

Agenda Estadual do

Comércio de Bens, Serviços e Turismo

Acre



AGENDA INSTITUCIONAL

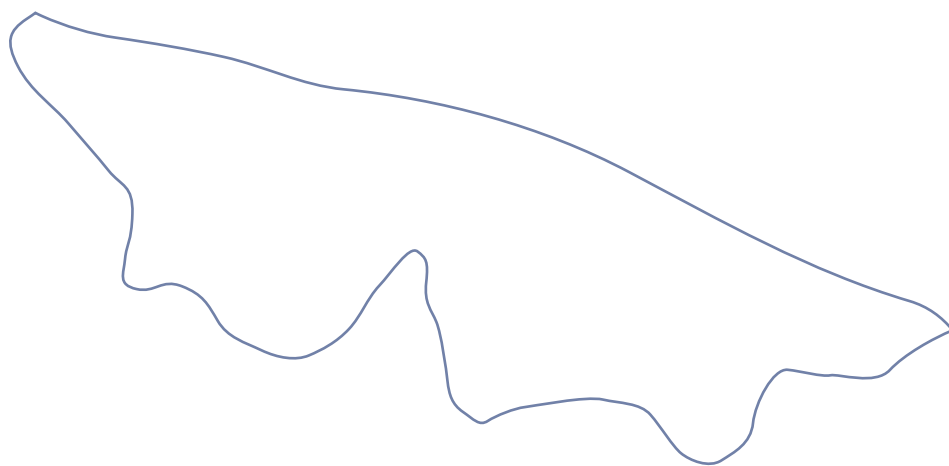
SISTEMA
COMÉRCIO

Brasília
Março, 2024

Agenda Estadual do

Comércio de Bens, Serviços e Turismo

Acre



Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado do Acre
Agenda Estadual do Comércio de Bens, Serviços e Turismo – Acre

Presidente: Leandro Domingos Teixeira Pinto

Vice-presidente: Marcos Antonio Carneiro Lameira, Leonel Soncin Júnior, Gilmar Pessoa Queiroz, José Luiz Revollo Junior, Franceline Barreiros Amaral Gurgel

1º Diretor Secretário: Valdemir Alves Do Nascimento

2º Diretor Secretário: Wilmar Cesário Rosa

1º Diretor Tesoureiro: José Garcia de Medeiros

2º Diretoria Tesoureira: Maria Odete Alves de Oliveira

Diretores: Elvando Albuquerque Ramalho, Osvaldo Xavier Dias, Lara de Souza Costa, Simone Silva de Freitas Felix, Pedro José Pereira das Neves, Jociley Braga de Souza

Suplentes da Diretoria: Valdir Sperotto Júnior, Edson Souza Molina, Daniel Franch Lopes Pereira, Alípio Pessoa Lima

Conselho Fiscal – Titulares: José Santos de Souza, Manoel Santos de Oliveira, Valnir Batista de Souza

Conselho Fiscal – Suplentes: Elias Cury Neto, Ediard Mota da Silva, Maria de Lourdes Roque Carneiro

1ª edição 2023 | 2ª edição 2024

Redação técnica: Fecomércio-AC, CNC e Departamentos Nacionais do Sesc e do Senac

Capa e Diagramação: Gecom/CNC

Revisão: Daniel Dutra

F293

Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Acre
Agenda Estadual do Comércio de Bens Serviços e Turismo: Acre /
Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de Acre .
– 2. ed. – Rio de Janeiro: Fecomércio-AC, 2024.
22 p. : il. : color.

