



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **7 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, sexta-feira, 25 de março de 2011

| | |
|--|---|
| O ESTADO DE SÃO PAULO MAIS DOIS MINISTÉRIOS..... | 1 |
| VEICULAÇÃO NACIONAL | |
| VALOR ECONÔMICO “NÃO SOMOS MAIS NEM ÁREA DE LIVRE COMÉRCIO” | 2 |
| VEICULAÇÃO NACIONAL | |
| PORTAL DA AMAZÔNIA Projeto para promover a reinserção dos presidiários será discutido hoje em Manaus | 3 |
| VEICULAÇÃO NACIONAL | |
| VALOR Novos governadores dão sequência à guerra fiscal | 4 |
| VEICULAÇÃO NACIONAL | |
| BRASIL ECONÔMICO-SP DEPOIS DE 20 ANOS, MERCOSUL AINDA NÃO CORRIGIU ASSIMETRIAS | 5 |
| VEICULAÇÃO NACIONAL | |
| IG NOTÍCIAS Suframa marca reunião para avaliar impactos da tragédia do Japão na Zona Franca | 6 |
| VEICULAÇÃO NACIONAL | |
| PORTUGUES.RFI.FR Tragédia no Japão poderá ter impacto econômico no Brasil a médio prazo | 7 |
| VEICULAÇÃO NACIONAL | |

| | | | |
|--|--|------------------------|--|
|  | VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO | EDITORIA | |
| | TÍTULO MAIS DOIS MINISTÉRIOS | | |
| ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO | ENFOQUE DE INTERESSE | VEICULAÇÃO NACIONAL | |

O Estado de S.Paulo

Não se criam Ministérios impunemente sob o ponto de vista fiscal. O Brasil, que já tinha 37 Ministérios, se computados órgãos como o Banco Central e Advocacia-Geral da União, cujos titulares têm status de ministros, deve passar em breve a contar com 39, com a recente instituição da Secretaria de Aviação Civil e do Ministério das Micro e Pequenas Empresas, a ser criado. Esse número é quase o triplo do da França (14 ministros). Naturalmente, o inchaço do organograma **Governo Governo Federal** acarreta novas despesas, não só com relação à remuneração do ministro, do gabinete e funcionários, mas também porque toda nova Pasta tem planos próprios a implementar, exigindo dotações especiais. No caso do Ministério voltado para as empresas de menor porte, uma promessa de campanha da presidente Dilma Rousseff, o acréscimo provavelmente não será muito pesado, uma vez que está em plena operação, em todos os Estados do País, o Sistema Sebrae, que constituirá a espinha dorsal da Pasta. Mas, certamente, o novo Ministério só fará sentido se o governo **Governo Governo Federal** realmente utilizá-lo para implementar um programa de estímulo ao empreendedorismo e à inovação.

O Sebrae deve sair da órbita do Ministério do **Desenvolvimento (MDIC)**, do qual também será retirada a Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos, presumivelmente com o propósito de engajar mais as pequenas e médias empresas nas vendas externas, nas quais têm tido uma participação diminuta. Significativamente, o nome mais cotado para chefiar o novo Ministério é o do economista Alessandro Teixeira, que presidiu a Apex-Brasil no governo Lula e atualmente é secretário executivo do **MDIC**.

Razões econômicas para dar maior suporte às micro, pequenas e médias empresas não faltam. Segundo dados do Sebrae, elas representam 98% dos 5,1 milhões de empresas em funcionamento no País, respondem por 58% dos empregos - o equivalente a 13,2 milhões de pessoas -, e movimentam anualmente um valor que corresponde a 20% do PIB. Quase todos os países desenvolvidos dispõem de órgãos

governamentais para apoio às empresas menores, destacando-se entre elas a Small Business Administration dos EUA, criada em 1953, reunindo agências de **desenvolvimento** cuja existência remonta à Grande Depressão da década de 1930.

