

O COMÉRCIO INTERNACIONAL DO ACRE COM O MERCADO ANDINO: IDENTIFICANDO PROBLEMAS

Dr. Carlos Estevão Ferreira Castelo^{1*}, Bel. Ravela de Souza Marinho²
<https://orcid.org/0000-0002-4694-9639>; <https://orcid.org/0000-0002-1616-884X>

¹ Professor, da Universidade Federal do Acre, Centro de Ciências Sociais Aplicadas, Professor do Programa de Pós Graduação em Geografia da UFAC, Rio Branco, Acre, Brasil,

² Mestranda da Universidade Federal do Acre, Programa de Pós-graduação em Geografia, Rio Branco, Acre, Brasil.

*carlos.castelo@ufac.br

Recebido em: 31/08/2021. Aceito em: 22/09/2021. Publicado em: 22/12/2021

DOI: <https://doi.org/10.29327/268458.3.2-3>

RESUMO

Neste artigo apresentam-se os principais problemas que dificultam o crescimento do comércio internacional do Acre, principalmente com o mercado andino. A principal estratégia metodológica utilizada foi a técnica “painel de especialistas”. Além dos dois painéis realizados, os autores participaram do “Encontro internacional de Assis Brasil - relações Brasil (Acre) com o Peru” e do “Encontro com representantes da agência nacional de transportes terrestres - ANTT”, onde também coletaram informações. Observaram-se problemas relacionados com logística e infraestrutura, problemas de ordem econômica, e algumas questões legais.

Palavras-chave: Acre; comércio internacional; problemas.

ACRE'S INTERNATIONAL TRADE WITH THE ANDEAN MARKET: IDENTIFYING PROBLEMS

ABSTRACT

This article presents the main problems that hinder the growth of international trade in Acre, especially with the Andean market. The main methodological strategy used was the “expert panel” technique. In addition to the two panels held, the authors participated in the “International Meeting of Assis Brasil - Brazil (Acre) relations with Peru” and the “Meeting with representatives of the national land transport agency - ANTT”, where they also collected information. Problems related to logistics and infrastructure, economic problems, and some legal issues were observed.

Keywords: Acre; international trade; problems.

COMERCIO INTERNACIONAL DE ACRE CON EL MERCADO ANDINO: IDENTIFICACIÓN DE PROBLEMAS

RESUMEN

Este artículo presenta los principales problemas que dificultan el crecimiento del comercio internacional en Acre, especialmente con el mercado andino. La principal estrategia metodológica utilizada fue la técnica del “panel de expertos”. Además de los dos paneles realizados, los autores participaron del “Encuentro Internacional de Relaciones Assis Brasil - Brasil (Acre) con Perú” y el “Encuentro con representantes de la Agencia Nacional de Transporte Terrestre - ANTT”, donde también recabaron información. Se observaron problemas relacionados con la logística y la infraestructura, problemas económicos y algunos aspectos legales.

Palabras clave: Acre; comercio internacional; problemas.

1. INTRODUÇÃO

Brasil é uma das doze maiores economias globais e possui uma indústria diversificada. Apesar disso, seu percentual de exportações em relação ao PIB ainda é considerado baixo, principalmente se comparado a outros países. De acordo com dados do Banco Mundial, as exportações brasileiras de bens e serviços estão abaixo da média mundial, que é de 30%. Nos últimos anos, essa situação vem se mantendo semelhante. Além disso, o Brasil contribui com apenas 1,2% do volume mundial de exportações de bens, valor que cai para 0,7% se apenas os manufaturados forem considerados.

Esse cenário pode ser explicado, em grande parte, pela falta de competitividade das empresas exportadoras brasileiras, que precisam superar diversos desafios para vender seus produtos no mercado internacional. Burocracia, excesso de leis e tarifas, demora na liberação de mercadorias e dificuldade de escoamento que tornam o processo de exportação caro e lento, o que provoca aumentos dos preços das mercadorias e reduz a competitividade dos produtos brasileiros no comércio internacional.

