



SUPERINTENDÊNCIA  
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

[www.suframa.gov.br](http://www.suframa.gov.br)

# Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **9 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, segunda-feira, 10 de janeiro de 2011

<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Importações saltam 62% na Zona Franca.....	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Indústria brasileira perde R\$ 17,3 bilhões com importação.....	2
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Desindustrialização: do que se trata?.....	3
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>JORNAL DO BRASIL</b> SUFRAMA recebe missão italiana que prospecta investimentos no setor naval .....	4
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>O GLOBO</b> Enviado por Míriam Leitão - .....	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>CONVERGÊNCIA DIGITAL</b> Política industrial: Estados ganham fôlego em relação à Zona Franca de Manaus .....	6
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>ASSESSORIA MDIC</b> Primeira semana do ano registra exportações de US\$ 2,781 bilhões .....	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>VALOR</b> Importação afeta setor rico em trabalho e em tecnologia .....	9
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>MANO REPÓRTER</b> SUFRAMA recebe missão italiana que prospecta investimentos no setor naval .....	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Importações saltam 62% na Zona Franca</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

### Marcelo Rehder - O Estado de S.Paulo

Principal polo de eletroeletrônicos do País, a **Zona Franca** de **Manaus** importou o equivalente a US\$ 10,2 bilhões, de janeiro a novembro de 2010, um salto de 62,17% (sem contar os efeitos da valorização do real) em relação aos US\$ 6,4 bilhões do mesmo período do ano anterior. Em 2008, as **importações** somaram US\$ 9,4 bilhões em onze meses. "A indústria de componentes eletroeletrônicos é a que mais tem sofrido", diz o presidente do Sindicato de Aparelhos Elétricos, Eletrônicos e Similares do **Amazonas**, Wilson Perico.

O real valorizado encarece as **exportações** ao mesmo tempo em que torna as **importações** mais baratas. Com os custos da **produção** pressionados para cima pela carga tributária, logística, energia e mão de obra, entre outros fatores, as empresas aceleraram a **importação** de componentes na tentativa de manter a parcela de **mercado**.

"Nos últimos três anos, cerca de dez empresas deixaram o polo, mas continuaram abastecendo o **mercado** com produtos **importados** de outras filiais, principalmente da Ásia", conta o presidente do Sinaees. Entre outros, ele cita a

fabricante de condutores elétricos Gatesby, a Panasonic Componentes e a Molex.

Dados do **Ministério** do **Desenvolvimento, Indústria e Comércio** Exterior mostram que apenas dez empresas instaladas em **Manaus** responderam por 55% das **importações**, a maioria de eletroeletrônicos. A liderança é da Samsung (US\$ 1,357 bilhão), seguida pela LG ( US\$ 908,9 milhões). A China continua sendo o principal fornecedor de produtos, seguida de Coreia do Sul e Japão.

Os próprios fabricantes de bens de consumo diminuem a **produção** e passam a **importar** toda a linha, ou parte dela, para não perder **mercado**. "Alguns produtos que já foram carro chefe de muitas empresas hoje praticamente desapareceram, como os aparelhos de DVD e de áudio, que passaram a ser **importados**", cita Perico. "O risco de isso vir a acontecer com outros produtos é grande."

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Indústria brasileira perde R\$ 17,3 bilhões com importação</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Pressionada pelas **importações**, a indústria de transformação perdeu R\$ 17,3 bilhões e deixou de gerar 4,6 mil vagas em apenas nove meses de 2010. A conclusão é de um estudo inédito da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). Se o setor não tivesse perdido para produtos estrangeiros, as **importações** cairiam de R\$ 232,4 bilhões para R\$ 215,1 bilhões. Ao mesmo tempo, a **produção** doméstica subiria de R\$ 1,055 trilhão para R\$ 1,072 trilhão. "Além do câmbio valorizado, há o custo Brasil, que acentua a perda de competitividade", diz Paulo Francini. Algumas empresas já estão mudando a forma de atuar, instalando fábrica no exterior e **importando** de suas unidades.

**Indústria perde R\$ 17,3 bi e deixa de criar 46 mil vagas com importações**

**Participação da indústria de transformação no PIB caiu de 27% para 16% nos últimos 20 anos; para setor, quadro é de difícil reversão**

**Marcelo Rehder, de O Estado de S. Paulo**

SÃO PAULO - Pressionada pelas **importações**, a indústria brasileira de transformação perdeu R\$ 17,3 bilhões de **produção** e deixou de gerar 46 mil postos de trabalho em apenas nove meses de 2010. A informação é de um estudo inédito da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) que mediu o impacto que o processo de perda relativa do setor na formação do Produto Interno Bruto (**PIB**) apresenta na economia brasileira.