Relativamente aos países desenvolvidos, o número de jovens ou de ex-empregados que resolvem se estabelecer por conta própria, no mercado formal, é bastante baixo no Brasil e somente há pouco o número de pequenos empreendimentos em operação regular atingiu 1 milhão. Isso é diretamente atribuído aos entraves burocráticos e os dispêndios para abertura de um negócio. Calcula-se que o tempo requerido para constituir uma firma seja de 40 dias, no mínimo, se toda a documentação estiver correta. Se houver erro, o tempo pode chegar a 150 dias. Além disso, o processo de abertura de um negócio, por menor que seja, exige gastos do empreendedor, que variam de Estado para Estado ou mesmo de município para município, mas que estão na faixa de R\$ 1.000 a R\$ 4.000. Além de registros, inscrições, visto de um advogado nos estatutos, etc., são exigidos, em alguns casos, licença ambiental e alvará do Corpo de Bombeiros.

Os riscos são enormes. Segundo dados do Sebrae, 27% das microempresas vão à falência no primeiro ano de funcionamento, 37% no segundo e 58% ao fim do quinto, devido, em grande parte, a deficiências de gestão. A carga tributária foi reduzida com a introdução do SIMPLES, mas ainda é elevada e a lista de setores beneficiados, recentemente ampliada, ainda é reduzida. Além do custo do dinheiro ser pesado, o acesso ao crédito é problemático em face das garantias exigidas pelos bancos, que as empresas de pequeno porte frequentemente não têm condições de oferecer. Assim, espera-se que o novo Ministério, em vez de contribuir para o aumento da burocracia, aja para reduzi-la substancialmente e contribua para limitar a informalidade que ainda prevalece na área de pequenos negócios.

| | | | |
|--|---|------------------------|--|
|  | VEÍCULO VALOR ECONÔMICO | EDITORIA | |
| | TÍTULO "NÃO SOMOS MAIS NEM ÁREA DE LIVRE <u>COMÉRCIO</u> " | | |
| ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO | ENFOQUE DE INTERESSE | VEICULAÇÃO NACIONAL | |

Para o ex-ministro da economia argentino Domingo Cavallo, "o Brasil já se deu conta de que o Mercosul ficou pequeno para desempenhar o seu papel na política externa"

Domingo Cavallo, ex-ministro da Economia e pai do regime de convertibilidade que estabelecia paridade cambial de um por um entre peso e dólar, sempre foi temido no Brasil pelas medidas de exceção à Tarifa Externa Comum - pilar da união aduaneira do Mercosul - que defendia.

Hoje, o ex-ministro argentino diz que até o presidente do Brasil à época, Fernando Henrique Cardoso, era contra a adoção da TEC. Mas teria sido convencido, principalmente, pelo Itamaraty.

Valor: Olhando 20 anos depois, o Mercosul hoje representa o que o senhor visualizava na época?

Domingo Cavallo: Não é exatamente o que pensávamos. Na época, já havíamos decidido lançar o Plano de Convertibilidade, para atacar a nossa inflação, e achávamos que o Brasil também ia pelo mesmo caminho.

Víamos um Mercosul completo, que fosse primeiro uma área de livre comércio e depois uma união aduaneira, mas principalmente com coordenação de política macroeconômica, talvez chegando a um regime monetário comum, inspirado pelo euro, que havia sido lançado pouco antes. Na primeira etapa do Mercosul, de 1991 até o Protocolo de Ouro Preto (1994), avançamos com sucesso. O Itamaraty insistia muito para que implementássemos a Tarifa Externa Comum.

Valor: E o senhor foi contra?

Cavallo: O presidente eleito Fernando Henrique Cardoso concordava comigo que era melhor ficar só numa área de livre comércio e não implantar uma TEC cheia de perfurações. Mas a equipe econômica brasileira, que ia continuar, alegou que isso poderia nos facilitar a coordenação de política macroeconômica, com o lançamento do Plano Real. Por isso decidimos aderir à TEC. Esse foi o período de ouro do Mercosul, do início de 1994 até o fim de 1998. O bloco ganhou prestígio, aumentou o comércio bilateral e falávamos de um acordo 4+1 com os Estados Unidos, para não

negociarmos individualmente o nosso acesso à Alca, que havia acabado de ser lançada como proposta.