De acordo com Leite da Silva (2019, p.9):

Até início do ano de 1999 o Brasil adotava um regime de taxas fixas de câmbio. Fixas no sentido que era determinada pelas autoridades monetárias, mas reajustadas com frequência. Nesta data adotou-se o regime de metas para inflação – o governo passaria a controlar a taxa de juros e o câmbio seria flutuante. Mesmo com essa mudança no regime cambial, nota-se que desde a implantação do Plano Real (1994) há uma tendência de apreciação da moeda nacional, o que, em tese, não favorece as exportações. No início dos anos 1990 o saldo da balança comercial brasileira foi sistematicamente negativo, até 2000. Os saldos positivos, registrados desde então, foram alcançados graças ao expressivo crescimento das exportações de produtos agrícolas. Desde 2008 o saldo comercial das manufaturas foi crescentemente negativo.

No caso do Estado do Acre, apesar da existência de um mercado potencial com cerca de 30 milhões de consumidores em um raio de 750 km da capital Rio Branco (AGÊNCIA DE NOTÍCIAS DO ACRE, 2010), as trocas internacionais oscilam muito e ainda podem ser consideradas pequenas para o mercado potencial existente. Inclusive, o peso relativo das vendas do Acre no total de exportações brasileiras tem permanecido baixo ao longo das duas últimas décadas.

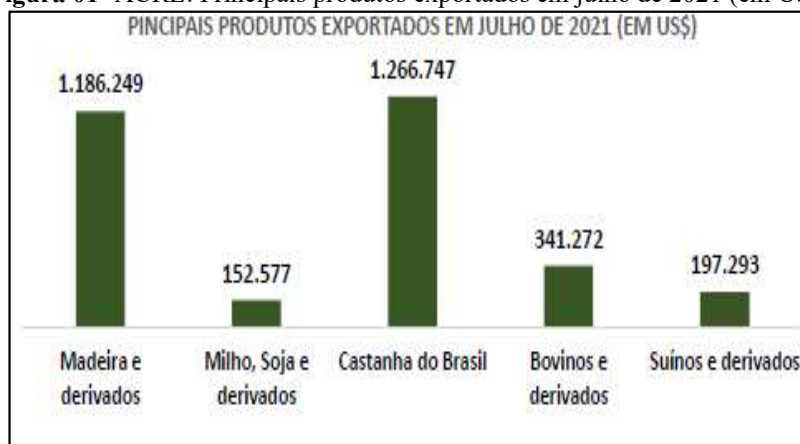
De acordo com IPE (2021, p.13):

[...] nos dois últimos decênios, o comércio internacional do Acre foi marcado por significativas oscilações. Algumas das variações podem ser interpretadas a partir de fenômenos naturais que assolaram o estado. A histórica cheia do rio Madeira, em 2014, por exemplo, teve entre suas principais consequências o isolamento do Acre, em razão da inundação de trechos da BR-364, rodovia federal que conecta o estado a Rondônia e ao restante do Brasil. Atualmente, o Acre passa por uma situação mais complexa do que naquele momento. A crise do início de 2021 é resultado de mais uma cheia das três bacias hidrográficas do estado (Acre, Amazonas e Madeira), que alagou quase a metade das cidades acreanas e desabrigou a população local em grande escala. Estima-se que algo em torno de 130 mil pessoas (cerca de 15% dos habitantes) tenham sido impactadas diretamente pelas chuvas no estado. Para agravar a situação, a crise no Acre segue sendo potencializada por fenômenos não apenas pluviométricos. A escalada nos números de infectados pela covid-19 e nos casos de dengue aponta para o colapso da saúde pública no estado. Não menos importantes são os crescentes problemas migratórios, sobretudo na região fronteira com o Peru.

Os produtos exportados são predominantemente extrativistas (madeira e castanha-do-pará). Nos últimos anos, as carnes e derivados (bovinos e suínos) começaram a aparecer na pauta, mas os volumes ainda são pequenos. Produtos manufaturados são inexpressivos na pauta. De acordo com IPEA (2021), no ano de 2020, os principais produtos vendidos pelo estado para o mundo foram: madeiras (US\$ 13,1 milhões, equivalentes a 38,7% do total), miudezas comestíveis de animais (US\$ 8,91 milhões, 26,2%), castanha-do-pará (US\$ 3,6 milhões, 10,6%), couros e peles de bovino (US\$ 2,3 milhões, 6,7%), milho (US\$ 1,5 milhão, 4,5%) e soja (US\$ 1,2 milhão, 3,6%).