1. Gestão Pública. 2. Negócios. 3. Infraestrutura. 4. Tributos. 5. Acre.
I. Título.

CDD 351

Bibliotecário responsável: Bernardo José de Oliveira Palma – CRB-7: 6479

Sumário

Apresentação.....	4
Somando esforços.....	5
Introdução	6
Caminho para o desenvolvimento.....	7
Saneamento básico.....	8
Mobilidade urbana.....	8
Planta genérica de valores	9
Desburocratização.....	9
Tarifas públicas	10
Regulamento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS)	10
Fomento à instalação de indústrias de transformação	11
Efetivação de polos logísticos no estado	12
Melhoria na infraestrutura rodoviária estadual.....	12
Desburocratizar procedimentos fazendários.....	13
Modernizar aeródromos públicos em cidades como Brasileia, Xapuri, Sena Madureira e Feijó, utilizando recursos do fundo nacional de aviação civil (FNAC).....	14
Intensificar ações focadas no turismo regional e trifronteiriço e garantir investimentos.....	15
Remodelação das aduanas nas cidades de Eptaciolândia e Assis Brasil.....	15
Intensificar efetivos da Receita Federal nas cidades fronteiriças	16
Fomentar a expansão e entrada de companhias aéreas no estado.....	17
Facilitar voos internacionais de carga e passageiros nos aeroportos de Rio Branco e Cruzeiro do Sul	17
Adaptações da legislação aduaneira	18
O custo dos combustíveis	19
Rodovias Federais.....	19
Ligação terrestre entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa, no Peru	20
Fomentar a melhoria da infraestrutura de comunicação de dados e internet	21
Lojas francas de fronteira terrestre.....	22



Apresentação

Somando esforços

O segmento que é um dos pilares da economia brasileira, gerador de milhões de empregos e responsável por aproximadamente um terço do nosso Produto Interno Bruto (PIB) defende um Brasil melhor e com oportunidades para todos.

É o propósito que motiva a construção deste documento: uma agenda propositiva e permanente para balizar o desenvolvimento do país e o bem-estar dos brasileiros.

A Agenda Institucional do Sistema Comércio contempla uma série de pautas importantes para impulsionar o setor terciário em seus diferentes níveis. Ela nasce de um amplo diálogo que envolve empresários, trabalhadores, o poder público, a sociedade e seus representantes.

Queremos que as ideias e recomendações expressas neste documento ganhem visibilidade e repercutam no espectro político-econômico. São contribuições fundamentadas na representatividade de quase oito décadas do Sistema Comércio, que é liderado pela CNC e composto por Federações, Sindicatos e nossos braços sociais para educação, cultura, lazer, assistência, saúde e sustentabilidade – o Sesc e o Senac.

No âmbito local, a construção dessas propostas é liderada pela Federação do Comércio, à qual cabe articular as demandas do empresariado e fortalecer o ambiente de negócios, buscando condições justas de trabalho e que favoreçam o desenvolvimento sustentável.

O Comércio de Bens, Serviços e Turismo se destaca por sua abrangência e seu dinamismo. Abrange, ao mesmo tempo, atividades tradicionais e de alta tecnologia. E tem se diversificado cada vez mais, atendendo às demandas complexas e em constante transformação da sociedade moderna.

Ainda enfrentamos uma série de desafios. Precisamos melhorar a infraestrutura, investir na qualidade dos serviços, aperfeiçoar os mecanismos regulatórios. E esta Agenda é um instrumento essencial para alcançar esses objetivos.

Em seu conjunto de propostas estão demandas comuns a todos os entes federativos e temas que contemplam as particularidades regionais.

Estamos dispostos ao diálogo, empenhados em estimular o desenvolvimento, a atividade empreendedora e a redução das desigualdades.

Queremos somar esforços pelo país que todos sonhamos.

José Roberto Tadros

Presidente do Sistema CNC-Sesc-Senac

Leandro Domingos

Presidente do Sistema Fecomércio-Sesc-Senac-AC



José
Roberto
Tadros



Leandro
Domingos



Introdução

Caminho para o desenvolvimento

O Estado do Acre, situado no lado mais ocidental do País, tem peculiaridades distintas das demais regiões, bem como sofre, de certa forma, influência da cultura e da economia dos países vizinhos, como Bolívia e Peru, com os quais mantém tríplice fronteira.

O Acre tem acesso privilegiado pela rodovia BR-317 até as cidades de Brasiléia e Eitaciolândia, que formam divisa com a província boliviana de Pando, considerada cidade-gêmea. Em diante, a BR-317 denomina-se Estrada do Pacífico, permanecendo em território brasileiro até a cidade de Assis Brasil, distante em torno de 340 quilômetros da capital, Rio Branco, onde faz tríplice fronteira com a Bolívia e Peru rumo ao Oceano Pacífico.

