



SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

www.suframa.gov.br

Clipping Local Mídia Impressa

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, segunda-feira, 14 de março de 2011

JORNAL DO COMMERCIO Polo Industrial aposta na expansão do emprego CAPA	1
JORNAL DO COMMERCIO PIM espera aumento de 3% nas contratações do semestre ECONOMIA	2
JORNAL DO COMMERCIO PIM espera aumento de 3% nas contratações do semestre (continuação) ECONOMIA	3
JORNAL DO COMMERCIO Estratégia & Ação ECONOMIA	4
JORNAL DO COMMERCIO Estratégia & Ação (continuação) ECONOMIA	5
A CRITICA sim & não OPINIÃO	6
A CRITICA Transamazônica pavimentada ECONOMIA	7
DIÁRIO DO AMAZONAS OBRAS AMAZONAS	8

Polo Industrial aposta na expansão do emprego

Ficam vê alta de 3% nas contratações do semestre, mas Sinaees estima aumento de 10% a 13% até dezembro

POR OLÍVIA DE ALMEIDA

A expectativa de geração de empregos no PIM é positiva para este ano. Os empresários preveem um crescimento de 10% a 13% nas contratações, segundo o Sinaees (Sindicato das Indústrias de Aparelhos Elétricos, Eletroeletrônicos Similares de Manaus).

Já para o 1º vice-presidente da Ficam, Athaydes Mariano Félix, a previsão até junho de 2011 é um crescimento de 2.000 a 3.000 empregos no PIM, o que representa uma diferença de 3% de aumento. A tendência é de crescimento de contratações também para o segundo semestre.

O setor registrou alta nos empregos pela 12ª vez seguida em todo o país na comparação de janeiro de 2010 com igual mês do ano anterior, segundo o IBGE. Em janeiro, a elevação foi de 2,7%, embora tenha sido a menos intensa desde março de 2010 (2,4%).

Página A7

PIM espera aumento de 3% nas contratações do semestre

Projeção é da Fieam, que estima em 3.000 o número de novos empregos no setor até junho, período fraco para a indústria; No ano, expectativa é de alta de 10% a 13%, avalia Sinaees

POR OLÍVIA DE ALMEIDA

Expectativa de emprego na indústria incentivada da capital é positiva para este ano. Os empresários do PIM (Polo Industrial de Manaus) preveem um crescimento de 10% a 13% nas contratações, informou o Sinaees (Sindicato das Indústrias de Aparelhos Elétricos, Eletroeletrônicos Similares de Manaus).

Com relação aos temporários, o presidente da entidade, Wilson Périco, diz que algumas empresas já efetivaram no seu quadro de funcionários, enquanto outras estão renovando contrato por mais três meses. "O ano de 2010 foi muito bom, geramos 107 mil empregos fixos e temporários", disse Périco.

Ele considera que, para este ano, o que pode influenciar a geração de empregos é a concorrência com os produtos chineses, principalmente levando em conta que o dólar baixo faz com que esses produtos fiquem também mais baratos, reduzindo a competitividade da indústria nacional.

Já para o 1º vice-presidente da Fieam (Federação das Indústrias do Estado do Amazonas), Athaydes Mariano Félix, a previsão até junho de 2011 é um crescimento de 2.000 a 3.000 empregos no PIM, o que representa uma diferença de 3% de aumento. A tendência é de crescimento de contratações também para o segundo semestre.

Ele conta que os níveis de emprego, principalmente no setor de duas rodas e eletroeletrônico vêm se mantendo nos mesmos níveis anteriores. "A estimativa é que, com

Segundo Athaydes Félix, os profissionais das áreas técnicas, como engenheiros de produção e automação, entre outros, continuam sendo os mais procurados pelas empresas

a chegada do Dia da Mãe, o faturamento das indústrias aumente de 5% a 7%. Porém, esse crescimento não impacta diretamente na geração de novos empregos, já que as indústrias estão com estoque de produtos para esta data comemorativa", ressaltou.

Segundo Athaydes Félix, os profissionais das áreas técnicas, como engenheiros de produção e automação, entre outros, continuam sendo os mais procurados pela

indústria amazonense.

Enquanto isso, para o presidente da Federação dos Trabalhadores nas Indústrias do Estado do Amazonas, Ricardo Alves Miranda, ainda é cedo para fazer previsões, já que a entidade estava esperando o fim do clima de Carnaval para tratar do assunto, na segunda quinzena de março. "Estamos esperando para fazer o balanço e expectativa para o setor este ano. Mas, apostamos que as datas comemorativas que estão se aproximando, como Dia das Mães e Dia dos Pais deem um gás à produção", contou.