Em julho de 2021, os produtos exportados e respectivos valores em US\$ não podem ser visualizados na figura 01.

Figura 01- ACRE: Principais produtos exportados em julho de 2021 (em US\$)



Fonte: COMEX-MDIC

Esperava-se que com a inauguração da "Estrada do Pacífico", pavimentada desde 2011, os indicadores sobre o comércio do Acre com o exterior (Peru e Bolívia, principalmente) apresentassem aumentos consideráveis e sustentáveis. Avanços foram observados, entretanto não corresponderam às expectativas criadas.

Sobre a "Rodovia do Pacífico", informa-se que faz parte de um projeto territorial de âmbito continental. Segundo Melo Bicalho (2019, p.191), esse projeto abrange:

[...] todos os doze países sul-americanos, discutido na Reunião de Presidentes da América do Sul em 2000 e formalizado no documento denominado "Iniciativa para a Integração da Infraestrutura Regional Sul-Americana - IIRSA". Em 2011, o IIRSA passou a ser coordenado pelo Conselho Sul-Americano de Infraestrutura e Planejamento – COSIPLAN - da União das Nações Sul-Americanas - UNASUL –, esta criada em 2008. Desde as primeiras discussões, o IIRSA se propôs à integração física dos países com projetos conjuntos de infraestrutura, transporte, energia e telecomunicações, promovendo integração econômica e sociocultural.

No ano de 2012 o Governo estadual dizendo que inseriria o Acre no comércio internacional em definitivo alfandegou uma Zona de Processamento de Exportação – ZPE nas imediações do município de Senador Guiomard, disponibilizando infraestrutura para a alocação de empresas exportadoras. Entretanto, até hoje nenhuma indústria foi implantada no local. Devido o insucesso desta ZPE, explicado por diferentes causas, inclusive pela crise estrutural do capital que explodiu em 2007/2008, o empreendimento encontra-se atualmente abandonado e em processo de venda.

De acordo com a FAZCOMEX (2021):

Uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) é uma área de livre comércio com o exterior, destinada à instalação de empresas voltadas para a produção de bens a serem comercializados no exterior, sendo considerada zona primária para efeito de controle aduaneiro. As empresas que se instalam em ZPE têm acesso a tratamentos tributários, cambiais e administrativos específicos do regime. As Zonas de Processamento de Exportação (ZPEs) nascem a partir da ideia de se promover nas regiões menos desenvolvidas a redução dos desequilíbrios, de fortalecer o balanço de pagamentos, assim como da ideia de promover a difusão tecnológica e o desenvolvimento econômico e social do país. Instrumento consagrado há décadas em outras nações, a exemplo dos Estados Unidos e de diversos países asiáticos. O regime aduaneiro especial das ZPE foi instituído no país pelo Decreto-Lei nº 2.452/88).

Nesse escopo, o propósito deste artigo, que faz parte de uma pesquisa de maior folego, é de examinar quais os principais problemas e/ou gargalos que ainda dificultam o crescimento do comércio internacional do Acre, principalmente com o mercado andino, utilizando a “Interoceânica” (“Estrada do Pacífico”).

Observa-se que tal conhecimento pode servir de base para estratégias e políticas de melhoria, de forma a contribuir para que, no futuro, o Estado do Acre possa aumentar a presença dos produtos fabricados em seu território no comércio mundial, melhorando a balança comercial e provocando, como consequência, impactos positivos no processo de desenvolvimento econômico e social.

2. METODOLOGIA

As problematizações e inferências contidas nesse texto resultam da coleta e sistematização de dados e informações secundárias (anúários estatísticos, internet, publicações oficiais, etc.), bem como de informações e dados primários obtidos através da técnica “painel de especialistas”. Segundo Queiroz Pinheiro et al. (2013, p.144) a técnica do “painel de especialistas”:

[...] pode fazer parte de um projeto de pesquisa em dois momentos distintos: (1) como parte de uma fase preliminar, em que contribui para o estabelecimento de bases para a investigação; ou (2) como parte da coleta de dados propriamente dita, seja como estratégia única de investigação, ou, como é cada vez mais comum, combinada com outras técnicas.