O estado possui duas Áreas de Livre Comércio (ALCs): Brasiléia, com extensão até Eitaciolândia, e Cruzeiro do Sul, mais ao norte.

Além dessas características, o Acre possui tratamento tributário especial referentes à Amazônia Legal.

Além dessas ALCs, também há três cidades-gêmeas, Brasileia, Eitaciolândia e Assis Brasil, com possibilidade de instalação de lojas francas de fronteira.

Por outro lado, há poucos anos foi inaugurada a ponte de ligação entre o Acre e as demais regiões do País na travessia do Rio Madeira, no estado vizinho de Rondônia, melhorando o fluxo de veículos, especificamente de cargas; minimizando os custos dos transportes; e diminuindo o tempo de rodagem, uma vez que a travessia anterior se dava por balsas.

Economicamente, o Acre tem sua atividade produtiva focada em pecuária de corte, suínos, avicultura, extração de madeira, produção de soja recente e piscicultura.

Não há atividade industrial de transformação, somente a indústria extrativa, focada na areia e produção de tijolos.

Na última década, muito se investiu em Zona de Processamento de Exportação (ZPE), só que de maneira intuitiva, e o espaço destinado está, de certa forma, abandonado, tendo em vista a dificuldade de obtenção de matéria-prima e abastecimento elétrico com a carga necessária. Além de não atrair interessados.

Partindo de tal contextualização, as principais questões necessárias ao fortalecimento do comércio regional, de forma a contribuir com o resultado da balança nacional, são as que seguem nessa publicação.

Saiba mais
sobre a
atuação do
**Sistema
Comércio
no estado**



Saneamento básico

Contextualização:

O perímetro urbano do município de Rio Branco, capital do estado, em conformidade com o estabelecido na Lei nº 2.222, de 26 de dezembro de 2016, é de 8.834,942 Km². A maioria do saneamento básico de toda a cidade ainda é baixo, atendendo somente a 21,29% da população local com coleta e tratamento de esgoto; e a 53,16% dela com acesso à água potável.

Não obstante, a atividade comercial em grande parte do perímetro urbano se limita a poucas regiões, com forte concentração na área central da cidade e em bairros periféricos. A ampliação da infraestrutura de saneamento básico ainda está longe do recomendado pelas agências reguladoras.

Posicionamento:

Sugerimos a intensificação de investimentos e, também, a ampliação da rede de coleta e tratamento de esgotos e o abastecimento de água potável, promovendo assim qualidade de vida à população e incentivando a expansão comercial, que não apresenta linha de tendência local, permitindo a abertura da atividade de forma diversificada, gerando emprego e renda e mantendo o morador mais próximo aos itens necessários.

Mobilidade urbana

Contextualização:

As vias do município, notadamente onde há concentração de atividade comercial e serviços, não comportam mais tanto o fluxo de transeuntes quanto o de veículos. A frota rio-branquense vem se ampliando a cada ano, hoje com 320.414 veículos em circulação, para uma população local estimada em 419.452 habitantes, segundo dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). A acessibilidade e o trânsito de pedestres pelas calçadas são comprometidos pela grande quantidade de degraus, falta de pavimentação e as dificuldades de circulação para pessoas com deficiência; e as calçadas ainda são estreitas, colocando em risco a integridade física do transeunte.

Posicionamento:

Sugerimos atualizar a legislação pertinente sobre o dimensionamento de calçadas, bem como eliminar ou minimizar a quantidade de degraus, para mantê-las todas niveladas e uniformes, incentivando a observação dos fatores necessários à segurança viária dos pedestres.

Planta genérica de valores

Contextualização:

A Planta Genérica de Valores do Município, criada pela Lei nº 1.560, de 8 de dezembro de 2005, determina as condições para avaliação em massa de imóveis; e é formada por itens que determinam valores unitários por metro quadrado de terrenos por face e quadra, objetivando a receita tributária municipal. Tal planta, quando elaborada, encontrou dados que permitiam a criação de uma planta genérica com valores elevados para aquela data. Com o passar dos anos, a especulação imobiliária e as dificuldades de aprovação de projetos, associadas aos altos custos dos insumos da construção, tornaram os imóveis elevadamente caros, dificultando o acesso ao financiamento e a aquisição da habitação.