Bens de consumo

De acordo com a Asserttem (Associação Brasileira das Empresas de Serviços Terceirizáveis e Trabalho Temporário) os maiores empregadores do setor são as indústrias de bens de consumo, como alimentos, bebidas, brinquedos, eletrônicos, vestuário e papel. As contratações são para as funções de auxiliar administrativo, auxiliar de departamento financeiro, auxiliar de laboratório, auxiliar de serviços gerais, motoristas, nutricionista, operador de empilhadeira, operador de máquinas, técnico em manutenção industrial e técnico em segurança trabalho.

Segundo a Setrab (Secretaria Estadual do Trabalho), das 19.351 vagas disponíveis no Sine/AM (Sistema Nacional de Emprego do Amazonas) em 2010, 2.676 eram para indústria. Foram encaminhados 5.947 trabalhadores ao mercado de trabalho do setor.

PIM espera aumento de 3% nas contratações do semestre (continuação)

Emprego tem alta pelo 12º mês seguido

O emprego industrial registrou alta pela 12ª vez seguida em todo o país na comparação de janeiro de 2010 com igual mês do ano anterior, com perfil generalizado de expansão, mas com redução no ritmo de crescimento.

Em janeiro, a elevação foi de 2,7%, a menos intensa desde março de 2010 (2,4%), segundo o IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

Já no confronto com dezembro, o emprego repetiu em janeiro a variação negativa de 0,1% observada no mês anterior, na série livre de influências sazonais, após apontar variação positiva de 0,1% em outubro e novembro de 2010.

O quadro de estabilidade

refletiu o menor dinamismo da produção observado a partir do segundo trimestre de 2010, conforme o órgão.

No acumulado nos últimos 12 meses, houve crescimento de 3,7%, o resultado mais elevado desde o início da série histórica do IBGE.

No confronto entre os meses de janeiro, o contingente de trabalhadores avançou nas 14 áreas investigadas. Os destaques ficaram com São Paulo (2,0%), Minas Gerais (4,2%), região Norte e Centro-Oeste (4,4%) e região Nordeste (2,1%).

Em termos setoriais, houve expansão em 12 dos 18 ramos investigados. As pressões positivas mais importantes vieram das atividades de meios de

transporte (8,2%), de produtos de metal (8,9%), de máquinas e equipamentos (7,4%), de máquinas e aparelhos eletroeletrônicos e de comunicações (7,6%) e de metalurgia básica (9,0%).

O número de horas pagas aos trabalhadores teve variação negativa de 0,1% frente ao mês anterior, na série livre dos efeitos sazonais. Já na comparação com janeiro do ano passado, houve avanço de 2,8%, o menor desde fevereiro de 2010 (1,7%).

O valor da folha de pagamento real ajustado sazonalmente cresceu 5,1% em relação ao mês imediatamente anterior. No confronto com igual mês de 2010, houve avanço de 7,1%, a 13ª taxa positiva consecutiva nesse tipo de comparação.

Estratégia & Ação

Desafios de 44 anos do Projeto Zona Franca – II

Não se pode e nem se deve ficar a ver navios como os antigos patrícios portugueses, não há mais tempo. Ver transcorrer o tempo de 44 anos do projeto ZFM (Zona Franca de Manaus) e não se ter atendidas as necessidades estruturais mais básicas que concorrem à melhoria das atividades econômicas essenciais à vida da sociedade manauense, na capital do estado. Faz-se pensar sobre a incompetência, o descaso, o processo doentio da corrupção sobre os recursos públicos, o enriquecimento ilícito de “grandes” figuras do cenário amazonense e a incapacidade de se indignar desse povo ordeiro. Entretanto, o que nos transparece é ser um contingente de servidão, é não aprender a lição, é construir sua prisão e caminhar para o cadafalso de sofrimentos diários e padecer as mazelas materiais provocadas por aqueles que seriam os senhores a solucionar todos esses problemas.

Nesse momento, busco uma frase do grande Benjamin Franklin: “Aqueles que desistiriam da liberdade essencial para comprar um pouco de segurança temporária não merecem nem liberdade, nem segurança.”

Aproveitando os dias feriados momescos, passei a pesquisar no campo das áreas que margeiam a capital-estado Manaus, desde a “Marina do Davi” ao Puraquequara, constatando o estado de abandono que a sociedade está relegada pelo poder público estadual e municipal. Nessas margens de rio, tanto do Negro quanto do Solimões, não existe um espaço que se possa chamar de porto (exceto o Chibatão e Bertolini), pois como é sabido e decantado por todos, os rios amazônicos são as verdadeiras estradas aquáticas por onde se escoam a produção agrícola, produtos manufaturados, alimentos de toda ordem, cargas diversas e principalmente pessoas, seres humanos que tem necessidades a uma qualidade de vida melhor, mas é o contrário que vê por aqui.

