http://reuni.mec.gov.br/>. Acessado em 11 de novembro de 2012.

ROSENSTEIN-RODAN, P. Problems of industrialization of Eastern and South-Eastern Europe. **Economic Journal**, 53, (3), 1943.

RODRIGUES, R. L.; GUILHOTO, J. J. M. Análise Setorial e Topografia da Estrutura Produtiva: As Cooperativas Agropecuárias no Paraná. **Revista de Estudos Econômicos**, v. 37, p. 487-513, 2007.

RODRIGUES, D. Growth strategies. **Economics working papers from Department of Economics**, Johannes Kepler University Linz, Austria, 2004.

_____. After Neoliberalism, What? Paper presented at the Alternatives to Neoliberalism **Conference sponsored by the New Rules for Global Finance Coalition**, May 23-24, 2002.

RUIZ, R. M. (2004) **Políticas regionais na nova geografia econômica**. Relatório. Disponível em <http://www.mi.gov.br/publicacoes/desenvolvimentoregional/publicacao/Cedeplar/Politicadanovageografiaeconomica.pdf>. Acessado em 12 abril 2012.

_____. Políticas regionais na nova geografia econômica. In: DINIZ, C.C.; CROCCO, M. A. Organizadores. **Economia Regional e Urbana**. Belo Horizonte: Ed. UFMG, 2005.

SEBRAE. **Cadeia produtiva da indústria metalúrgica e produtos de metal: cenários econômicos e estudos setoriais**. Recife, 2008a.

_____. **Cadeia produtiva da indústria de poliéster: cenários econômicos e estudos setoriais**. Recife, 2008b.

_____. **Cadeia produtiva do refino do petróleo: cenários econômicos e estudos setoriais**. Recife, 2008c.

_____. **Cadeia produtiva da indústria naval: cenários econômicos e estudos setoriais**. Recife, 2008d.

SEFAZ – Secretaria da Fazenda do Estado de Pernambuco. Disponível em <http://www.sefaz.pe.gov.br>. Acessado em 27 de junho de 2012.

SILVA, G. J. C. da; FORTUNATO, W. L. L. (2007) **Infra-Estrutura e Crescimento: Uma Avaliação do Caso Brasileiro no Período 1985/1998**. Disponível em: <http://www.bnb.gov.br/content/aplicacao/Eventos/ForumBNB2007/docs/infraestruturacrescimento.pdf>. Acessado em 14 de setembro de 2011.

SILVA, J. C. D. da; SILVEIRA, A. H. P.; FERREIRA, M. de F. S.; OLIVEIRA FILHO, J. D. de. **Estimativa dos Efeitos da Implantação do Complexo Ford Nordeste sobre a Estrutura Industrial da Bahia: uma abordagem insumo-produto**. Disponível em:

<http://www.anpec.org.br/encontro2004/artigos/A04A128.pdf>. Acessado em 04 de janeiro de 2013.

SINDICOM. Sindicato Nacional das Empresas Distribuidoras de Combustíveis e de Lubrificantes. **Refinarias e Centrais Petroquímicas**. Disponível em <http://www.sindicom.com.br>. Acessado em 15 de fevereiro de 2013.

SOARES, F. de A.; [et al.]. Interiorização e Reestruturação da Indústria do Ceará no Final do Século XX. Documentos Técnico-Científicos. **Revista Econômica do Nordeste**, Fortaleza, v. 38, n° 1, jan-mar. 2007.

SUAPE. **Suape Global**. Apresentação. CD. 2011.

SUAPE. **Movimentação de Cargas em Geral**. Disponível em <http://www.suape.pe.gov.br/port/pdf/MovCargaGeral.pdf>. Acessado em 26 de junho de 2012.

SUDENE – Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste. Disponível em <http://www.sudene.gov.br>. Acessado em 18 de agosto de 2011.

STIGLITZ, J. E. Towards a new paradigm for development: Strategies, policies and processes. **Prebisch Lecture**, October 19, 1998. Disponível em <https://ceamgmt.colorado.edu/ceae/images/File/mcedc/prebisch98.pdf>

TANZI, V. Federalismo fiscal e descentralização: exame de alguns aspectos relativos à eficiência e a dimensão macroeconômica. Fundo Monetário Internacional. Washington, 1995, *apud* AMARAL FILHO, J. A endogeneização no desenvolvimento econômico regional e local. **Planejamento e Políticas Públicas (PPP)**. N. 23, junho, 2001.

UPE. Universidade de Pernambuco. Disponível em <http://www.upe.br/portal/>. Acessado em 11 de novembro de 2012.

VALOR ECONÔMICO. **Valor Estados: Pernambuco**, Abril 2010.

VARSANO, R. A Guerra Fiscal do ICMS: quem ganha e quem perde. **Planejamento e Políticas Públicas**. Brasília, IPEA, n. 15, PP. 13-18, 1997.

VERAS, E. C. **A Sudene e o Desenvolvimento Agrícola do Nordeste no Período 1960 a 1980**. Tese de doutorado. Campinas: IE/Unicamp, 1993.

VERGOLINO, J. R.; MONTEIRO NETO, A. **A economia de Pernambuco no limiar do século XXI: desafios e oportunidades para a retomada do desenvolvimento**. Ed. Dos Autores, 2002.

VIANA, F. L. E. **A Indústria Têxtil e de Confecções no Nordeste: Características, Desafios e Oportunidades.** Disponível em: http://www.bnb.gov.br/projwebren/exec/livroPDF.aspx?cd_livro=13. Acessado em 26 de junho de 2012.

WEITZMAN, M. L. Optimal growth with scale economies in the creation of overhead capital. **Review of Economic Studies**, 555-570, October, 1970.

ANEXO

Tabela 01 - Pernambuco – PRODEPE – Investimento por setor econômico – 1996-2006

R\$ milhões de 2006												
	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	TOTAL
Alimentar	220,40	55,80	142,10	156,50	103,70	325,30	169,10	235,40	229,00	310,40	32,40	1.980,1
Bebidas	108,20	258,30	216,20	212,90	78,40	205,60	3,50	327,20	216,50	5,60	2,80	1.635,2
Borracha	-	2,50	12,90	-	-	-	41,00	-	-	-	-	56,4
Couro e Calçados	36,60	72,60	10,30	17,30	29,10	41,50	-	3,30	0,90	4,10	-	215,7
Diversos	-	59,70	5,80	29,20	-	13,20	19,10	5,10	245,40	-	4,80	382,3
Emb. Plásticas	-	-	-	-	-	-	4,90	-	-	-	19,80	24,7
Farmacoquímico	-	-	1,20	-	47,50	89,50	0,90	2,00	199,90	-	4,30	345,3
Gás	-	-	-	-	-	526,50	-	-	-	-	-	526,5
Gráfica	-	-	-	3,60	-	-	94,50	-	0,30	-	-	98,4
Mat. Elétrico /eletrônico	28,70	73,00	108,80	172,70	2,30	1,90	57,90	22,80	10,50	1,20	1,00	480,8
Mat. Higiene /Limpeza	-	-	-	-	-	-	-	-	3,00	4,70	9,10	16,8
Mat. Hospitalar	-	-	-	-	-	-	-	53,80	0,10	-	-	53,9
Metal/Material Elétrico	-	-	-	-	-	4,40	-	-	-	-	-	4,4
Metal-Mec/Transp.	27,30	19,70	10,30	26,30	48,60	55,30	194,00	28,40	37,10	239,50	78,30	764,8
Metalúrgica	16,60	30,70	351,90	73,40	44,80	151,30	65,60	225,90	0,50	40,40	-	1.001,1
Min. Não-Metálicos	70,20	92,40	85,70	193,90	31,80	16,30	202,40	45,90	42,40	-	86,90	867,9
Móveis e Madeira	-	-	59,60	18,90	-	-	0,50	9,40	0,20	18,00	14,50	121,1
Papel	59,70	16,30	31,40	41,00	16,00	1,30	0,60	12,00	20,40	8,20	19,30	226,2
Plástico	119,10	36,70	154,20	417,10	89,20	167,60	160,00	1.120,80	1.065,40	72,10	716,50	4.118,7
Químico	93,60	36,80	235,00	66,60	26,30	3,70	1.029,10	100,50	7,50	9,00	-	1.608,1
Têxtil	97,20	144,90	130,20	270,10	204,70	86,90	-	88,40	12,60	20,30	109,10	1.164,4
Vestuário	-	82,90	121,50	37,20	0,70	0,90	-	-	-	-	-	243,2
Outros (*)	-	-	-	-	-	-	79,60	-	-	2,40	234,30	316,3
TOTAL	877,6	982,3	1.677,1	1.736,7	723,1	1.691,2	2.043,1*	2.280,9 *	2.091,7 *	733,5*	1.098,8 *	15.936,0 *