Posicionamento:

Indicamos a revisão da Planta Genérica de Valores para identificar gargalos e, ao mesmo tempo, promover a expansão das áreas necessárias à expansão da habitação, reduzindo o custo do metro quadrado da terra, minimizando os custos da produção e, consequentemente, a redução do imposto referente à propriedade territorial urbana, intervindo inclusive nas tarifas de coleta de lixo.

Desburocratização

Contextualização:

Apesar de, nos últimos anos, a atividade pública ter se tornado mais célere, ainda se depara com demoras consideráveis para aprovação de projetos de construção e liberação de alvarás.

Posicionamento:

Sugerimos a promoção de mecanismos de unificação, tanto de plantas quanto de alvarás necessários à integralização dos projetos, minimizando o tempo e, consequentemente, o custo e o investimento necessários à sua conclusão.

Tarifas públicas

Contextualização:

É sabido que, em todas as esferas de governo, as arrecadações são fatores relevantes para os investimentos necessários ao desenvolvimento local. Contudo, algumas impactam desfavoravelmente especificamente os trabalhadores informais e de baixa renda que utilizam alguns serviços, como a passagem de ônibus urbano, cara no município por vários fatores que incluem o alto custo do combustível revendido na Região Norte do País e, especialmente, o grande número de decretos e normas legislativas que incentivam a gratuidade. Os custos de tais procedimentos são arcados pelo município e acabam sendo transferidos para o usuário.

Posicionamento:

Indicamos a revisão dos quesitos relacionados à gratuidade, e que, quando aprovados, sejam absorvidos pelos gestores públicos de forma a reduzir o seu custo, permitindo e incentivando a circulação de pessoas.

Regulamento do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Prestação de Serviços (ICMS)

Contextualização:

Ao longo dos últimos 15 anos, as políticas fazendárias locais elevaram o montante de arrecadação do tributo, saindo da casa de alguns milhões de reais para uma arrecadação em 2023 na casa do bilhão: R\$ 1.888.564.048,60.

O pagamento dos tributos estaduais, além de compulsório, deve ser recolhido por todos os envolvidos, visando à execução de projetos que busquem a melhoria da qualidade de vida, educação, saúde, segurança e moradia.

O estado tem benefícios tributários por estar localizado na Amazônia Legal, notadamente no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Contudo, outros fatores tornam o produto caro para o consumo e, também, não permitem uma diversidade de produtos similares por conta das regras aplicadas.

Posicionamento:

Sugerimos a revisão das políticas fazendárias e, conseqüentemente, as publicações do Conselho Nacional de Política Fazendária quanto à cobrança de impostos, aos incentivos e às reduções tributárias sobre produtos de primeira necessidade, como energia elétrica e combustíveis, além da atenção aos quesitos da substituição tributária e os diferenciais de alíquota que, geralmente, entram como créditos tributários com pouca substituição pelos contribuintes inscritos.

Fomento à instalação de indústrias de transformação

Contextualização:

A atividade produtiva local se resume à extração mineral, principalmente da areia, e a indústria de transformação foca na produção de tijolos, limitando-se a essa atividade. Mesmo tendo ligação com países vizinhos que permitem aquisições com custos menores do que os observados nas demais unidades da Federação, o estado não possui exploração mineral e tampouco incentiva a instalação de empresas brasileiras para atividade de transformação, tornando o abastecimento interno extremamente caro. Isso se associa ao fato de que não há política específica que incentive a instalação de empresas, por conta da alta fiscalização, das normas e dos procedimentos necessários.

Posicionamento:

Sugerimos a criação de incentivos locais para instalação da atividade industrial e que permitirão o crescimento econômico; a geração de emprego e renda; a melhoria na qualidade de vida; e a atração de mão de obra para o local, além da especialização e fomento da mão de obra local e o fortalecimento da atividade comercial de bens, serviços e turismo. Incentivos fiscais de longo prazo devem contribuir com o atrativo. Uma questão importante trata do grau de exigências feitas pelo estado com relação aos alvarás e à fiscalização, que, pelo excesso de rigor, afastam oportunidades atrativas para as indústrias nacionais.