Na visão de Nogueira (2017, p.12):

Painel de Especialistas (workshops ou seminários com especialistas) é um método de coleta de dados exploratório, qualitativo, amplamente utilizado, com o objetivo de estimular o compartilhamento de ideias e conhecimentos. Durante um curto período de tempo, ele produz uma reflexão estratégica a respeito de um determinado tema, considerando o momento atual e as

oportunidades futuras de um setor. Geralmente são organizados painéis com 10 a 20 especialistas, porém é possível viabilizar painéis com muito mais participantes, desde que as apresentações e discussões estejam bem estruturadas. Habitualmente os painéis são precedidos da apresentação de painelistas de renome, que sintetizam os principais destaques sobre o estudo em questão. As apresentações servem como aquecimento para o debate posterior, com os demais especialistas participantes. Os painéis promovem o debate de ideias sobre o futuro, baseadas em informações do presente, bem como os resultados e dados já consolidados, podendo envolver especialistas das mais diversas áreas de conhecimento ou de atuação (governo, academia, sociedade, organizações de pesquisa, tecnologia e inovação, etc.) relacionadas à questão a ser debatida.

Foram realizados nos anos de 2017 e 2019 dois painéis, a saber:

1) "I Encontro com Especialistas em Comércio Internacional"

Esse painel, ocorrido na sede da Federação das Indústrias do Estado do Acre - FIEAC ("Casa da Indústria"), no dia 22/05/2017, teve como objetivo a apresentação de experiências das relações comerciais do Acre com o Peru (e com outros países andinos), bem como identificação de gargalos e oportunidades relacionados com o intercâmbio comercial. Durante o encontro aconteceram quatro (04) exposições orais. Duas (02) proferidas por técnicos especialistas em comércio internacional, e duas (02) por empresários acreanos com experiências em comercialização com o Peru. Observa-se que após cada uma das exposições, promoveu-se debates entre os especialistas participantes (no total, participaram do painel 30 pessoas).

2) "II Encontro com Especialistas em Comércio Internacional".

Ocorrido na sede da Federação das Indústrias do Estado do Acre - FIEAC ("Casa da Indústria"), no dia 07/06/2019, cujo objetivo foi semelhante ao "I Encontro", ou seja, a apresentação de experiências das relações comerciais do Acre com o Peru e com outros países andinos, bem como identificação de gargalos e oportunidades relacionados com o intercâmbio comercial entre os dois países. No painel II, participaram 25 especialistas.

Além dos painéis, dados e informações relevantes foram obtidos através da participação dos autores em dois outros encontros, a saber:

1) "Encontro internacional de Assis Brasil - relações Brasil (Acre) com o Peru"

Encontro acontecido em 02/06/2017, na cidade de Assis Brasil-AC. Nesse encontro, a proposta foi identificar os principais entraves que naquele momento dificultavam as relações comerciais entre Brasil (Acre) e Peru, assim como promover a observação *in loco* das condições de infraestrutura da alfândega instalada na região da fronteira acreana com o Peru. Destaca-se que esse evento foi promovido por iniciativa da Prefeitura de Assis Brasil e Federação das

Indústrias do Estado do Acre - FIEAC, em parceria com o Comitê Gestor Estadual do Plano Nacional de Cultura Exportadora (PACE/ACRE). O encontro reuniu empresários, políticos e autoridades. Tanto do Brasil como do Peru.

2) “Encontro com representantes da agência nacional de transportes terrestres – ANTT”.

Este encontro, ocorrido no dia 09/06/2017 em Rio Branco/AC, contou com a presença de dois (02) representantes da Agência Nacional de Transportes Terrestres (Luciano Rodrigues e Wilbert Junquilha). No evento, empresários, técnicos de instituições diversas e sociedade em geral, debateram a situação do comércio internacional realizado através das fronteiras de Epitaciolândia/AC e Assis Brasil/AC.

3. RESULTADOS E DISCUSSÃO

A partir desse ponto colocamos em evidência os principais gargalos/problemas que dificultam de maneira importante o crescimento do comércio internacional do Acre (e pelo Acre) utilizando a “Estrada Interoceânica” (“Estrada do Pacífico”). Destaca-se que esses problemas/gargalos foram identificados por um conjunto bastante heterógeno de participantes nos quatro eventos listados anteriormente (empresários, especialistas em comércio internacional, despachantes aduaneiros, membros do executivo estadual e federal, auditores da Receita Federal, pesquisadores, e demais interessados no tema).