Fonte: ADDiper *apud* Lima (2008)

Outros (*) - Agroindústria; Fab de cimento; Fab de inseticida; Fab. De Lixas; Fab. De Laticínios; Mídias Ópticas Magnéticas; Rações para animais; Alimentar/Bebidas; Couro/Alimentar; Plástico/Químico; e Têxtil/Plásticos

Nota: * Dados corrigidos pela autora.

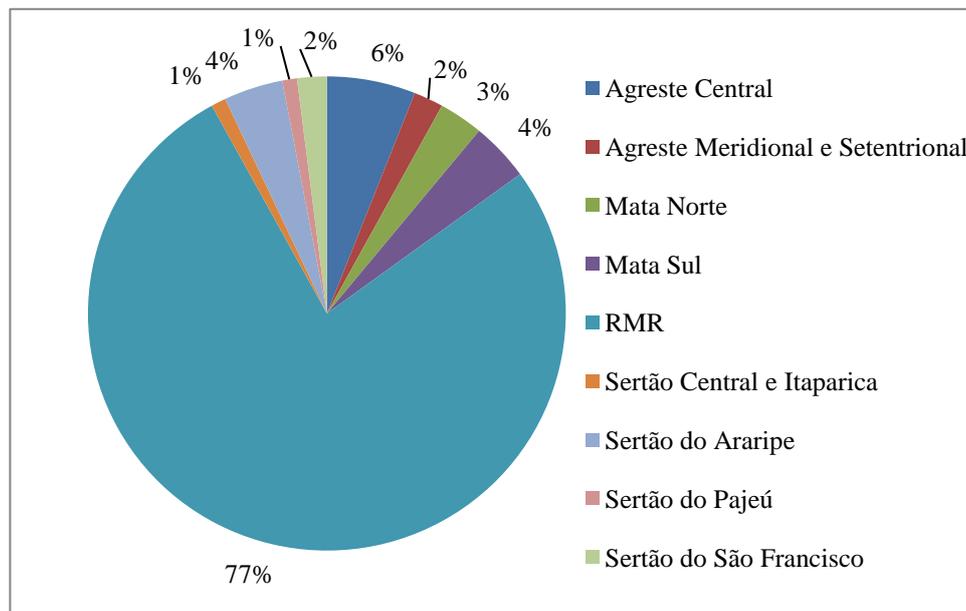


Gráfico 01 – Pernambuco – PRODEPE – Empresas beneficiadas por região no período de 1996-2006

Fonte: Ad Diper *apud* Lima (2008)

Diário Oficial

Estado de Pernambuco

Ano LXXIV • Nº 234

Poder Executivo

Recife, segunda-feira, 15 de dezembro de 1997

Governo do Estado

Governador: Miguel Arraes de Alencar

LEI Nº 11.484 DE 13 DE DEZEMBRO DE 1997.

Autoriza o Poder Executivo a alienar a sua participação acionária na Companhia Energética de Pernambuco - CELPE e dá outras providências.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE PERNAMBUCO:

Faço saber que a Assembléia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a alienar, total ou parcialmente, as ações de que o Estado seja titular no capital social da Companhia Energética de Pernambuco - CELPE.

§ 1º A venda das ações será efetuada através de leilões especiais em Bolsas de Valores pelo regime de melhor oferta, em moeda corrente nacional.

§ 2º O regime de venda pela melhor oferta não deverá resultar em preço inferior ao mínimo.

§ 3º O preço mínimo será definido mediante avaliação técnica, rigorosamente apurada pela equipe da Companhia. Esta apuração será referendada por consultores externos de notória qualificação técnica e reconhecida idoneidade.

§ 4º A avaliação técnica de que trata o § 3º indicará, obrigatoriamente, as hipóteses e forma de reajustamento do preço mínimo das ações, considerado o lapso temporal que decorrer entre a avaliação e a efetiva alienação.

Art. 2º Das ações de que o Estado seja titular no capital social da Companhia Energética de Pernambuco - CELPE, 10% (dez por cento) deverão ser negociadas com os empregados e aposentados da Companhia.

§ 1º As ações reservadas para serem negociadas com os empregados e aposentados da CELPE serão vendidas com deságio do preço mínimo pré-estabelecido, mediante operação especial, cujos procedimentos operacionais deverão ser definidos pelo Poder Executivo.

§ 2º O preço das ações referidas no caput não poderá, em qualquer caso, ser inferior ao respectivo valor patrimonial.

§ 3º Caso os empregados e aposentados da CELPE não exerçam o direito de aquisição, dentro de prazo que vier a ser estabelecido, as ações poderão ser negociadas em Bolsas de Valores.

Art. 3º Nos termos do art. 5º da Lei nº 11.071, de 25 de maio de 1994, com a redação introduzida pelo art. 1º da Lei nº 11.475, de 20 de novembro de 1997, fica autorizada a utilização de recursos oriundos do processo da venda de ações da Companhia Energética de Pernambuco - CELPE, para aplicação no seguinte plano de ação específico:

- I - implantação de projetos econômicos estruturadores;
- II - implantação de projetos de infra-estrutura;
- III - expansão do sistema de eletrificação rural e urbana;
- IV - fortalecimento da infra-estrutura metropolitana;
- V - expansão dos sistemas de abastecimento d'água e esgotamento sanitário;
- VI - reforço da infra-estrutura hídrica do semi-árido;
- VII - aprimoramento dos sistemas de educação, saúde e segurança;
- VIII - expansão da oferta de habitação popular;
- IX - apoio ao desenvolvimento científico e tecnológico; e
- X - promoção da atividade econômica e do turismo.



	PORTE PAGO DR/PE PRT/PE-0086/77
--	---------------------------------------

§ 1º O Poder Executivo enviará a Assembléia Legislativa o detalhamento do plano de ação referido no caput deste artigo indicando os recursos de cada um dos itens relacionados, na forma da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

§ 2º Fica vedada a utilização dos recursos oriundos do processo da venda de ações da Companhia Energética de Pernambuco - CELPE, na realização das seguintes despesas:

- I - pessoal e encargos sociais;
- II - outras despesas correntes, exceto aquelas relacionadas com o serviço da dívida pública, compreendidos o principal, juros e demais encargos, com a operacionalização do plano específico de ação referido neste artigo e com a venda de ações da Companhia Energética de Pernambuco - CELPE.