Efetivação de polos logísticos no estado

Contextualização:

O transporte e a distribuição de todas as cargas vindas de outros estados para abastecimento e ressuprimento dos estoques acreanos estão distanciadas umas das outras, dificultando a distribuição local e, conseqüentemente, elevando os custos operacionais com o transporte. Por outro lado, partindo de Rio Branco, se tem acesso à Estrada do Pacífico, pela BR-317, até o município de Brasileia, onde se toma tal estrada em direção ao Peru e aos portos andinos, incluindo o norte do Chile, o que permitiria a minimização do tempo de transporte e a conseqüente redução dos custos para exportações e importações nacionais à Costa Leste norte-americana, bem como aos mercados asiáticos via Oceano Pacífico.

Posicionamento:

Propomos a intensificação de políticas já existentes no estado para a implementação de polos logísticos nas regiões estratégicas, bem como a criação de um porto seco, o que permitiria o desembarço da mercadoria exportada até seu destino ou até o transbordo nas fronteiras territoriais a oeste do País.

Melhoria na infraestrutura rodoviária estadual

Contextualização:

O estado é servido por cinco rodovias estaduais – AC-010, AC-040, AC-400, AC-401 e AC-475 –, todas de curta extensão interligando municípios próximos à capital acreana. A produção agrícola local circula por aquelas rodovias, que carecem de atenção constante por conta dos períodos chuvosos da região, associados aos problemas de solo observados em todo o território acreano.

Posicionamento:

Sugerimos a manutenção preventiva de conservação em toda a malha viária estadual, garantindo a trafegabilidade e a circulação da produção agrícola de pequenos e médios produtores familiares, abastecendo o mercado local, mantendo as famílias na atividade produtiva e garantindo a geração de renda familiar.

Desburocratizar procedimentos fazendários

Contextualização:

Os procedimentos fiscalizatórios da Fazenda estadual são deveras autoritários e prescritivos por parte dos agentes. Qualquer dúvida tributária deve seguir um procedimento específico, moroso e que, na maioria das vezes, impõe flagelos aos questionadores de forma a complicar a resolução de problemas. A diversidade e a variedade de procedimentos internos dificultam a compreensão do mecanismo e do fluxo da informação nos ambientes internos da secretaria, culminando com reflexo punitivo ao reclamante.

Posicionamento:

Sugerimos que haja uma orientação para a equipe de fiscalização, notadamente in loco dos estabelecimentos, de forma que, antes de aplicar quaisquer punições, forneça as orientações, os procedimentos e os processos de forma que o empresário entenda a situação de sua demanda e, conseqüentemente, busque cumprir com suas obrigações de tal forma que a punição passe a ser fator secundário na boa conclusão da questão.

Modernizar aeródromos públicos em cidades como Brasileia, Xapuri, Sena Madureira e Feijó, utilizando recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil (FNAC).

Modernizar aeródromos públicos em cidades como Brasileia, Xapuri, Sena Madureira e Feijó, utilizando recursos do fundo nacional de aviação civil (FNAC)

Contextualização:

A maioria dos 22 municípios acreanos é distante um do outro, cada um em um sentido cardeal do estado, de forma que o acesso aos mercados de maiores volumes fica comprometido pela ausência e demora de transporte rotineiro e efetivo. Ao mesmo tempo, aquém da atividade comercial, a movimentação de pessoas se torna ponto mais relevante entre as relações das cidades acreanas, flexibilizando sua circulação em tempo menor e por via aérea regional. O turismo trifronteiriço, tanto de compras quanto de turismo, passa a ser rota de todas as localidades, permitindo um acesso direto ao destino. Para tanto, a modernização e a construção de aeródromos públicos em determinados municípios elevarão a circulação de mercadorias e de pessoas, contribuindo para o desenvolvimento econômico e de infraestrutura às cidades visitadas.

Posicionamento:

Indicamos a promoção de estudos e projetos ligados a construção, ampliação, reformas e equipagem dos aeródromos públicos estaduais, com a utilização dos recursos do Fundo Nacional de Aviação Civil, praticados sobre as tarifas aeroportuárias e destinados a fundo específico para tal lida.