Em dois anos, o chamado coeficiente de **importação**, que mede o percentual da demanda interna suprido por produtos vindos do exterior, subiu quase dois pontos. Passou de 19,6%, no acumulado de janeiro a setembro de 2008 (pré-crise), para 21,2%, no mesmo período de 2010.

Se o setor não tivesse perdido participação para os produtos estrangeiros, as **importações** do setor cairiam de R\$ 232,4 bilhões para R\$ 215,1 bilhões, segundo a Fiesp. Ao mesmo tempo, a **produção** doméstica subiria de R\$ 1,055

trilhão para R\$ 1,072 trilhão. Esse crescimento da **produção**, de 1,6%, geraria aumento de 0,58% do emprego industrial.

"O País não pode se dar ao luxo de abrir mão de sua indústria na sua estratégia de **desenvolvimento**", afirma o presidente da Fiesp, Paulo Skaf.

No fim dos anos 1980, a indústria de transformação representava 27% do **PIB** brasileiro. Hoje, baixou para 16%, calcula a Fiesp com base na nova metodologia do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE), adotada a partir de 2007.

"É uma equação difícil de ser resolvida e não tem solução de curto prazo", diz Paulo Francini, diretor do departamento de Pesquisas e Estudos Econômicos da Fiesp. "Além do problema do câmbio valorizado, há a questão do custo Brasil, que acentua a perda de competitividade da nossa indústria."

Não é de hoje que a indústria vem perdendo espaço. "O País está se desindustrializando desde 1992", diz o ex-ministro da Fazenda Luiz Carlos Bresser-Pereira.

Para ele, o **Brasil** perdeu a possibilidade de "neutralizar a tendência estrutural à sobreposição cíclica da taxa de câmbio" quando fez a abertura financeira, no quadro de acordo com o FMI. "Em consequência, a moeda nacional se apreciou, as oportunidades de investimentos lucrativos voltados para a **exportação** diminuíram, a poupança caiu, o **mercado** interno foi inundado por bens **importados** e muitas empresas nacionais deixaram de crescer ou mesmo quebraram."

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Desindustrialização: do que se trata?</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

### **Análise: Rogério César de Souza - O Estado de S.Paulo**

O termo desindustrialização voltou a ganhar espaço na discussão nacional. Entendida como perda de participação relativa da indústria de transformação no **PIB**, a desindustrialização pode ser observada desde mesmo antes da abertura comercial do início dos anos 1990 e das políticas macroeconômicas a partir daí adotadas.

Há uma desindustrialização relativa no País, mas quais as possíveis consequências disso? Em primeiro lugar, cabe observar que esse processo não se deu de forma contínua. Em diferentes contextos da história recente de nossa economia, observou-se uma retomada da participação da indústria de transformação no **PIB**. Isso deixa claro que a indústria nacional guardou, e provavelmente ainda guarda, características que a permitiram reerguer-se e recuperar sua capacidade de **produção**.

Por outro lado, deve-se observar que a indústria de transformação sempre assumiu um papel preponderante no crescimento econômico dos países hoje considerados desenvolvidos e continua desempenhando esse papel nos países emergentes. De fato, constata-se que, em países cuja média das taxas de crescimento anual foi igual ou superior a 5,0% entre 1970 e 2007, há um aumento da participação da indústria de transformação em suas estruturas produtivas. Os destaques ficam por conta das economias asiáticas, sobretudo China e Coreia do Sul.

O que se observa nos mais diferentes países do mundo é a utilização de políticas industriais voltadas para o

fortalecimento de cadeias produtivas consideradas estratégicas para o crescimento econômico, ou ainda, políticas que visam dar competitividade à indústria - o seja, vantagem comparativa é algo que se adquire.