Art. 4º O Poder Executivo enviará à Assembléia Legislativa Projeto de Lei específico, solicitando a abertura de créditos adicionais para inclusão no orçamento dos recursos, totais ou parciais, oriundos do processo de alienação das ações da CELPE.

Art. 5º - O Poder Executivo criará fonte orçamentária específica para controle e acompanhamento da execução orçamentária dos recursos decorrentes da alienação das ações da CELPE.

Parágrafo único. Até (30) trinta dias após o encerramento de cada mês, o Poder Executivo publicará quadro resumo da execução orçamentária da fonte dos recursos mencionada no caput deste artigo.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário, especialmente o Artigo 4º da Lei nº 11.071, de 25 de maio de 1994, e suas alterações posteriores.

PALÁCIO DO CAMPO DAS PRINCESSAS, em 13 de dezembro de 1997.

MIGUEL ARRAES DE ALENCAR
Governador do Estado

Marcelo Augusto Albuquerque Aires da Costa
Eduardo Henrique Accioly Campos
Dilton da Costa Oliveira
João Joaquim Guimarães Recena
Izabel Nóbrega da Cunha



ESTADO DE PERNAMBUCO

DIÁRIO OFICIAL

PODER EXECUTIVO

GOVERNADOR Miguel Arraes de Alencar	SECRETÁRIO DE INFRA-ESTRUTURA Marcelo Augusto Albuquerque Aires da Costa	SECRETÁRIO DE CIÊNCIA, TECNOLOGIA E MEIO AMBIENTE Sérgio Machado Rezende
VICE-GOVERNADOR Jorge José Gomes	SECRETÁRIO DE JUSTIÇA Roberto Franco Filho	SECRETÁRIO DE SAÚDE Gilliam Harold Falbo Neto
SECRETÁRIOS DE ESTADO	PROCURADOR GERAL DO ESTADO Izabel Nóbrega da Cunha	SECRETÁRIO DE SEGURANÇA PÚBLICA João Andrade Azevedo
SECRETÁRIO DE ADMINISTRAÇÃO Dilton da Costa Oliveira	SECRETÁRIO DO TRABALHO E AÇÃO SOCIAL Márcio Magalhães Vianna Filho	SECRETÁRIO EXTRAORDINÁRIO DA CULTURA Ariano Vilar Suassuna
SECRETÁRIO DE AGRICULTURA Fernando Bezerra de Souza Coelho	SECRETÁRIO DE PLANEJAMENTO João Joaquim Guimarães Recena	
COMANDANTE DA POLÍCIA MILITAR Cel. PM Gustavo José Monteiro Guimarães		
COMANDANTE DO CORPO DE BOMBEIROS MILITAR Cel. BM Abelardo José Olimpio de Santana		
SECRETÁRIO CHEFE DA CASA MILITAR Cel. PM Moisés Alves Alcântara	DIRETOR PRESIDENTE José Evaldo Costa	PUBLICAÇÕES: Cm/Coluna..... R\$ 28,00
SECRETÁRIO DO GOVERNO Jorge José Gomes	DIRETOR ADMINISTRATIVO-FINAN-CEIRO Fábio José Mendes Neto	Qualquer reclamação sobre matérias publicadas no D.O. deverá ser feita no prazo de 10 dias.
SECRETARIA DE EDUCAÇÃO E ESPORTES Silva Wabner	DIRETOR INDUSTRIAL Antônio Hermeto da Costa	Escritório e Oficinas:
SECRETÁRIO DA FAZENDA Eduardo Henrique Accioly Campos	DIÁRIO OFICIAL - Assinaturas:	Rua Cunha Latta, 530 - Santo Amaro - Recife - PE - CEP. 50.100-140 - Telefone: (081) 421-4233 (Busca Automática) - Fax: (081) 222-5126 - e-mail: cep@tisepe.pe.gov.br
SECRETÁRIO DE INDÚSTRIA, COMÉRCIO E TURISMO Saverino Sérgio Estelito Guerra	Anual/Batida..... R\$ 250,00	
SECRETÁRIO DE IMPRENSA João Justino Pereira	Semestral/Batida..... R\$ 300,00	
	Semestral/Postado..... R\$ 130,00	
	Semestral/Postado..... R\$ 198,00	
	Exemplar do Dia..... R\$ 0,90	
	Número Atacado..... R\$ 1,50	

LEI Nº 12.710, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2004.

Institui o Programa de Desenvolvimento da Indústria Naval e de Mecânica Pesada Associada do Estado de Pernambuco – PRODINPE.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE PERNAMBUCO:

Faço saber que a Assembléia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Desenvolvimento da Indústria Naval e de Mecânica Pesada Associada do Estado de Pernambuco – PRODINPE, com o objetivo de, mediante a concessão de incentivos fiscais, fomentar investimentos a partir da instalação neste Estado de estaleiro naval, viabilizando a construção, ampliação, reparo, modernização e transformação de embarcações, plataformas, módulos e partes de plataformas. (Lei 13.507/2008)

Parágrafo único. Para os efeitos desta Lei, considera-se: (Lei 13.177/2006)

I - estaleiro naval: estabelecimento industrial voltado para a construção, ampliação, reparo, modernização e transformação de embarcações e de plataformas ou respectivos módulos; (Lei 13.177/2006)

II - embarcação: estrutura flutuante destinada ao transporte de carga ou de pessoas; (Lei 13.177/2006)

III - plataforma: superfície plana e horizontal, flutuante ou submersível, sobre a qual podem ser assentados objetos pesados, destinada à lavra, perfuração, exploração e pesquisa de petróleo ou de gás. (Lei 13.177/2006)

Art. 2º Os incentivos fiscais previstos no art. 1º são os seguintes:

I – isenção do ICMS relativa:

- a) à saída interna de matérias-primas e demais insumos, quando o destinatário for estaleiro naval, exceto quando se tratar de fornecimento de energia elétrica;
- b) à prestação de serviço interna, exceto comunicação, quando o destinatário for estaleiro naval;
- c) à saída interna e interestadual de embarcações, plataformas, módulos e partes de plataformas, bem como das peças, partes e componentes utilizados no respectivo reparo, conserto e reconstrução, promovida por estaleiro naval, exceto, relativamente às embarcações, quando: (Lei 13.507/2008)
 1. tenham menos de 3 (três) toneladas brutas de registro, salvo as de madeira utilizadas na pesca artesanal, que se incluem no benefício, qualquer que seja a sua tonelagem;
 2. sejam recreativas e esportivas de qualquer porte;
 3. estejam classificadas na posição 8905.10.00 da NBM/SH;
- d) à saída interna e à importação de mercadorias relacionadas em decreto do Poder Executivo, quando o destinatário for empresa responsável pelas obras de construção

civil ou aquelas relativas à estrutura física do estaleiro naval, bem como o próprio estaleiro; (Lei nº 13.408/2008)

e) à reintrodução, no mercado interno, de embarcação, plataforma, módulos e partes de plataformas, que tenham sido exportados; (Lei 13.507/2008)

II – diferimento do recolhimento do ICMS:

a) na saída interna e na importação de aparelhos, equipamentos, máquinas e ferramentas, bem como peças, partes e componentes para a respectiva montagem ou reposição, quando os referidos aparelhos, equipamentos, máquinas e ferramentas sejam destinados a integrar o ativo fixo do estaleiro naval adquirente, excluídos, em qualquer hipótese, os relacionados com as atividades administrativas do adquirente, nestes incluídos os meios de transporte que trafeguem fora do estabelecimento;

b) na aquisição, em outra Unidade da Federação, dos produtos mencionados na alínea "a", com a destinação ali indicada, relativamente ao ICMS complementar resultante da aplicação do percentual equivalente à diferença entre a alíquota prevista para as operações internas e aquela prevista para as operações interestaduais sobre o valor da operação na Unidade da Federação de origem;

c) na importação de matérias-primas e demais insumos, quando o importador for o estaleiro naval e a mercadoria se destinar ao uso no respectivo processo produtivo;

d) na aquisição, em outra Unidade da Federação, de mercadorias ou bens, relacionados em decreto do Poder Executivo, quando realizada por empresa de construção civil, relativamente ao imposto devido a este Estado nos termos da legislação específica; (Lei 13.177/2006)

III – dispensa da cobrança antecipada do imposto, na aquisição das mercadorias referidas no inciso I, "a", quando procedentes de outra Unidade da Federação, correspondente ao ICMS complementar, conforme referido no inciso II, "b".