Intensificar ações focadas no turismo regional e trifronteiriço e garantir investimentos

Contextualização:

Uma vez entendida as necessidades apontadas no item anterior, ações devem ser pensadas para a criação de novos produtos turísticos, novas rotas e novas possibilidades de acesso, que permitam ao próprio cidadão acreano se deslocar pelos pontos turísticos do estado e, também, acessar rotas turísticas internacionais nos países fronteiriços, promovendo a cultura, o intercâmbio e a língua, gerando receitas, experiência e vivências específicas relacionadas ao turismo.

Posicionamento:

Entendemos que toda atividade ligada ao turismo é, única e exclusivamente, responsabilidade do estado, que deve cuidar da promoção dos pontos turísticos estaduais nas diversas mídias existentes em todo o País, mostrando as riquezas naturais, o meio ambiente, a fauna e a flora amazônica. Não se pode designar tais responsabilidades ao setor produtivo, incompetente nas questões de criação e sem as atribuições para tal. Todo o setor produtivo desenvolver-se-á a reboque das ações divulgadas, interna e externamente, pelos responsáveis de seu desenvolvimento no estado. Portanto, o investimento na comunicação e publicidade das possibilidades turísticas do estado deve ser pautado nos orçamentos anuais e, conseqüentemente, implantado com efetividade.

Remodelação das aduanas nas cidades de Epitaciolândia e Assis Brasil

Contextualização:

As fronteiras terrestres do Acre se concentram em três localidades: Epitaciolândia, Brasileia e Assis Brasil. Não obstante as três terem aduanas instaladas, a infraestrutura não é suficiente para o atendimento célere a desembaraços aduaneiros.

Posicionamento:

Entendemos que, por conta da baixa infraestrutura, a logística em seus perímetros sofre com mobilidade. Sugerimos a busca por melhorias de infraestrutura das aduanas nas cidades de Epitaciolândia e Assis Brasil. Ampliar e modernizar suas instalações são matérias para resoluções breves, que devem ser analisadas com o esmero necessário à sua consecução.

Intensificar efetivos da Receita Federal nas cidades fronteiriças

Contextualização:

As fronteiras acreanas são necessárias para a movimentação de cargas, tanto para importação quanto para exportação. Não obstante haver técnicos locais, a falta de material humano interfere na rotina das atividades, notadamente nas cidades citadas anteriormente, tendo em vista seu distanciamento da capital, Rio Branco, onde se concentra o maior efetivo.

Posicionamento:

Propomos a busca pela ocupação das vagas disponíveis no estado, seja mediante parcerias com a Fazenda estadual, seja por meio de concurso público, distinguindo critérios de forma que, em futuras contratações, o efetivo tenha cidadãos nativos, mais comprometidos com a situação do estado.

Fomentar a expansão e entrada de companhias aéreas no estado

Contextualização:

O estado é servido por dois aeródromos oficiais, nas cidades de Rio Branco e Cruzeiro do Sul. Rio Branco, capital, tem uma população estimada de 419.452 pessoas, e Cruzeiro do Sul, de 89.760. São as duas maiores cidades do Acre, assim como as maiores economias locais. Essas características incentivam e intensificam o interesse por movimentação aérea com as diversas finalidades, seja pelo turismo, seja por negócios. Somente duas companhias aéreas prestam serviços atualmente em todo o estado, com voos diários regulares. Contudo, a demanda por mais voos é grande e interfere sobremaneira no preço praticado regionalmente, podendo ser considerado o mais alto do País.

Posicionamento:

Propomos a expansão da malha aérea regional, bem como a entrada de novas companhias aéreas. A oferta de bilhetes na mesma proporção da demanda levará os preços praticados a patamares aceitáveis. Ponto relevante, apesar de haver notas sobre o assunto, é subsidiar as companhias aéreas que operam na Região Norte do País.