E aqui se coloca um ponto fundamental. Ainda que o termo desindustrialização tenha seus sentidos, como vimos acima, sua discussão parece estar jogando uma cortina de fumaça para o processo mais **importante** que a indústria de transformação está vivendo nos últimos anos: perda de competitividade. Se, por um lado, essa perda de competitividade reflete os ganhos muito modestos de produtividade da indústria nacional nas últimas décadas, bem como os custos de uma infraestrutura inadequada e de uma carga tributária sobre a **produção** elevada, ela também reflete, por outro lado, a forte valorização do real que se inicia já em 2003. É **importante** que se discuta a desindustrialização. Mas, cabe reforçar este seu aspecto negativo que se apresenta no Brasil: a já observada eliminação e o possível desmonte de elos estratégicos de diferentes cadeias de **produção** ameaçados pela concorrência do produto estrangeiro devido, sobretudo, ao câmbio valorizado.

É ECONOMISTA-CHEFE DO IEDI

	VEÍCULO JORNAL DO BRASIL	EDITORIA	
	TÍTULO <b>SUFRAMA recebe missão italiana que prospecta investimentos no setor naval</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Uma comitiva de representantes do governo, entidade de classe e empresários do setor de construção de barcos de passeios e turismo e pesca (náutico) da Itália esteve em visita à sede da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), para estudar a viabilidade de investimentos italianos no Brasil nesse setor.

A visita é um desdobramento inicial do Memorando de Entendimento assinado entre o MISE (Ministério do Desenvolvimento Econômico da Itália), Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) e SUFRAMA, assinado em São Paulo/SP, em julho, cujo objetivo é fomentar o desenvolvimento econômico e produtivo de empresas italianas de diversos setores, no Polo Industrial de Manaus (PIM).

Além de conversar com representantes do governo do Amazonas a comitiva italiana visitou a sede da SUFRAMA ocasião na qual conheceu o modelo Zona Franca de Manaus (ZFM) e colheu informações sobre o polo naval amazonense, setor que soma faturamento acumulado no ano de US\$ 52,6 milhões e gera cerca de 20 mil empregos.

Como resultado mais relevante da visita tem-se o interesse manifesto das autoridades e empresariado italiano em trazer para o PIM, dentre outras cidades que estavam sendo estudadas, um polo naval italiano com ênfase no segmento náutico. O projeto para a criação do Distrito Naval

amazonense, inclusive com a possibilidade de abrigar empresas italianas, está em andamento e será discutido no próximo dia 18 de janeiro, em Manaus, entre a SUFRAMA, a Secretaria de Assuntos Estratégicos do Governo Federal e representantes do Estado e do Município.

O interesse dos empresários italianos do segmento náutico explica-se no potencial de 60 mil milionários brasileiros com capacidade de comprar embarcações de luxo. Outro motivador apontado pelos produtores italianos para o País é a necessidade de renovação da frota pesqueira nacional.

A visita foi registrada em um Memorial de Reunião assinado entre a Superintendente da autarquia, Flávia Skrobot Barbosa Grosso, e o representante do Ministério do Desenvolvimento Econômico da Itália - MISE, Benedetto Licata.

Além da SUFRAMA, o grupo de industriais italianos visitou estaleiros locais e órgãos do Governo do Estado.

Fonte: SUFRAMA

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Enviado por Míriam Leitão -</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

### Custo Brasil

**Câmbio não é único fator que reduz a competitividade**

**Reportagem de hoje do “Estadão” mostra que a indústria perdeu R\$ 17,3 bilhões e 46 mil empregos com as importações. É uma discussão recorrente na economia brasileira. Cada vez que a moeda está valorizada, a Fiesp e o IEDI dizem que o país está se desindustrializando. Agora, a discussão voltou, mas mais inteligente.**

Alguns falam que isso não é desindustrialização, mas que o país está com mais integração com o mundo. Muito do que é importado acaba integrando as mercadorias exportadas. É difícil saber quanto da importação vem substituir um produto brasileiro com competição desleal, quanto vem para disciplinar os preços e quanto para compor o produto exportado. Esse assunto é mais complicado do que parece nos estudos.

Importação não é um prejuízo, exatamente. Eles citam casos específicos na reportagem, como o da Vulcabras Azaleia, que decidiu fechar uma fábrica aqui e abrir outra na Índia, que vai vender para vários países da América Latina, inclusive o Brasil. É esquisito, de fato.

Acho que as autoridades têm de olhar para isso. Já tinha contado coisas assim na coluna. A **Zona Franca de Manaus** importou US\$ 10 bilhões em 2010, muito disso para montar produto que seria vendido para o Brasil. Em alguns casos, nem montado aqui era, mas entrava como produto brasileiro.