A inexistência de um "Porto Seco"/EADI no território acreano, para facilitar o desembarço aduaneiro, foi um dos itens mais citados nos quatro encontros. Observa-se que “Porto Seco”, ou Estação Aduaneira do Interior (EADI), nada mais é do que uma área alfandegada de uso público localizada em uma zona secundária. Ou seja, fora dos portos principais e próxima de regiões com grande volume de produtos a serem comercializados, tanto para importação de mercadorias como exportação. Nesse local, segundo a literatura especializada, é possível realizar todos os serviços aduaneiros. As cargas vindas de outros países, por exemplo, podem ser recebidas e nacionalizadas. O local também pode armazenar a mercadoria do importador, em regime de suspensão de impostos, e fazer a nacionalização por partes.

Deve-se notar que o Governo do Acre, nas gestões de Jorge Viana (1999-2006) e Binho Marques (2007 – 2010), por vários momentos sinalizou intenções claras de viabilizar um “Porto Seco” no território acreano. Inclusive, segundo informações de empresários participantes do “II Encontro com Especialistas em Comércio Internacional”, o governador Binho Marques chegou

a iniciar a construção das instalações de um “Porto Seco” no município de Senador Guimard, entretanto, antes mesmo da obra ser finalizada, o projeto foi alterado para Zona de Processamento de Exportações - ZPE.

A inexistência de vôos internacionais, especificamente entre Rio Branco-Acre/Lima-Peru, foi outro problema identificado pelos especialistas. Além disso, alguns relataram que os dois principais aeroportos existentes (Rio Branco e Cruzeiro do Sul) não possuem alfandegamento da Receita Federal¹. Alfandegamento esse que poderia dinamizar o intercâmbio de mercadorias e pessoas entre o Brasil e o Peru.

Observa-se que segundo a Portaria RFB Nº 3518, de 30 de setembro de 2011 o alfandegamento é a autorização da administração aduaneira, em que se inclui a Receita Federal, para possibilitar o estacionamento ou trânsito de veículos procedentes do exterior ou a ele destinados; permitir o embarque, desembarque ou trânsito de viajantes procedentes do exterior ou a ele destinados; viabilizar a movimentação, armazenagem, e submissão a despacho aduaneiro de mercadorias procedentes do exterior ou a ele destinado.

A infraestrutura para viabilizar o desembaraço aduaneiro existente atualmente na fronteira do Acre/Brasil com o Peru e Bolívia foi apontada como bastante precária. As instalações prediais e de apoio aos usuários das alfândegas nos municípios de Etipaciolândia e Assis Brasil, segundo o que se pode observar durante o “Encontro internacional de Assis Brasil - relações Brasil (acre) com o Peru” é realmente de péssima qualidade. Inclusive, a visita realizada no local confirmou vários depoimentos de empresários de que, por exemplo, “... não existe espaço adequado nem para os caminhões”.

Esses problemas de infraestrutura são agravados pela funcionalidade deficiente dos serviços de telecomunicações, em especial nos municípios de Brasiléia, Etipaciolândia, Assis Brasil e Cruzeiro do Sul, e, ainda, pela qualidade de energia ofertada nos municípios de Assis Brasil e Etipaciolândia.

A falta de um “Anel Viário” e de uma “Ponte” na cidade de Brasiléia, no Acre, também foi apontado como um gargalo estrutural importante. Da mesma forma a manutenção no “lado brasileiro da Rodovia do Pacífico” (BR - 317). Segundo representantes de transportadoras, o “lado brasileiro da BR 317 carece sistematicamente de manutenção”.

1 Através do Ato Declaratório Executivo DRF/RBO Nº 01 de 04 de fevereiro de 2020, publicado no DOU de 06/02/2020, seção 1, página 61, o Aeroporto de Cruzeiro do Sul Aeroporto Internacional de Cruzeiro do Sul - Marmud Cameli (SBCZ), localizado em Cruzeiro do Sul/AC, foi alfandegado em caráter eventual e temporário.