Facilitar voos internacionais de carga e passageiros nos aeroportos de Rio Branco e Cruzeiro do Sul

Contextualização:

O Acre é servido atualmente por duas companhias aéreas com voos diários, ligando o estado a capital federal e São Paulo. Contudo, mesmo numa situação geográfica privilegiada, não há rotas internacionais que partam ou cheguem ao local. Motivos variados retiram o interesse dos futuros operadores, notadamente no que se refere à disponibilidade de recursos necessários ao controle de entrada e saída de passageiros, como a exemplo da Polícia Federal, da Receita Federal, do Ministério da Agricultura e Pecuária (Mapa) e da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) instalados em seus dois aeródromos, Rio Branco e Cruzeiro do Sul, o que permite pequenas janelas para pouso e decolagem que, por conta de situações operacionais na origem, não permitem pouso ou decolagem além de um horário preestabelecido.

Posicionamento:

Sugerimos a intensificação dos efetivos da Polícia Federal, da Receita Federal, do Mapa e da Anvisa em ambos os aeroportos, em períodos que permitam pouso e decolagem de aeronaves, eliminando a incerteza da operação das companhias aéreas.

Adaptações da legislação aduaneira

Contextualização:

As regras aduaneiras atuais tratam as questões de comércio exterior sem observar os ambientes de negócio do estado, precisando, portanto, ser ajustadas de acordo com suas peculiaridades. Partindo do pressuposto constitucional de que todos somos iguais perante a lei, remete-nos a Rui Barbosa quando declama que todos somos iguais na medida de nossas desigualdades. Unidades da Federação com maiores graus de produção, e consequentemente exportações e importações, respondem às normativas por conta de sua alta capacidade de geração de negócios, enquanto outras, como estados menores na Região Norte, padecem de tratamento diferenciado quanto a tais questões. Os graus de exigência impostos pela legislação vigente amedrontam, interferem e evitam que se produza e se negocie com os países da Comunidade Andina.

Posicionamento:

Ressaltamos que, da mesma forma que estados da Região Norte possuem seus benefícios de incentivo com as Áreas de Livre Comércio, atributos específicos dessa região, a flexibilização das normas e dos procedimentos, atentando para os ambientes de negócios e a peculiaridade local, ajudariam na realização de negócios internacionais com mais rapidez, garantia e flexibilidade. Isso depende da atuação do Itamaraty, notadamente nas questões fronteiriças, e de acordos de cooperação econômica, como o Acordo de Complementação Econômica nº 58 (ACE-58), por exemplo.

O custo dos combustíveis

Contextualização:

Os combustíveis utilizados em todo o estado vêm das fontes produtoras e das principais distribuidoras de regiões distantes, o que encarece seu preço final. Não obstante, a incidência da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico (Cide), além do MVA regional elevado, contribui efetivamente para tal preço final, fazendo com que o preço final se eleve sobremaneira.

Posicionamento:

Sugerimos a intervenção no sentido de ajustar o Cide para os combustíveis que abastecem o estado, observando os critérios praticados relativos aos benefícios concedidos à Amazônia Legal, bem como sobre os combustíveis destinados às ALCs, também detentoras de normas específicas e benefícios fiscais, considerando tal operação como exportação interna.

Rodovias Federais

Contextualização:

O estado é servido por duas rodovias federais: a BR-364, importante centro logístico para o Acre, com início na cidade de Cordeirópolis, no Estado de São Paulo, e percorrendo todo a Região Centro-Oeste brasileira e terminando no município de Mâncio Lima, no norte ocidental, ponto mais extremo do País e a noroeste do estado; e a BR-317, com início na cidade de Lábrea, no Estado do Amazonas, e terminando na cidade acreana de Assis Brasil, ligada à Estrada do Pacífico com destino aos portos do Peru e ao norte do Chile. Ambas são relevantes para a circulação de mercadorias e pessoas, incluindo a distribuição das produções agrícola e pecuária locais, normalmente com interferência das condições precárias de trafegabilidade, notadamente na BR-364.

Posicionamento:

Sugerimos a indicação de recursos e programas para reconstrução e, se necessário, mudança do leito da rodovia BR-364, constantemente danificada pelas condições do solo; e o investimento na trafegabilidade da rodovia BR-317, permitindo maior trânsito de pessoas e mercadorias, além de oferecer mais segurança aos usuários.