Como uma cidade desse porte de Manaus, com seus 1.802.525 de habitantes, segundo IBGE-censo 2010, seja auto-proclamada de ‘turística’?, sem possuir as mínimas estruturas básicas para tal?. Para se tratar somente de um item, um porto de carga/descarga no principal centro de movimentação de cargas entrando e saindo desse ponto, como no caso que se quer explanar, a margem do rio Negro que vai da estrutura flutuante da ex-Manaos Harbour até o igarapé dos Educandos, conhecida na cidade por Manaus-Moderna, é uma vergonha, para não dizer outra coisa.

Estratégia & Ação (continuação)

Nesse espaço de margem do rio Negro encontra-se totalmente poluído, há uma desordem a dominar o lugar, as atividades econômicas que ali pontuam se misturam com trânsito intenso de pessoas por cima daquelas balsas sem as mínimas condições de operação. O acesso ao lugar de maciça movimentação é precário, sem nenhuma segurança, as condições estruturais oferecem elevado grau de risco, tanto para os passageiros dos barcos, e para os próprios barcos, quanto para as centenas de trabalhadores de atum na área, e que se misturam num sobe e desce constante. Por manifestação dos próprios operadores do lugar, os clientes que vêm de outros lugares para servirem-se dos serviços, principalmente, de transporte de passageiros ficam horrorizados com as péssimas condições do lugar e declaram que não repetiriam a experiência nunca mais. Não há em Manaus um terminal de passageiros que possa atender a crescente demanda por serviços portuários de carga e transportes de pessoas, e isso a menos de três anos da Copa do Mundo.

Tudo isso sem tratar sobre as precárias condições que os galpões de comercialização oferecem aqueles que lá trabalham aqueles que vão lá consumir os produtos ofertados, aqueles turistas que lá visitam, pois as condições de trânsito na área são caóticas. Será que 'ninguém' enxerga isso? O povo e a sociedade acham que tudo isso é normal?

Quando se vêm passados esses 44 anos desse grande projeto ZFM, protagonista do crescimento econômico do Estado do Amazonas, gerador de riquezas de volume considerável ao erário público estadual, em sua quase totalidade de recursos públicos, resultantes do fluxo tributário compulsório das atividades econômicas do Pólo Industrial de Manaus (PIM), que também, gera outro significativo montante de recursos, provenientes dos serviços ofertados pela Superintendência da Zona Franca de Manaus - SUFRAMA, utilizados pelos operadores desse PIM, sempre há de se perscrutar sobre o que ocorreu com o uso e utilização de toda essa riqueza aqui gerada e dilapidada sem os devidos atendimentos das necessidades dessa sociedade tão ordeira e passiva, a qual se viu transformada nessas condições de precariedade que se encontra atualmente.

Visto assim, somos levados a lançar mãos sobre o Discurso sobre a Servidão Voluntária, do francês Étienne de La Boétie, no qual trata sobre os escravos que são servos por opção, apercebendo-se que os governados eram sempre maioria em relação aos governantes, e que, por conta disso, em algum grau de consentimento deveria existir para se manter a situação de servidão, em que o senhor, também, podia ser eleito, para avançar sobre as liberdades e direitos mais básicos dos indivíduos servos. Para La Boétie, "o povo que se sujeita que se corta a garganta, que, podendo escolher entre ser subjugado ou ser livre, abandona a liberdade e toma o jugo, que consente no mal, ou antes, o persegue". Portanto, para o pensador Edmund Burke que diria algo semelhante depois, ao constatar que "tudo aquilo que é necessário para o triunfo do mal é que os homens bons nada façam". La Boétie, antecipando David Hume e Franz Oppenheimer, conclui: "É assim que os homens nascidos sob o jugo, depois alimentados e educados na servidão, sem olhar para frente, contentam-se em viver como nasceu sem pensar em ter outro bem, nem outro direito senão o que encontraram, tomando como natural sua condição de nascença". "Primeiro, o poder é conquistado na força, depois, o costume permite um ar de legitimidade, mantido pela ignorância e covardia dos escravos. O povo parece não aprender a lição, construindo sua própria prisão, vendendo a corda usada para seu enforcamento. Nasce escravo, vive na ignorância, e não ousa desafiar seu senhor, questionando sua legitimidade. Aceita passivamente seus grilhões, que até ajuda a colocar".

Esta coluna é publicada todos os fins de semana e elaborada sob a coordenação do economista, engenheiro, administrador, consultor de empresas e mestre em economia pela FGV (Fundação Getúlio Vargas), Nilson Pimentel.
E-mail: nilsonpimentel@uol.com.br

sim & não

Tudo!? Da senadora Vanessa Grazziotin a um colaborador da coluna, ao saber que o PT do Pará quer o cargo da Sudam: “O PT agora quer tudo!?” No Amazonas, o partido também pleiteia a Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa).