§ 1º Na hipótese da isenção prevista no inciso I do "caput", fica vedada a utilização do respectivo crédito.

§ 2º Relativamente ao diferimento de que trata o inciso II do "caput":

I – quando da saída subsequente, deve ser observado o seguinte quanto ao imposto diferido:

a) se a mencionada saída subsequente for tributada:

1. será dispensado o respectivo recolhimento, no caso de a saída ser dos bens referidos no inciso II, "a", do "caput", em decorrência de fusão, cisão ou incorporação de empresas, transferência entre estabelecimentos do mesmo titular e sucessão, desde que os mencionados bens permaneçam neste Estado;

2. considera-se incluído no imposto relativo à referida saída, nos demais casos;

b) se a mencionada saída subsequente não for tributada:

1. será dispensado o respectivo recolhimento, no caso da importação prevista no inciso II, "c", do "caput";

2. será recolhido, tomando-se por base de cálculo a que seria adotada na referida operação de saída, se tributada fosse, nos demais casos;

II – em qualquer caso e a qualquer tempo, desde que fique comprovada destinação diversa do bem ou da mercadoria, o contribuinte deverá recolher o imposto diferido, acrescido de juros e atualização monetária, sem prejuízo das penalidades cabíveis.

Art. 3º Relativamente aos benefícios previstos nesta Lei: (Lei 13.177/2006)

I - aplicam-se a estabelecimento que, embora de natureza diversa da de estaleiro naval, desenvolva a atividade de construção, ampliação, reparo, modernização e transformação de plataformas ou respectivos módulos; (Lei 13.177/2006)

II - sua fruição fica condicionada ao prévio credenciamento do estaleiro naval, do estabelecimento mencionado no inciso I e dos respectivos estabelecimentos fornecedores, nos termos estabelecidos em decreto do Poder Executivo. (Lei 13.177/2006)

Art. 4º A Assembléia Legislativa realizará audiência pública para avaliar a execução do PRODINPE ao final do primeiro semestre de sua entrada em vigor e, posteriormente, a cada 02 (dois) anos.

Art. 5º O Poder Executivo enviará relatório semestralmente à Assembléia Legislativa, contendo o nome das empresas beneficiadas e os valores concedidos como incentivo.

Art. 6º O Poder Executivo, por meio de decreto, deve regulamentar esta Lei, em especial quanto aos procedimentos a ser observados pelos contribuintes relativamente ao fornecimento de informações específicas à Secretaria da Fazenda, mediante relatório, e ao controle e à escrituração das operações e prestações dos estabelecimentos envolvidos.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo seus efeitos a partir de 01 de novembro de 2004.

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

Palácio do Campo das Princesas, em 18 de novembro de 2004.

JARBAS DE ANDRADE VASCONCELOS
Governador do Estado
ALEXANDRE JOSÉ VALENÇA MARQUES
MOZART DE SIQUEIRA CAMPOS ARAÚJO
RAUL JEAN LOUIS HENRY JÚNIOR

LEI Nº 13.072, DE 19 DE JULHO DE 2006

Institui a sistemática de tributação do ICMS relativa a refinaria de petróleo.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE PERNAMBUCO, faço saber que a Assembléia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte **LEI**:

Art. 1º - Fica instituída a sistemática de tributação do ICMS incidente nas operações relativas a refinaria de petróleo localizada neste Estado.

Parágrafo único - Para os efeitos desta Lei, considera-se refinaria de petróleo o estabelecimento industrial que, mediante processos físico-químicos, transforme petróleo nos respectivos produtos derivados.

Art. 2º - A sistemática de tributação prevista no art. 1º desta Lei consiste:

I - no diferimento do recolhimento do ICMS, nas seguintes hipóteses de saídas destinadas aos estabelecimentos beneficiários da referida sistemática e de aquisições por eles efetuadas:

a) saída interna e importação de aparelhos, equipamentos, máquinas e ferramentas, com a natureza de bem do ativo permanente, tendo como destinação final refinaria de petróleo, bem como peças, partes e componentes para a respectiva instalação, montagem ou reposição;

b) aquisição, em outra Unidade da Federação, dos produtos mencionados na alínea anterior, com a destinação ali indicada, relativamente ao ICMS complementar resultante da aplicação do percentual equivalente à diferença entre a alíquota prevista para as operações internas e aquela prevista para as operações interestaduais sobre o valor da operação na Unidade da Federação de origem;

c) saída interna e importação das matérias-primas e outros insumos relacionados em decreto do Poder Executivo;

d) saída interna de petróleo para utilização no respectivo processo produtivo de refinaria;

e) importação de petróleo para utilização no respectivo processo produtivo de refinaria, no valor resultante da aplicação do percentual de até 80% (oitenta por cento) sobre o montante do imposto incidente sobre a operação, devendo ser observado, para a fixação e aplicação do referido percentual, mediante decreto do Poder Executivo, o limite mínimo de 50% (cinquenta por cento), bem como as demais normas ali estabelecidas, relativamente ao volume do produto importado.

II - na dispensa de cobrança antecipada do imposto relativamente à aquisição das matérias-primas e outros insumos mencionados no inciso I, "c", do caput deste artigo, quando procedentes de outra Unidade da Federação.

§ 1º - O diferimento previsto no inciso I, "a" e "b", do caput deste artigo não se aplica a produtos relacionados com as atividades administrativas do estabelecimento credenciado ou da refinaria, conforme o caso, nestes incluídos os meios de transporte que trafeguem fora do estabelecimento.

§ 2º - O disposto nos incisos I e II do caput deste artigo também se aplica a estabelecimentos credenciados pela Secretaria da Fazenda, nos termos de decreto do Poder Executivo, inclusive relativamente às fases de circulação intermediárias, envolvendo os referidos estabelecimentos, desde que a destinação final das mercadorias ou bens seja a mencionada refinaria.

Art. 3º - Relativamente ao diferimento previsto no art. 2º, I, desta Lei:

I - o imposto diferido será recolhido quando da saída subsequente, devendo ser observado o seguinte:

a) se a mencionada saída subsequente for tributada:

1. fica dispensado o respectivo recolhimento, na hipótese do inciso I, "a" e "b", do caput deste artigo, quando a saída dos bens ali referidos for decorrente de fusão, cisão ou incorporação de empresas, transferência entre estabelecimentos do mesmo titular e sucessão, desde que os mencionados bens permaneçam neste Estado;

2. considera-se incluído no imposto relativo à referida saída, nos demais casos.

b) se a mencionada saída subsequente não for tributada, será dispensado o respectivo recolhimento.

