

Carta de Brasília e logística

“O turismo fiscal é o fluxo artificial de mercadorias para se beneficiar das alíquotas interestaduais.” Por **Hugo Yoshizaki**

A atual corrente de consenso em torno da reforma tributária recebeu novo e decisivo elo que é a Carta de Brasília, assinada pelo presidente Luís Inácio da Silva e os governadores dos 27 Estados da Federação em 22 de fevereiro.

Apesar de divergências importantes quanto a diversos aspectos da reforma e que serão objeto de encontros subsequentes, os governadores convergiram para um ponto crucial para a logística brasileira: unificar o Imposto de Circulação de Mercadorias e Serviços como o novo Imposto sobre Valor Agregado (IVA), com legislação e normas uniformes em todos os Estados.

Há enorme potencial de redução de custos logísticos da nossa economia, caso a presente diferenciação de ICMS interestadual deixe de existir e ele passe a ser uniforme nacionalmente. Estudo desenvolvido na USP e patrocinado pela Fapesp estimou que, para a indústria de bens de consumo não duráveis, o incremento dos custos de transporte e armazenagem ocasionados pela legislação atual do ICMS pode estar entre 3,5% e 11%.

Considerando que o transporte sozinho consome cerca de 10% do PIB (conforme o Banco Mundial) e extrapolando o resultado, pode-se estar falando de algo como 4 a 11 bilhões de reais por ano, ou seja, dois programas Fome Zero.

O fenômeno que rege esse aumento de custos logísticos é bem conhecido pela indústria, comércio e secretarias da fazenda dos Estados: é o “turismo” de produtos gerado pela possibilidade de elisão fiscal. Esse turismo fiscal é o fluxo artificial de mercadorias gerado por empresas para se beneficiar das alíquotas interestaduais. Como elas são significativamente menores que as locais (7% ou 12% versus 17% ou 18%, na regra comum), vale a pena abastecer clientes a partir de instalações localizadas em Estados vizinhos. Considerando-se um preço médio de produtos de consumo de R\$ 2.500 a tonelada, economiza-se em uma ponta da venda pelo menos 5%, ou R\$ 125. Esse último valor equivale ao frete de uma viagem de mais de 1.000 quilômetros! Logo, pode com-

pensar bastante realizar tal turismo de produtos.

Isto auxilia a explicar o fato de algumas instalações, como centros de distribuição, atacadistas e distribuidores, localizarem-se fora dos Estados com maior concentração de consumidores (como São Paulo e Rio de Janeiro), apesar das fábricas se situarem nos mesmos.

Por exemplo, vejamos o caso de uma indústria sediada nesses Estados que enviasse mercadorias para uma filial situada no Sul de Minas Gerais. Essa filial poderia depois exportar de volta a mercadoria para clientes localizados no próprio Estado da fábrica, ganhando então a diferença do ICMS. Isto significa uma economia de R\$ 150 a tonelada, dada que a diferença de alíquotas é de 6% (diferença entre as ali-

A configuração logística de certos segmentos econômicos é bastante condicionada pela legislação do ICMS

quotas Estado-Estado — 18%, é interestadual, de 12%) e assumindo-se o preço da mercadoria de R\$ 2.500. Esse é um valor muito superior ao frete extra incorrido. Logo, o turismo fica lucrativo. O pressuposto aqui envolvido é a indiferença desse cliente ao crédito do ICMS, hipótese bastante plausível caso o canal de distribuição sonegue, mesmo que parcialmente, tal imposto.

Desta forma, a configuração logística de determinados segmentos econômicos é fortemente condicionada pela legislação do ICMS e pela impossibilidade prática de fiscalizar os milhões de estabelecimentos comerciais do país. De fato, cenários simulados no referido estudo mostraram a grande diferença entre malhas logísticas otimizadas para o caso de imposto equalizado e o atual, mesmo para produtos com valores tão baixos como R\$ 600 a tonelada.

A atual tabela de alíquotas interestaduais tem portanto este efeito deletério na economia. Gera-se fluxo desnecessário de veículos e acumulação de estoques no canal logístico, não agregando o menor valor econômico aos produtos e configurando uma outra modali-

dade de custo Brasil.

Há também efeitos indiretos de quantificação mais difícil, como o desgaste desnecessário de rodovias, o maior número de acidentes causados pelo tráfego adicional de caminhões pesados, congestionamentos, etc, afora prejuízos do ponto de vista ambiental, como maior poluição atmosférica. Estas são contas pagas por todos os brasileiros, em termos de agravar a qualidade de vida, a segurança e o desconforto nas estradas.

A alteração do ICMS pode então ter consequências assaz benéficas para nossa economia. Afinal de contas, o próprio ICMS sucedeu ao antigo Imposto sobre Vendas e Consignações (IVC, criado em 1934), primeiro imposto a taxar o consumo, que incidia em cascata sobre as diversas transações ao longo da cadeia produtiva e acabou incentivando a verticalização das empresas.

O ICM de 1965 e seu sucessor, o ICMS (1988), seguem então os princípios da seletividade e não-cumulatividade, representando notável avanço sobre o modelo anterior. É o momento de darmos novo passo adiante, unificando e padronizando a tributação sobre o consumo.

Não se pode esquecer, porém, a inegável importância deste tributo para sustentar os governos estaduais e municipais. Afinal de contas, conforme dados do BNDES, o ICMS corresponde à maior parcela da receita tributária brasileira (23,3%), com R\$ 94 bilhões em 2001, ou 8% do PIB. Para os Estados, ele é responsável por cerca de 87% de sua carga tributária. Por isso, alguns governadores já estabeleceram suas trincheiras de defesa, contra ou a favor do IVA ser cobrado na origem ou no Estado de consumo.

Há fortes argumentos tanto contra como a favor, sendo que o Congresso Nacional precisará discutir isto em detalhe. Independentemente do que venha a ser decidido, deve-se evitar a todo custo criar novos mecanismos que gerem distorções como o turismo fiscal: e criar outro custo Brasil.

Hugo T. Y. Yoshizaki é professor livre-docente da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo, onde leciona cadeiras de Logística e Cadeias de Suprimento. E-mail: hugo@usp.br