Transamazônica pavimentada

Aberta no década de 70, a rodovia é o caso de licenciamento mais complexo da carteira de projetos do Dnit

O decreto simplificando obras em rodovias poderá tirar do papel um antigo projeto do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit): a pavimentação da BR-230, a Transamazônica. Aberta no meio da floresta, na década de 70, a rodovia é o caso mais complexo de licenciamento da carteira do órgão, segundo o diretor-geral Luiz Antonio Pagot.

"O mais incrível é que essa rodovia já teve licenciamento ambiental para ser pavimentada",

diz ele. Um decreto assinado em 2000 pelo então presidente Fernando Henrique Cardoso autorizava a obra. Ela não foi realizada porque na época o País atravessou uma série de crises econômicas que obrigaram o governo a promover um aperto fiscal.

Logo no início do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em 2003, a então ministra do Meio Ambiente, Marina Silva, convenceu a área de transportes a pedir um novo licenciamento, prometendo que a trami-

tação seria rápida. "Nós caímos no conto do vigário", diz Pagot.

O resultado é que o governo Lula começou e terminou sem que a pavimentação saísse do papel. "Até levei uma bronca dele, que perguntou por que pedimos outro licenciamento", revela o diretor. O licenciamento rápido para obras na Amazônia, porém, ainda é um ponto de discussão entre os Ministérios dos Transportes e do Meio Ambiente. A tendência é que as rodovias dessa região sejam tratadas como exceção.

Nesse processo de excepcionalidades deverá entrar também a BR-319, que liga Manaus a Porto Velho. A luta pela licença para o asfaltamento da rodovia foi um dos motivos de crise entre o setor de transportes e meio ambiente no governo anterior. Carlos Minc, então ministro do Meio Ambiente, e Alfredo Nascimento, dos Transportes, chegaram a ficar sem se cumprimentar por causa da rodovia.

No auge da briga, Minc sugeriu a construção de uma ferrovia

Busca rápida

*

Obras prontas até o final de 2013

Hoje o Ministério dos Transportes tem quatro projetos em execução na Amazônia: a BR-319 (Transamazônica), a BR-163 (Cuiabá/Santarém) e a BR-364 (que liga Rondônia ao Estado do Acre). Pelos planos iniciais, até o fim de 2013 todas deverão ser concluídas. No caso da BR-319, por exigência dos órgãos ambientais, o Dnit retomou os estudos de impacto ambiental já feitos pela Ufam.

na parte do meio da estrada. Mas a ideia não vingou. O então presidente Luiz Inácio Lula da Silva decidiu que o Exército passaria a ser o guardião da BR-319, que tem 870 quilômetros de extensão. Para tanto, a rodovia será transformada em estrada-parque a partir de 2013, quando for terminado o processo de pavimentação.

Caberá ao Exército comandar todas as ações de proteção ao meio ambiente, além da manutenção e da conservação da rodovia, o que normalmente é entregue à iniciativa privada.

A ideia é recomeçar as obras a partir de junho, num trecho de 370 quilômetros que fica na parte do meio da estrada. O governo espera asfaltar toda a rodovia até o fim de 2013.

OBRAS

Novas medidas devem concluir BR-319 até 2013

A pavimentação da BR-319 (Manaus-Porto Velho) deverá ser executada com um novo tratamento de excepcionalidade para a obra por parte dos ministérios do Meio Ambiente e dos Transportes. De acordo com o jornal 'O Estado de S. Paulo', a pavimentação deve ser retomada a partir de junho, em um trecho de 370 quilômetros que fica no meio da rodovia prevista para terminar em 2013.

Os ministérios preparam para as próximas semanas de-

creto que dispensará estudos de impacto ambiental para licenciar obras de duplicação e manutenção das estradas que estejam no Sistema Nacional de Viação, informou o jornal.

As regras de facilitação fazem parte de um pacote de decretos que vão flexibilizar o licenciamento ambiental também de linhas de transmissão de energia, portos e investimentos na área de petróleo.

Eles integram o que está sendo chamado de 'choque de gestão' na área ambiental,

responsável, na avaliação do governo passado, pelo atraso dos investimentos de infraestrutura.

O licenciamento ambiental da BR-319 resultou em atritos entre o então ministro do Meio Ambiente, Carlos Minc e dos Transportes, Alfredo Nascimento, na gestão do governo Lula.

Por exigência dos órgãos ambientais, o Dnit retomou os estudos de impacto ambiental (Eia-Rima), já feitos pela Universidade Federal do

Amazonas, mas rejeitados pelo Ibama, que exigiu mais amostras da fauna da estiação e do período chuvoso.

O cronograma traçado pelo Ministério dos Transportes, com base no cumprimento das formalidades ambientais, projeta asfaltar toda a rodovia até o fim de 2013, quando o Exército passará a fazer a vigilância ambiental. De acordo com os Transportes, a rodovia mostrará ao Brasil e ao mundo um novo modelo de ocupação na Região Amazônica.