Esse assunto sempre surge quando o dólar está muito baixo, e o real, alto. Mas quando concentramos a discussão só no câmbio, deixamos de olhar outros fatores que reduzem a competitividade do produto nacional. O país deve ser mais eficiente, ter estrutura de impostos mais modernizada, menos burocracia para exportar, fazer melhorias em logística.

É preciso olhar de forma global. Não é barrar a importação, mas ver onde está acontecendo a distorção. E sempre vai bater no custo Brasil, que continua presente entre nós.

	VEÍCULO CONVERGÊNCIA DIGITAL	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Política industrial: Estados ganham fôlego em relação à <u>Zona Franca de Manaus</u></b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Editada no último dia 30 de dezembro pelo ex-presidente Lula para incentivar a produção nacional de bens de Tecnologia da Informação e Comunicação, a MP 517, recoloca à mesa a questão da produção industrial no país, em especial, os benefícios concedidos à Zona Franca de Manaus.**

A Medida Provisória 517 desonera PIS e Cofins para modems e amplia a isenção de IPI (Imposto sobre Produto Industrializado) para produtos de informática no país. Na prática, ela reacende a disputa entre Estados e o **Pólo Industrial** de **Manaus** para a atração de indústrias de TIC. Na análise de **mercado**, as empresas voltadas para a automação bancária e industrial já contabilizam e comemoram os ganhos. Já as fabricantes de PCs e celulares precisam inovar para pensar em desfrutar do benefício.

Ao oferecer a isenção do PIS/Cofins, a MP 517 teve como grande objetivo desonerar a **produção** local de modems para viabilizar a massificação de banda larga - os principais distribuidores do produto, em função da situação cambial do Brasil, optaram pela **importação** integral dos dispositivos.

Mas ao mexer também na política do Imposto sobre Produtos Industrializados, o IPI, terminou por favorecer outros segmentos da indústria de TICs, especialmente, os voltados para produtos bancários e industriais, a maior parte manufaturados na **Zona Franca** de **Manaus**, em função das isenções da região.

A desoneração de 100% do IPI entre dezembro de 2010 a 31 de dezembro de 2014, determinada na MP 517, permite, por exemplo, segundo as contas dos especialistas na área, adicionar 3% na margem final do custo do produto para os fabricantes. Esse percentual é considerado bastante atrativo, uma vez que hoje, em muitos casos, a margem final fica em torno de 1%.

A esse benefício do IPI, soma-se, agora, a isenção do **ICMS** concedida por estados como Minas Gerais e Pernambuco, interessados em atrair pólos produtivos.

Resultado: Com as desonerações, a **Zona Franca** deixa de ser tão atrativa e, em muitos casos, em função da logística de distribuição de produtos, pode perder pontos em competitividade. Fato que promete, mais uma vez, polarizar os debates setoriais no Congresso Nacional.

Vale observar que a isenção do IPI concedida na MP 517 é válida apenas para os produtos desenhados para atender a demanda do **mercado** nacional. Um bom exemplo é o da urna eletrônica, criada para suprir um projeto do país e, agora, **exportada** para outros países. Neste caso, a Diebold Procomp - principal fabricante do produto no país - já contabiliza os seus ganhos.

Em 2010, a companhia produziu 165 mil urnas em Santa Rita do Sapucaí, Minas Gerais, para suprir a demanda do Tribunal Superior Eleitoral. Em dezembro, ganhou uma nova licitação e será responsável pela manufatura de mais 117 mil urnas para as eleições 2012. Agora a empresa pode somar a sua margem, os 3% da isenção integral do IPI. Quem também poderá fazer essas contas são os fabricantes de ATMs bancários e de no-breaks e estabilizadores.

A indústria montadora de PCs e de celulares, num primeiro momento, não terá como desfrutar da MP 517. Isso porque os produtos manufaturados no país foram projetados mundialmente e não há diferencial que caracterize uma demanda nacional. Para terem acesso ao benefício da isenção, essas indústrias - com capital brasileiro ou não - terão que criar um produto genuinamente pensado e estruturado para a demanda nacional.

O Convergência Digital reproduz o que diz a MP 517, editada em 30 de dezembro, pelo ex-presidente Luiz Inácio **Lula** da Silva, no artigo voltado para o IPI.