A inexistência de unidade para credenciamento na ANTT em Rio Branco (AC) foi outro problema identificado. Todas essas questões, segundo os participantes dos painéis, contribuem para explicar o porquê do frete cobrado pelas empresas transportadoras estrangeiras ser tão elevado.

Os problemas de infraestrutura e logística provocam impactos no volume de transações que, por sua vez, reflete nos preços do frete. O custo de logística elevado, portanto, é função da inexistência de carga de retorno (volume de compras pequeno - escala); das baixíssimas opções de transportadoras (empresas de transporte internacional terrestre); do custo dia parado nas Aduanas (inspeção sanitária, aduanas não integradas, poucos auditores, etc.), e das péssimas estradas do lado brasileiro.

As variações cambiais também foram bastante citadas, principalmente por empresários interessados em importação. Segundo eles, "... quando o dólar americano aumenta - moeda padrão das trocas internacionais - comparativamente ao real, implica em desestímulo para importar".

Além de questões relacionadas com a eficiência baixa nos processos aduaneiros (custo e tempo), a atuação dos auditores com visão restritiva às importações foi apontada por empresários como algo que desestimula a comercialização de mercadorias, principalmente com o Peru e a Bolívia.

Com relação às questões de ordem tributária, alguns relataram que o regime de pagamentos antecipados dos tributos estaduais (Acre/ICMS) desestimula. Mas o principal problema nesse campo é a não integração com o sistema "Siscomex" (que causa retardamento no processo de liberação das cargas).

Com respeito aos aspectos legais, os participantes dos painéis destacaram a insegurança jurídica nas relações do Brasil com outros países. Segundo eles, o Itamarati não prioriza as relações do Brasil/Acre com o Peru e com os demais países Andinos. A solução para esse problema, pelo que se pode constatar nos debates, seria melhorar os acordos bilaterais em Brasília.

No caso das empresas de pequena dimensão (quase a totalidade das empresas acreanas), a inexistência de uma trading e a baixa cultura de negociação com o exterior também dificulta a atuação no comércio exterior.

Outro problema relaciona-se com a baixa quantidade e qualidade da mão-de-obra especializada em desembarço aduaneiro. Segundo o que pode-se constatar, existe uma carência grande no Acre por esse tipo de profissional.

3.1. Sobre a “ponte do Abunã”

Foi unanimidade entre os participantes dos painéis o destaque dado à importância da conclusão da “ponte do Abunã” (“Ponte do Rio Madeira”). A conclusão da infraestrutura rodoviária bioceânica, de acordo com os relatos, dependia dessa obra. Em 2021, finalmente a ponte foi inaugurada¹, e se as expectativas se confirmarem, o Acre poderá se transformar em um hub logístico e produtivo do Arco Norte, exercendo uma função muito além de mera passagem de cargas.

Na ocasião da realização dos dois painéis, a não conclusão da “ponte do Abunã” era sempre colocada como um problema importante pelos especialistas. Com sua conclusão, a tendência é que possa dar novo fôlego à dinâmica econômica da região.

Essa possível nova dinâmica é confirmada por estudo recente do IPEA (2021), onde se afirma que as obras de integração (ponte do Abunã, ponte Brasileia e Cobija, na Bolívia, e ponte entre Assis Brasil e Iñapari) poderão possibilitar que os volumes de produção e de comércio do Acre, junto aos dos estados vizinhos, acumulem ganhos de escala, fator fundamental para tornar viável a rota interoceânica rumo aos mercados regionais e da Ásia-Pacífico. A saída pelo Peru vai permitir, segundo o IPEA (2021), dinamismo no comércio internacional do Acre.

4. CONCLUSÃO

Como visto, são vários os problemas que atualmente dificultam uma maior inserção de empresas acreanas no comércio internacional. Problemas relacionados com infraestrutura e logística, questões econômicas, e questões de cunho fiscal. Mas é preciso pontuar outro aspecto percebido na investigação realizada: os empresários acreanos de médio e pequeno porte (que representam cerca de 90% do total) não possuem uma cultura de exportação. As ações de comércio exterior feita por eles quase sempre acontecem de forma passiva, para atender demandas específicas surgida ao acaso.