II - o contribuinte deverá recolher o imposto diferido, acrescido de juros e atualização monetária, sem prejuízo das penalidades cabíveis, desde que fique comprovado, a qualquer tempo, que o bem ou a mercadoria tiveram destinação diversa da prevista nos arts. 1º e 2º desta Lei.

Parágrafo único - O disposto no inciso II do caput deste artigo aplica-se também na hipótese em que, decorridos 5 (cinco) anos, contados da data da respectiva aquisição, ou prazo menor, em face do termo final da sistemática de tributação prevista nesta Lei, o bem ou a mercadoria mantenham-se em estabelecimento diverso de refinaria de petróleo.

Art. 4º - Fica assegurado à refinaria de petróleo o uso dos créditos do ICMS, sem a aplicação de fator de limitação, nas seguintes hipóteses:

I - apropriação dos créditos decorrentes de entrada de mercadorias procedentes de outra Unidade da Federação, destinadas ao ativo permanente, à razão de 1/48 (um quarenta e oito avos) ao mês;

II - manutenção dos créditos relativos às respectivas entradas, na hipótese de saídas interestaduais isentas ou não-tributadas de petróleo, inclusive lubrificantes e combustíveis líquidos e gasosos dele derivados.

Art. 5º - O Poder Executivo, por meio de decreto, regulamentará esta Lei, em especial quanto aos procedimentos a ser observados pelos contribuintes.

Art. 6º - Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo seus efeitos até 31 de dezembro de 2026.

Art. 7º Revogam-se as disposições em contrário.

PALÁCIO DO CAMPO DAS PRINCESAS, em 19 de julho de 2006.

JOSÉ MENDONÇA BEZERRA FILHO
Governador do Estado

LEI Nº 13.179, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2006

Institui o Programa de Desenvolvimento da Indústria de Calçados, Bolsas, Cintos e Bolas Esportivas do Estado de Pernambuco.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE PERNAMBUCO:

Faço saber que a Assembléia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Desenvolvimento da Indústria de Calçados, Bolsas, Cintos e Bolas Esportivas do Estado de Pernambuco, com o objetivo de, mediante a concessão de incentivos fiscais, fomentar o desenvolvimento de estabelecimentos industriais que realizem atividades de fabricação, montagem ou comercialização de calçados, bolsas, cintos e bolas esportivas, e, a partir de 1º de outubro de 2010, de estabelecimentos comerciais atacadistas, relativamente às operações que realizar com os referidos produtos.

Art. 1º Fica instituído o Programa de Desenvolvimento da Indústria de Calçados, Bolsas, Cintos e Bolas Esportivas do Estado de Pernambuco, com o objetivo de, mediante a concessão de incentivos fiscais, fomentar estabelecimentos industriais que realizem atividades de fabricação e montagem de calçados, bolsas, cintos e bolas esportivas.

Art. 2º O disposto nesta Lei aplica-se também aos estabelecimentos industriais que produzam insumos e componentes, relacionados em decreto do Poder Executivo, quando destinados aos estabelecimentos industriais de calçados, bolsas, cintos e bolas esportivas.

Art. 3º Os incentivos fiscais previstos no art. 1º são os seguintes:

Art. 2º O disposto nesta Lei aplica-se também:

I – aos estabelecimentos industriais que produzam insumos e componentes, relacionados em decreto do Poder Executivo, quando as respectivas saídas sejam destinadas a estabelecimentos industriais de calçados, bolsas, cintos, bolas esportivas e, a partir de 1º de fevereiro de 2011, carteiras;

II – a partir de 1º de fevereiro de 2011, inclusive à fabricação de carteiras e ao beneficiamento dos produtos de que trata o inciso I.

Art. 3º Relativamente aos estabelecimentos industriais mencionados no art. 1º, os incentivos fiscais são os seguintes:

I – crédito presumido equivalente a:

a) 47,5% (quarenta e sete vírgula cinco por cento) do saldo devedor do ICMS, apurado em cada período fiscal, para estabelecimentos localizados em municípios da Região Metropolitana do Recife;

b) 90,0% (noventa por cento) do saldo devedor do ICMS, apurado em cada período fiscal, para estabelecimentos localizados em municípios fora da Região Metropolitana do Recife;

c) opcionalmente ao disposto na alínea “a”, 85% (oitenta e cinco por cento) do saldo devedor do ICMS, apurado em cada período fiscal, para estabelecimentos localizados na Região Metropolitana do Recife – RMR, que disponibilizem acima de 500 (quinhentas) vagas de emprego direto:

1. no período de 1º de outubro de 2010 a 31 de janeiro de 2011, até o final do primeiro ano de fruição do incentivo e enquanto este perdurar;
2. a partir de 1º de fevereiro de 2011, no prazo de até 03 (três) anos do início da fruição do incentivo e enquanto este perdurar, desde que, ao final do primeiro ano de gozo, tenham sido geradas, no mínimo, 200 (duzentas) vagas de emprego direto;

II – diferimento do recolhimento do ICMS:

a) na saída interna e na importação de aparelhos, equipamentos, máquinas e ferramentas, bem como peças, partes e componentes, para a respectiva montagem ou reposição, quando os referidos aparelhos, equipamentos, máquinas e ferramentas sejam destinados a integrar o ativo fixo do estabelecimento industrial mencionado nos arts. 1º e 2º, excluídos, em qualquer hipótese, os relacionados com as atividades administrativas do adquirente, nestes incluídos os meios de transporte que trafeguem fora do estabelecimento;

b) na aquisição, em outra Unidade da Federação, dos produtos mencionados na alínea "a", com a destinação ali indicada, relativamente ao ICMS complementar resultante da aplicação do percentual equivalente à diferença entre a alíquota prevista para as operações internas e aquela prevista para as operações interestaduais sobre o valor da operação na Unidade da Federação de origem.

c) a partir de 1º de outubro de 2010, na importação de insumos e matérias-primas, relacionados em decreto do Poder Executivo, para utilização no processo produtivo do importador.

§ 1º Relativamente ao diferimento de que trata o inciso II do "caput":

I – quando da saída subsequente, deve ser observado o seguinte quanto ao imposto diferido:

a) se a mencionada saída subsequente for tributada:

1. será dispensado o respectivo recolhimento, no caso de a saída ser dos bens referidos no inciso II, "a", do "caput", em decorrência de fusão, cisão ou incorporação de empresas, transferência entre estabelecimentos do mesmo titular e sucessão, desde que os mencionados bens permaneçam neste Estado;
2. considera-se incluído no imposto relativo à referida saída, nos demais casos;

b) se a mencionada saída subsequente não for tributada, será dispensado o respectivo recolhimento;

II – em qualquer caso e a qualquer tempo, desde que fique comprovada destinação diversa do bem ou da mercadoria, o contribuinte deverá recolher o imposto diferido, acrescido de juros e atualização monetária, sem prejuízo das penalidades cabíveis.

§ 2º A partir de 01 de janeiro de 2009, ao percentual indicado na alínea "b" do inciso I podem ser acrescidos cinco pontos percentuais, nos termos e condições previstos em decreto do Poder Executivo.

§ 3º Na hipótese do não-atendimento das condições estabelecidas na alínea "c" do inciso I, a empresa beneficiária deverá efetuar o recolhimento do complemento do imposto calculado a menor, nos termos estabelecidos em decreto do Poder Executivo.