Ligação terrestre entre Cruzeiro do Sul e Pucallpa, no Peru

Contextualização:

Cruzeiro do Sul fica a 590 quilômetros da capital. É a segunda maior cidade do estado, tanto em população quanto na economia. Possui características distintas da capital, e sua economia gira localmente. Os insumos para atividade produtiva local são importados de outras unidades da Federação, e, por conta da precariedade das rodovias, os altos custos e a morosidade do transporte não permitem um desenvolvimento apropriado ao município.

A cidade de Pucallpa, capital da região de Ucayali, no Peru, é um importante centro produtivo e comercial e está a aproximadamente 230 quilômetros de Cruzeiro do Sul. Ao longo dos últimos anos, esforços locais são dedicados à construção de uma rodovia que interligue as duas cidades, o que inclui a construção de uma ponte e seu cruzamento pelo Parque Nacional da Serra do Divisor.

Posicionamento:

Propomos a intervenção em ações diplomáticas para fomentar a efetiva criação da rodovia internacional, notadamente com o país vizinho, cuja cultura é diversificada e oposta à cultura brasileira, de tal forma que a empreitada possa se concretizar respeitando as ideologias andinas e intensificando o transporte de cargas, pessoas, tecnologias, turismo e cultura.

Fomentar a melhoria da infraestrutura de comunicação de dados e internet

Contextualização:

Apesar de ter havido melhorias ao longo de 2023, mas ainda distantes do padrão observado em outras capitais, os serviços disponíveis para comunicação de dados são limitados a poucas linhas de fibra óptica, que ligam os grandes centros à capital acreana.

O que se percebe é uma instabilidade constante ao mesmo tempo em que municípios interioranos têm dificuldades de acesso, comprometendo a manutenção da atividade produtiva local, notadamente aquela relacionada à emissão da nota fiscal eletrônica, bem como a utilização de outras ferramentas que possibilitem gestão eficiente; e a expansão e o desenvolvimento da atividade produtiva.

Posicionamento:

Propomos reforçar a garantia e ampliação dos mecanismos de comunicação digital em todo o interior acreano, mediante a instalação de fibras ópticas, ou outros equipamentos tecnológicos disponíveis, que permitam a acessibilidade digital, inclusive na educação.

Lojas francas de fronteira terrestre

Contextualização:

Contextualização:

A legislação federal estabelece o conceito de cidades-gêmeas, sendo essas as que possuem ligação direta, seja por fronteira terrestre, seja por fronteira fluvial, com outra em país vizinho; e cuja dependência econômica seja mútua, garantindo negócios, turistas e a manutenção da atividade produtiva.

O Acre tem quatro cidades reconhecidas como cidades-gêmeas: Brasileia e Etipaciolândia, que fazem fronteira com Cobija, na Bolívia; Assis Brasil, na fronteira com Iñapari, no Peru; e Santa Rosa do Purus, na divisa com Santa Rosa, também no Peru.

Cidades como Brasileia e Etipaciolândia, bem como Assis Brasil, são responsáveis pela entrada, via terrestre, de turistas vindos de outras localidades, com forte presença de peruanos e bolivianos, mas também de norte-americanos, europeus e asiáticos.

Por conta das dificuldades no atendimento às normativas da Fazenda federal, especificamente quanto ao uso de softwares e tecnologia de comunicação e transmissão de dados, essas cidades, especificamente Santa Rosa do Purus e Assis Brasil, não apresentam competências suficientes para implementá-las.

Em momento algum, tais municípios acreanos podem ser comparados a municípios localizados nas regiões Sul e Centro-Oeste do Brasil, por conta de seu baixo índice demográfico, das dificuldades de abastecimento local e da falta de políticas públicas que permitam um tratamento diferenciado aos municípios menores que, diuturnamente, sobrevivem com os repasses do Fundo de Participação dos Municípios (FPM) e têm seus gastos e despesas destinados às áreas de responsabilidade primária do município.

Posicionamento:

Ressaltamos a necessidade de desenvolver políticas públicas que fomentem a instalação das lojas francas nas fronteiras terrestres, facilitando o acesso às normativas de comércio exterior; e de promover ampliação da tecnologia de comunicação de dados nas regiões, incentivando os governos municipais à sua criação.