Art. 15. O § 7º do art. 4º da Lei no 8.248, de 23 de outubro de 1991, passa a vigorar com a seguinte redação:

"§ 7º Aplicam-se aos bens desenvolvidos no País que sejam incluídos na categoria de bens de informática e

automação por esta Lei, conforme regulamento, os seguintes percentuais:

I - redução de 100% (cem por cento) do imposto devido, de 15 de dezembro de 2010 até 31 de dezembro de 2014;

II - redução de 90% (noventa por cento) do imposto devido, de 1º de janeiro até 31 de dezembro de 2015; e

III - redução de 70% (setenta por cento) do imposto devido, de 1º de janeiro de 2016 até 31 de dezembro de 2019, quando será extinto."

	VEÍCULO ASSESSORIA <b>MDIC</b>	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Primeira semana do ano registra <u>exportações</u> de US\$ 2,781 bilhões</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

### Balança comercial tem déficit de US\$ 486 milhões nos primeiros cinco dias úteis de 2011

As **exportações** brasileiras na primeira semana de janeiro (1º a 9) de 2011, com cinco dias úteis, foram de US\$ 2,781 bilhões, com média diária de US\$ 556,2 milhões. O resultado é 1,6% inferior à média de US\$ 565,3 milhões registrada em janeiro de 2010. Na comparação com dezembro de 2010 (média diária de US\$ 909,5 milhões), o resultado das **exportações** caiu 38,8%.

No mesmo período, as **importações** somaram US\$ 3,267 bilhões, com média diária de US\$ 653,4 milhões. Por esse critério, houve crescimento de 13,8% em relação ao mês de janeiro do ano passado (média de US\$ 574,1 milhões). Na comparação com dezembro último (média de US\$ 676,1

milhões) houve queda de 3,4% nas aquisições feitas no **mercado** externo.

Com estes dados, a balança comercial da primeira semana do ano registrou déficit de US\$ 486 milhões, com média diária negativa de US\$ 97,2 milhões. A corrente de **comércio** (soma das **exportações** e **importações**) totalizou US\$ 6,048 bilhões, com média diária de US\$ 1,209 bilhão. Pela média, o valor é 6,2% maior que o de janeiro de 2010 (US\$ 1,139 bilhão) e 23,7% menor que o de dezembro de 2010 (US\$ 1,585 bilhão).

Clique aqui para ver os resultados preliminares da primeira semana de janeiro. Às 15h, o **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC)** divulga nota completa sobre a balança comercial do período.

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Importação afeta setor rico em trabalho e em tecnologia</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

### Sergio Lamucci | De São Paulo

No setor têxtil, a parcela **importada** passou de 8,2% para 21,5% no período, enquanto no segmento de máquinas e equipamentos ela pulou de 22% do fim de 2005 para 36,1%. No setor de material eletrônico e equipamentos de comunicação, a fatia de produtos estrangeiros atingiu 55,2% na média dos três até novembro, bem acima dos 36,7% do quarto trimestre de 2005. Calculados pela LCA Consultores, os números mostram um avanço mais forte da participação dos **importados** a partir de 2006.

Nesse quadro, esses setores aparecem como os prováveis candidatos a se beneficiarem das políticas de desoneração tributária a serem adotadas pelo governo. Ao tomar posse, na semana passada, o ministro do **Desenvolvimento**, Fernando **PIM**entel, acenou com medidas para favorecer os segmentos que sofrem com o real forte.

Segmentos da indústria com pesada folha de pagamentos têm sofrido muito com a competição da China, que se beneficia do câmbio desvalorizado e de uma mão de obra extremamente barata, observa o economista Douglas Uemura, da LCA. De janeiro a novembro de 2010, o volume **importado** de produtos têxteis aumentou 47,7% sobre o mesmo período de 2009, segundo números da Fundação Centro de Estudos de **Comércio** Exterior (Funcex). Nesse intervalo, a **produção** local desses bens subiu 5%. No caso do setor de calçados e artigos de couro, as compras externas subiram 18,8%, muito acima dos 8,5% da **produção**.

Para Uemura, um câmbio mais desvalorizado e desonerações tributárias, como a redução dos encargos sobre a folha de salários, dariam alguma ajuda a esses setores, mas há uma dificuldade estrutural em competir com o custo da mão de obra e a escala de **produção** da China, com exceção de nichos de maior valor agregado.

O economista Silvio Sales, consultor da Fundação Getulio Vargas (FGV), lembra que nesses segmentos, já em

situação mais frágil em termos de competitividade, ocorre um aumento forte das **importações** em momentos de aceleração da demanda, ainda que a **produção** doméstica também cresça. O resultado é o aumento da fatia dos **importados** no consumo interno.