Art. 3º-A Relativamente ao estabelecimento comercial atacadista referido no art. 1º, quando localizado na Mesorregião do Sertão Pernambucano e na Mesorregião do São Francisco Pernambucano, e inscrito no Cadastro de Contribuintes do Estado de Pernambuco - CACEPE no regime normal de apuração e recolhimento do imposto, a concessão do crédito presumido do ICMS será no percentual de até 90% (noventa por cento) do saldo devedor do imposto relativo às saídas interestaduais, apurado em cada período fiscal.

Art. 4º A fruição dos incentivos previstos na presente Lei:

I - fica condicionada ao credenciamento do contribuinte, nos termos estabelecidos em decreto do Poder Executivo;

II – relativamente aos estabelecimentos industriais, não poderá resultar em redução do recolhimento do ICMS de responsabilidade direta da empresa, nos termos estabelecidos em decreto do Poder Executivo;

II - não poderá resultar em redução do recolhimento do ICMS de responsabilidade direta da empresa, nos termos estabelecidos em decreto do Poder Executivo;

Parágrafo único. O contribuinte credenciado, nos termos do inciso I do "caput", será descredenciado caso seja verificada a inobservância das normas de credenciamento estabelecidas no ato normativo ali previsto.

Art. 6º O Poder Executivo, por meio de decreto, deve regulamentar esta Lei, em especial quanto às condições para aplicação e controle da sistemática nela prevista.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo seus efeitos no período de 01 de dezembro de 2006 a 31 de dezembro de 2018.

III - não poderá ocorrer cumulativamente com a fruição de incentivos do Programa de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco – PRODEPE.

Parágrafo único. Relativamente ao credenciamento previsto no inciso I do caput, deverá ser observado o seguinte:

I – o contribuinte será descredenciado caso seja verificada a inobservância das normas de credenciamento estabelecidas no ato normativo ali previsto;

II – o credenciamento inicial confere ao beneficiário industrial os incentivos previstos nesta Lei pelo prazo de 12 (doze) anos, podendo ser prorrogado ou renovado, por igual período, nas condições estabelecidas em decreto do Poder Executivo;

III – na hipótese do inciso I, o período do descredenciamento não será abatido do prazo a que se refere o inciso II.

Art. 5º Poderá ser instituído por lei específica fundo estadual de apoio ao desenvolvimento e promoção dos produtos industrializados no Estado de Pernambuco do segmento econômico de calçados, bolsas, cintos e bolas esportivas, e seus respectivos insumos e componentes, a ser constituído pelo recolhimento por parte dos contribuintes beneficiários dos incentivos previstos nesta Lei, de valor equivalente a até 5% (cinco por cento) do valor do benefício utilizado em cada período fiscal.

Art. 6º O Poder Executivo, por meio de decreto:

I – deverá regulamentar esta Lei, em especial quanto às condições para aplicação e controle da sistemática nela prevista;

II – poderá, a qualquer tempo, relativamente ao benefício previsto para o estabelecimento comercial atacadista, reduzi-lo, suspendê-lo ou cancelá-lo, não gerando, nesse caso, quaisquer direitos para os beneficiários.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo seus efeitos a partir de 1º de dezembro de 2006. (Lei 14.290/2011)

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

PALÁCIO DO CAMPO DAS PRINCESAS, em 29 de dezembro de 2006.

JOSÉ MENDONÇA BEZERRA FILHO
Governador do Estado
ALEXANDRE JOSÉ VALENÇA MARQUES
MARIA JOSÉ BRIANO GOMES
CLÁUDIO JOSÉ MARINHO LÚCIO

LEI Nº 13.484, DE 29 DE JUNHO DE 2008.

Institui o Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo do Estado de Pernambuco.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE PERNAMBUCO:

Faço saber que a Assembléia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte **Lei**:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Desenvolvimento do Setor Automotivo do Estado de Pernambuco, com a finalidade de atrair e fomentar investimentos no setor automotivo e respectivos insumos e componentes, mediante concessão de incentivos fiscais na área do ICMS para os estabelecimentos industriais e comerciais atacadistas de veículos nacionais ou importados, bem como para as empresas sistemistas do referido setor.

Parágrafo único. Considera-se empresa sistemista, para fins da presente Lei, o estabelecimento industrial que fornece conjuntos de componentes, relacionados em decreto do Poder Executivo, diretamente para o estabelecimento industrial de veículos beneficiário desta Lei.

Art. 2º Os incentivos fiscais previstos no art. 1º são os seguintes:

I – relativamente a estabelecimento industrial de veículos:

- a) crédito presumido equivalente a 95% (noventa e cinco por cento) do saldo devedor do ICMS, apurado em cada período fiscal;
- b) diferimento do recolhimento do ICMS incidente na importação de insumos, exceto energia elétrica, relacionados em decreto do Poder Executivo e destinados à fabricação de veículos automotivos;

II – relativamente a estabelecimento comercial atacadista de veículos:

- a) crédito presumido equivalente a 95% (noventa e cinco por cento) do saldo devedor do ICMS, apurado em cada período fiscal, em relação às operações com veículos importados;
- b) diferimento do recolhimento do ICMS incidente na importação de veículos;
- c) diferimento do recolhimento do saldo devedor do ICMS de responsabilidade direta para até o último dia útil do 100º (centésimo) mês subsequente ao do período de apuração do imposto, nas operações com veículos nacionais;

III – relativamente a estabelecimento de empresa sistemista:

- a) diferimento do ICMS de responsabilidade direta relativo às saídas de componentes, nos termos do parágrafo único do art. 1º, destinadas ao estabelecimento industrial de veículos;
- b) aproveitamento do saldo credor, porventura resultante da apuração do ICMS normal de responsabilidade direta, por meio, sucessivamente, de:
 - 1. compensação com o saldo devedor de outro estabelecimento do mesmo sujeito passivo, localizado neste Estado, nos termos da legislação estadual;

2. transferência, para o estabelecimento industrial de veículos neste Estado, havendo saldo remanescente, desde que este não seja superior ao saldo devedor do ICMS normal do destinatário;

IV – relativamente aos estabelecimentos indicados nos incisos I a III, diferimento do recolhimento do ICMS incidente:

a) na saída interna e na importação de aparelhos, equipamentos, máquinas e ferramentas, bem como peças, partes e componentes, para a respectiva montagem ou reposição, quando os referidos aparelhos, equipamentos, máquinas e ferramentas sejam destinados a integrar o ativo fixo do referido estabelecimento, excluídos em qualquer hipótese, os relacionados com as atividades administrativas do adquirente, nestes incluídos os meios de transportes que trafeguem fora do estabelecimento;

b) na aquisição, em outra Unidade da Federação, dos bens mencionados na alínea "a", com a destinação ali indicada, relativamente ao ICMS complementar resultante da aplicação do percentual equivalente à diferença entre a alíquota prevista para as operações internas e aquela prevista para as operações interestaduais sobre o valor da operação na Unidade da Federação de origem;

§ 1º Relativamente ao diferimento de que tratam os incisos I, "b", II, "b", III, "a", e IV do "caput" deste artigo:

I – deve ser observado o seguinte quanto ao imposto diferido:

a) se a saída subsequente for tributada:

1. será dispensado o respectivo recolhimento, na hipótese do inciso IV, do "caput" deste artigo, quando a saída ocorrer em decorrência de fusão, cisão ou incorporação de empresas, transferência entre estabelecimentos do mesmo titular e sucessão, desde que os mencionados bens permaneçam neste Estado;

2. considera-se incluído no imposto relativo à referida saída, nos demais casos;

b) se a saída subsequente não for tributada, será dispensado o respectivo recolhimento;

II – em qualquer caso e a qualquer tempo, desde que fique comprovada destinação diversa do bem ou da mercadoria, o contribuinte deverá recolher o imposto diferido, acrescido de juros e atualização monetária, sem prejuízo das penalidades cabíveis.