¹ Em 7 de maio de 2021, foi inaugurada pelo presidente da república a ponte do Abunã, em Rondônia. A obra de 1,9 km sobre o rio Madeira conectou pela primeira vez a capital do Acre a outras capitais do país sem a necessidade de balsa.

Essa dificuldade cultural remete a uma necessidade, ou seja: realização de um planejamento visando alavancar a cultura exportadora no Acre que contemple diversas ações. Sugere-se que essas ações sejam organizadas nos seguintes eixos: relacionamento e promoção de negócios; logística e infraestrutura do comércio exterior; barreiras em mercados externos; inteligência comercial; assessoramento e capacitação; estímulo e apoio a negócios acreanos para exportação; facilitação e desburocratização do comércio exterior.

Implantar o funcionamento contínuo das instituições presentes nas alfândegas, como Polícia Federal, Receita Federal, Agência Nacional de Vigilância Sanitária (ANVISA), Ministério da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (MAPA), permitindo seus atendimentos de forma imediata com a necessidade, é algo imprescindível no sentido de dinamizar as trocas internacionais de empresas do Acre. Da mesma forma, é importante uma estruturação das instalações físicas da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), nos municípios de Epitaciolândia/Brasileia e Cruzeiro do Sul.

Uma questão específica que também deveria merecer atenção das autoridades responsáveis relaciona-se com a existência de apenas uma (01) empresa que realiza o serviço de fumigação de cereais com fins de exportação (observa-se que fumigação é um tipo de controle de pragas através do tratamento realizado com compostos químicos ou formulações pesticidas). De acordo com o que se pode observar, a implantação de um centro de fumigação próximo às zonas produtoras poderia reduzir o tempo e o custo, gerando com isso mais eficiência e competitividade nos processos.

Observou-se, segundo os relatos, que no caso de importações de trigo do Peru, realizada por empresários acreanos, o produto precisa de laudos técnicos (testes) que são realizados apenas em Goiânia, o que implica em perda significativas de eficiência no processo (custos e tempo).

Como medida para minimizar esse problema, teríamos o laboratório da unidade de tecnologia de alimentos da Universidade Federal do Acre (UTAL/UFAC). Segundo os especialistas presentes nos painéis, essa unidade possui as devidas instalações para realizar o processo de inspeção técnica de farinha trigo, somente precisaria de uma habilitação do MAPA para realizar a referida ação.

4. REFERÊNCIAS

AGENCIA DE NOTÍCIAS DO ACRE. Disponível em: <https://agencia.ac.gov.br/lula-assina-decreto-da-zpe-do-acre/>. Acesso em: 24 agosto 2021.

CASTELO, C. E. F. Experiências de seringueiros de Xapuri no Estado do Acre e outras histórias. Tese (Doutorado em História Social). São Paulo: USP, 2014.

FAZCOMEX. ZPE: o que é. Disponível em: <https://www.fazcomex.com.br/blog/zpe-o-que-e/>. Acesso em 24 de agosto 2021.

IPEA. A ponte do Abunã e a integração da Amacro ao Pacífico. **Nota Técnica 35.** Diretoria de Estudos e Relações Econômicas e Políticas Internacionais, 2021.

LEITE DA SILVA, C. R. Comércio Internacional e Desenvolvimento Econômico: uma análise a partir da Complexidade Econômica. Revista Economistas, Ano X - Nº 34 - Outubro a dezembro de 2019.

MELO BICALHO, A. M. de S.. Estrada do Pacífico na Integração Sul-Americana e o Acre. Espaço Aberto, PPGG - UFRJ, V. 3, N.2, p. 185-208, 2013.

NOGUEIRA, V. G. C. Painel de especialistas e Delphi: métodos complementares na elaboração de estudos de futuro. Brasília, DF: Embrapa, 2018.

QUEIROZ PINHEIRO, J. ; FARIAS, T. M. ; ABE-LIMA, J. Y. Painel de Especialistas e Estratégia Multimétodos: Reflexões, Exemplos, Perspectivas. **Psico.** v. 44, n. 2, pp. 184-192, abr./jun. 2013.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Portaria RFB Nº 3518, de 30 de setembro de 2011.

RECEITA FEDERAL DO BRASIL. Ato Declaratório Executivo DRF/RBO Nº 01, de 04 de fevereiro de 2020.