A situação é preocupante nos segmentos de maior intensidade tecnológica. De janeiro a novembro de 2010, as compras externas de material eletrônico e equipamentos de comunicação aumentaram 43% sobre o mesmo período de 2009, enquanto a **produção** local cresceu 5,1%. Para Sales, esse movimento se deve ao câmbio valorizado, mas também ao fato de que hoje o **Brasil** cresce a um ritmo bem mais forte que o da média da economia global. Com isso, os produtores estrangeiros buscam o **mercado** brasileiro de modo agressivo, com preços atraentes.

Para Sales, o ideal é que o governo adote medidas que beneficiem todos os setores, em vez de conceder desonerações tributárias para alguns segmentos específicos. Baixar os encargos da folha de salários indistintamente seria positivo, embora haja o problema de renunciar a receitas num momento de situação fiscal delicada.

O professor David Kupfer, da Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), diz que as medidas a serem adotadas pelo governo serão "tão mais extensas quanto menos efeito tiverem as ações do governo para conter a valorização do câmbio". Para ele, pode ser o caso de se usarem medidas de proteção a segmentos que sofrem mais com a concorrência dos **importados**, como a implementação de regimes especiais tarifários, desde que sejam temporários e incluam programas de reestruturação setorial, com definição de metas e contrapartidas claras. "Também é fundamental o **Brasil** usar mais os instrumentos de defesa comercial", diz ele, referindo-se a ações no âmbito da Organização Mundial de **Comércio** (OMC).

Uemura acredita que fatores mais estruturais têm afetado a competitividade dos produtos brasileiros. No Brasil, diz ele, não há tradição de inovação e existe

carência de mão de obra qualificada, dada a educação de baixa qualidade. Um câmbio mais desvalorizado e desonerações tributárias ajudam as empresas, mas sem a resolução desses problemas de fundo a indústria brasileira

de maior intensidade tecnológica tende a continuar a perder espaço para os produtos importados, acredita ele.

	VEÍCULO MANO REPÓRTER	EDITORIA	
	TÍTULO <b>SUFRAMA recebe missão italiana que prospecta investimentos no setor naval</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Seg, 10 de Janeiro de 2011 08:51**

Uma comitiva de representantes do governo, entidade de classe e empresários do setor de construção de barcos de passeios e turismo e pesca (náutico) da Itália esteve em visita à sede da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA), para estudar a viabilidade de investimentos italianos no Brasil nesse setor.

A visita é um desdobramento inicial do Memorando de Entendimento assinado entre o MISE (Ministério do Desenvolvimento Econômico da Itália), Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC) e SUFRAMA, assinado em São Paulo/SP, em julho, cujo objetivo é fomentar o desenvolvimento econômico e produtivo de empresas italianas de diversos setores, no Polo Industrial de Manaus (PIM).

Além de conversar com representantes do governo do Amazonas a comitiva italiana visitou a sede da SUFRAMA ocasião na qual conheceu o modelo Zona Franca de Manaus (ZFM) e colheu informações sobre o polo naval amazonense, setor que soma faturamento acumulado no ano de US\$ 52,6 milhões e gera cerca de 20 mil empregos.

Como resultado mais relevante da visita tem-se o interesse manifesto das autoridades e empresariado italiano em trazer para o PIM, dentre outras cidades que estavam sendo estudadas, um polo naval italiano com ênfase no segmento náutico. O projeto para a criação do Distrito Naval amazonense, inclusive com a possibilidade de abrigar

empresas italianas, está em andamento e será discutido no próximo dia 18 de janeiro, em Manaus, entre a SUFRAMA, a Secretaria de Assuntos Estratégicos do Governo Federal e representantes do Estado e do Município.

O interesse dos empresários italianos do segmento náutico explica-se no potencial de 60 mil milionários brasileiros com capacidade de comprar embarcações de luxo. Outro motivador apontado pelos produtores italianos para o País é a necessidade de renovação da frota pesqueira nacional.

A visita foi registrada em um Memorial de Reunião assinado entre a Superintendente da autarquia, Flávia Skrobot Barbosa Grosso, e o representante do Ministério do Desenvolvimento Econômico da Itália - MISE, Benedetto Licata.

Além da SUFRAMA, o grupo de industriais italianos visitou estaleiros locais e órgãos do Governo do Estado.

Fonte:SUFRAMA