§ 2º O benefício previsto na alínea "a" do inciso II do "caput" deste artigo poderá ser aplicado em relação às operações com outras mercadorias do setor automotivo, relacionadas em decreto do Poder Executivo.

Art. 3º A fruição dos incentivos previstos na presente Lei:

I - fica condicionada ao credenciamento do contribuinte, nos termos estabelecidos em portaria do Secretário da Fazenda;

II - não poderá ocorrer cumulativamente com a fruição de incentivos do Programa de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco – PRODEPE.

Parágrafo único. O contribuinte credenciado, nos termos do inciso I do "caput" deste artigo, será descredenciado caso seja verificada a inobservância das normas de credenciamento estabelecidas no ato normativo ali previsto.

Art. 4º A empresa beneficiária dos incentivos previstos nesta Lei, durante o período de fruição, deverá recolher, por meio de Documento de Arrecadação Estadual – DAE específico, até o último dia útil do mês subsequente ao período fiscal da efetiva utilização do crédito presumido, a título de taxa de administração, o valor correspondente a 2% (dois por cento) do valor do mencionado crédito, observado o disposto em decreto do Poder Executivo.

Art. 5º Os benefícios concedidos na forma desta Lei poderão ser usufruídos pelo prazo de 12 (doze) anos, prorrogável por igual período, mediante Decreto.

Parágrafo único. Na hipótese de a Constituição Federal vir a estabelecer condições diversas das previstas nesta Lei, para a fruição do incentivo concedido nos termos do art. 1º, prevalecerão aquelas constitucionalmente fixadas.

Art. 6º O Poder Executivo, por meio de decreto, regulamentará esta Lei, em especial quanto às condições para aplicação e controle da sistemática nela prevista.

Art. 7º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação, produzindo seus efeitos a partir de 30 de junho de 2008.

Art. 8º Revogam-se as disposições em contrário.

PALÁCIO DO CAMPO DAS PRINCESAS, em 29 de junho de 2008.

EDUARDO HENRIQUE ACCIOLY CAMPOS

GOVERNADOR DO ESTADO

FERNANDO BEZERRA DE SOUZA COELHO

LUIZ RICARDO LEITE DE CASTRO LEITÃO

DJALMO DE OLIVEIRA LEÃO

GERALDO JÚLIO DE MELLO FILHO

FRANCISCO TADEU BARBOSA DE ALENCAR

LEI Nº 13.942, DE 04 DE DEZEMBRO DE 2009.

Institui o Programa de Estímulo à Atividade Portuária.

O GOVERNADOR DO ESTADO DE PERNAMBUCO:

Faço saber que a Assembleia Legislativa decretou e eu sanciono a seguinte Lei:

Art. 1º Fica instituído o Programa de Estímulo à Atividade Portuária, com a finalidade de estimular a ampliação do volume das operações de importação, mediante a concessão de benefícios fiscais referentes ao Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e sobre Prestações de Serviço de Transporte Interestadual e Intermunicipal e de Comunicação – ICMS.

Art. 2º Os benefícios fiscais previstos no art. 1º são os seguintes:

I – redução de base de cálculo do ICMS incidente na importação de mercadorias, de tal forma que o montante do imposto a ser recolhido, por ocasião do respectivo desembaraço aduaneiro, corresponda ao valor resultante da aplicação dos seguintes percentuais sobre o valor da referida operação de importação:

- a) 5% (cinco por cento), na hipótese de a alíquota aplicável à mercadoria ser igual ou inferior a 17% (dezesete por cento);
- b) 10% (dez por cento), na hipótese de a alíquota aplicável à mercadoria ser superior a 17% (dezesete por cento);

II – crédito presumido em montante equivalente ao valor do ICMS relativo à operação de saída da mercadoria importada, condicionado o seu uso ao efetivo pagamento do imposto relativo à operação de importação, vedada a utilização de quaisquer outros créditos.

Parágrafo único. Os benefícios de que trata o "caput":

I – não alcançam o ICMS relativo à antecipação, com ou sem substituição tributária;

II – vedam a utilização de outro benefício ou incentivo fiscal previsto na legislação tributária, inclusive aqueles relativos ao Programa de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco – **PRODEPE**, relativamente aos produtos contemplados com os mencionados benefícios.

Art. 3º A partir de 01 de abril de 2010, o contribuinte beneficiário do Programa de que trata a presente Lei fica sujeito ao recolhimento de taxa em razão da fiscalização do cumprimento das condições impostas para a fruição dos benefícios por ela instituídos, observando-se que a mencionada taxa:

I – deve corresponder ao montante resultante da aplicação do percentual de 2% (dois por cento) sobre o valor do benefício previsto no inciso no art. 2º, I, observado o disposto em decreto do Poder Executivo;

II – deve ser recolhida durante o respectivo período de fruição, por meio de

Documento de Arrecadação Estadual - DAE específico, até o último dia útil do mês subsequente ao período fiscal da efetiva utilização dos mencionados benefícios.

Parágrafo único. Os recursos provenientes do recolhimento da taxa de que trata o "caput" serão destinados ao desenvolvimento das atividades portuárias e serão administrados pela Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco S/A - AD/DIPER.

Art. 4º O Poder Executivo, por meio de decreto, relativamente aos benefícios previstos nesta Lei:

I – deve estabelecer os requisitos para a respectiva fruição, em especial quanto ao credenciamento do contribuinte;

II – pode promover a sua redução, suspensão ou cancelamento, não gerando, nesse caso, quaisquer direitos para os beneficiários.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

PALÁCIO DO CAMPO DAS PRINCESAS, em 04 de dezembro de 2009.

EDUARDO HENRIQUE ACCIOLY CAMPOS

Governador do Estado

FERNANDO BEZERRA DE SOUZA COELHO

LUIZ RICARDO LEITE DE CASTRO LEITÃO

DJALMO DE OLIVEIRA LEÃO

FRANCISCO TADEU BARBOSA DE ALENCAR

APÊNDICE

METODOLOGIA MATRIZ DE INSUMO-PRODUTO

A matriz de insumo-produto é uma importante ferramenta econômica introduzida por Leontief (1983), com a publicação do seu livro *Input-Output Economics* em 1966 e que lhe consagrou ganhador do Prêmio Nobel de Economia em 1973. Este método de análise é bastante utilizado para entender o funcionamento de uma economia e sua estrutura, objetivando o planejamento e o desenvolvimento econômico através do uso de políticas públicas mais eficientes. Descreve o fluxo de bens e serviços entre setores individuais de uma economia em determinado período de tempo, ou seja, mostra quais setores suprem os outros de serviços e produtos e quais setores compram de quem, revelando um cenário de interdependência entre os setores.

Antes de elaborar a matriz de insumo-produto, é preciso que alguns pressupostos sejam cumpridos, conforme elenca Miller e Blair (1985), a saber:

- (i) Equilíbrio geral na economia a um dado nível de preços;
- (ii) Inexistência de ilusão monetária por parte dos agentes econômicos;
- (iii) Retornos constantes à escala;
- (iv) Preços constantes.

Ademais, o modelo também exige que cada setor produza somente um produto, e que cada produto seja produzido somente por um setor.

O quadro 1-A foi elaborado por Guilhoto (2004) e apresenta um exemplo de uma matriz de insumo-produto para uma economia com apenas dois setores, onde as linhas registram os fluxos de saída de produção e as colunas registram as entradas necessárias à produção.

Quadro 1-A – Tabela de Insumo-Produto para uma economia com 2 setores

	Setor 1	Setor 2	Consumo Família	Governo	Investimento	Exportações	Total
Setor 1	Z_{11}	Z_{12}	C_1	G_1	I_1	E_1	X_1
Setor 2	Z_{21}	Z_{22}	C_2	G_2	I_2	E_2	X_2
Importação	M_1	M_2	M_c	M_g	M_i		M
Impostos	T_1	T_2	T_c	T_g	T_i	T_e	T
Valor Adicionado	W_1	W_2					W
Total	X_1	X_2	C	G	I	E	

Fonte: Guilhoto, 2004.

Onde:

Z_{ij} é o fluxo monetário entre os setores i e j ;

C_i é o consumo das famílias dos produtos do setor i ;

G_i é o gasto do governo junto ao setor i ;

I_i é a demanda por bens de investimento produzidos no setor i ;

E_i é o total exportado pelo setor i ;

X_i é o total de produção do setor i ;

T_i é o total de impostos indiretos líquidos pagos por i ;

M_i é a importação realizada pelo setor i ;

W_i é o valor adicionado gerado pelo setor i .

De posse do quadro anterior 1-A, Guilhoto (2004) desenvolveu a estrutura de equações que segue, começando pela igualdade:

$$X_1 + X_2 + C + G + I + E = X_1 + X_2 + M + T + W \quad (1)$$

Ou ainda:

$$C + G + I + E = M + T + W \quad (2)$$

$$C + G + I + (E - M) = T + W \quad (3)$$

Com isso, as identidades macroeconômicas foram preservadas. Pode-se, ainda, expandir esta estrutura para n setores, como segue:

$$\sum_{j=1}^n z_{ij} + c_i + g_i + I_i + e_i \equiv x_i \quad \text{sendo } i = 1, 2, \dots, n \quad (4)$$

Onde:

z_{ij} é a produção do setor i que é utilizada como insumo intermediário pelo setor j ;

c_i é a produção do setor i que é consumida domesticamente pelas famílias;

g_i é a produção do setor i que é consumida domesticamente pelo governo;

I_i é a produção do setor i que é destinada ao investimento;

e_i é a produção do setor i que é exportada;

x_i é a produção doméstica total do setor i .

Assumindo que os fluxos intermediários por unidade do produto final são fixos, pode-se derivar o sistema aberto de Leontief. Considera-se a demanda final como sendo exógena ao sistema (sistema aberto de Leontief). Tem-se:

$$\sum_{j=1}^n a_{ij} \cdot x_j + y_i = x_i \quad i = 1, 2, \dots, n \quad (5)$$

Onde:

a_{ij} é o coeficiente técnico que indica a quantidade de insumo do setor i necessária para a produção de uma unidade de produto final do setor j ;

y_i é a demanda final por produtos do setor i , isto é, $c_i + g_i + I_i + e_i$.

As demais variáveis já foram definidas anteriormente.

Apresentando a equação 5 na forma matricial, tem-se:

$$Ax + y = x \quad (6)$$

onde:

A é a matriz de coeficientes diretos de insumo de ordem $(n \times n)$

x e y são vetores colunas de ordem $(n \times 1)$

A partir da equação (6), chega-se a produção total que é necessária para satisfazer a demanda final, ou seja,

$$X = (I - A)^{-1}y \quad (7)$$

onde:

$(I - A)^{-1}$ é a matriz de coeficientes diretos e indiretos, ou a matriz inversa de Leontief.

A partir da matriz inversa de Leontief, $X = (I - A)^{-1}y$, é possível mensurar o impacto que as mudanças ocorridas na demanda final (y), ou em cada um de seus componentes (consumo das famílias, gastos do governo, investimento e exportações), teriam sobre a produção total, emprego, importação, impostos, salários, valor adicionado, entre outros.

$$\Delta X = (I - A)^{-1}\Delta Y \quad (8)$$

$$\Delta V = v.\Delta X \quad (9)$$

Os vetores ($n \times 1$) ΔY e ΔX , mostram respectivamente, a estratégia setorial e os impactos sobre o volume da produção, enquanto que o vetor ($n \times 1$) ΔV representa o impacto sobre qualquer uma das variáveis tratadas acima, isto é, emprego, importações, impostos, salários, valor adicionado, entre outros. Tem-se também que v é uma matriz diagonal ($n \times n$) em que os elementos da diagonal são, respectivamente, os coeficientes de emprego, importações, impostos, salários, valor adicionado, entre outros, que são obtidos dividindo-se, para cada setor, o valor utilizado destas variáveis na produção total pela produção total do setor correspondente, ou seja:

$$v = V_i / X_i \quad (10)$$

O impacto sobre o volume total da produção e de cada uma das variáveis que estão sendo analisadas é obtido somando-se todos os elementos dos vetores ΔX e ΔV .

Com base nos coeficientes diretos obtidos com a equação (10) e na matriz inversa de Leontief, é possível estimar, para cada setor da economia, o quanto é gerado direta e indiretamente de emprego, importações, impostos, salários, valor adicionado, etc. para cada unidade monetária produzida para a demanda final. Sendo assim, tem-se:

$$GV_j = \sum_{i=1}^n b_{ij} v_i \quad (11)$$

Onde:

GV_j é o impacto total, direto e indireto, sobre a variável em questão;

b_{ij} é o ij -ésimo elemento da matriz inversa de Leontief e

v_i é o coeficiente direto da variável em questão.

Portanto, a divisão dos geradores pelo respectivo coeficiente direto gera os multiplicadores, que indicam quanto é gerado, direta e indiretamente, de emprego, importações, impostos, ou qualquer outra variável para cada unidade diretamente gerada desses itens. Guilhoto (2004) exemplifica com o multiplicador de empregos, que indica a quantidade de empregos criados, direta e indiretamente, para cada emprego direto criado. O multiplicador do i -ésimo setor seria dado então por:

$$MV_i = GV_i / v_i \quad (12)$$

Onde:

MV_i representa o multiplicador da variável em questão;

Por sua vez, o multiplicador de produção, que indica o quanto se produz para cada unidade monetária gasta no consumo final, é definido como:

$$MP_j = \sum_{i=1}^n b_{ij} \quad (13)$$

Onde:

MP_j é o multiplicador de produção do j -ésimo setor;

Os multiplicadores do tipo I são aqueles em que o efeito de multiplicação se restringe somente à demanda de insumos intermediários, enquanto que, os multiplicadores do tipo II são aqueles quando a demanda das famílias é endogenizada no sistema.

Por fim, é possível determinar quais setores tem maior poder de encadeamento dentro da economia, através dos índices de ligação para trás e para frente, conforme Rasmussen (1956) e Hirschman (1958). Com esses índices é possível saber quanto um setor demandaria dos outros (índices de ligação para trás) e qual a quantidade de produtos demandada de outros setores da economia pelo setor em questão (índice de ligações para frente).

Assim, definindo-se b_{ij} como sendo um elemento da matriz inversa de Leontief B , B^* como sendo a média de todos os elementos de B ; e B_{j*} B_{i*} como sendo respectivamente a soma de uma coluna e de uma linha típica de B , tem-se, então, que os índices seriam:

Índices de ligações para trás (poder da dispersão):

$$U_j = [B_{j*} / n] / B^* \quad (14)$$

Índices de ligações para frente (sensibilidade da dispersão):

$$U_i = [B_{i*} / n] / B^* \quad (15)$$

Portanto, índices maiores que 1 apontam para setores acima da média, ou seja, esses setores são considerados setores chave para o crescimento da economia.