Valor: O senhor chama esse período de fase de ouro. Quando chega a etapa ruim?


Cavallo: De fevereiro de 1999 em diante, com a desvalorização do real, o Mercosul é um bloco que vive uma crise da qual ainda não se recompôs. Depois veio a desvalorização do peso e, a partir de 2003, uma indigência de política macroeconômica na Argentina que leva a uma inflação de 25% ao ano. O pior é que, mesmo com um real sobrevalorizado, a Argentina impõe uma barreira após a outra. Ou seja, se isso acontece, já não somos nem mesmo uma área de livre comércio.

Valor: O senhor considera que o Mercosul ainda é importante na política externa do Brasil e da Argentina?

Cavallo: O Brasil já se deu conta de que o Mercosul ficou pequeno para desempenhar o seu papel na política externa. O Brasil tem uma importância cada vez maior no mundo, enquanto a Argentina está se isolando. Na década de 90, convinha ao Brasil somar-se à Argentina, que havia conseguido estabilizar sua economia quatro anos antes, tinha um crescimento econômico maior e era respeitada no mundo. Mas a ciclotimia argentina atentou contra o sucesso do bloco. Desde 2002, me parece que ao Brasil é muito mais cômodo apresentar-se como líder da América do Sul. O Mercosul virou um slogan que vai seguir sendo repetido, mas que serve para muito pouca coisa na prática.

Valor: O que faltou, então, ao Mercosul, em sua opinião? Reforçar suas instituições, por exemplo?

Cavallo: Não, o que faltou foram mecanismos para coordenar políticas macroeconômicas. Se tivéssemos implementado algum arcabouço para prevenir fortes desvalorizações ou um sistema de salvaguarda, para o caso de desvalorização em um dos dois países, talvez tivéssemos funcionado melhor. Deveríamos ter investido em estender e aperfeiçoar o livre comércio aos demais países da América do Sul, integrando nossa infraestrutura de energia, transporte e telecomunicações. (DR)

| | | | |
|--|--|------------------------|--|
|  | VEÍCULO PORTAL DA AMAZÔNIA | EDITORIA | |
| | TÍTULO Projeto para promover a reinserção dos presidiários será discutido hoje em Manaus | | |
| ORIGEM PRESS-RELEASE DA ASSESSORIA DE IMPRENSA | ENFOQUE POSITIVO | VEICULAÇÃO NACIONAL | |


Com informações da Suframa

MANAUS - Em parceria com o Tribunal de Justiça do **Amazonas** (TJAM), a Superintendência da **Zona Franca** de Manaus (**Suframa**) irá apresentar nesta sexta-feira (25), para o empresariado local o Projeto "Começar de Novo", que tem por objetivo promover a reinserção na sociedade de presos, egressos do sistema carcerário e cumpridores de penas e medidas alternativas. O evento será realizado às 14h, no auditório Floriano Pacheco, sede da **Suframa**.

A iniciativa é coordenada pelo Conselho Nacional de Justiça (CNJ) e consiste em um conjunto de ações voltadas à sensibilização de órgãos públicos e da sociedade civil com o propósito de ofertar, em âmbito nacional, propostas de trabalho e de cursos de capacitação que proporcionem

maiores oportunidades para esse público. Em âmbito regional, o projeto é operacionalizado pelo TJAM.

A **Suframa**, ao apoiar o evento, irá promover o encontro de empresários e entidades de classe com representantes do poder judiciário do **Amazonas** responsáveis pelo Projeto Começar de Novo e, dessa forma, contribuir para que essas ações de cidadania tenham a possibilidade de se concretizarem.

| | | | |
|--|---|------------------------|--|
|  | VEÍCULO VALOR | EDITORIA | |
| | TÍTULO Novos governadores dão sequência à guerra fiscal | | |
| ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO | ENFOQUE DE INTERESSE | VEICULAÇÃO NACIONAL | |

Com menos de três meses de governo, sete Estados - São Paulo, Acre, Bahia, Santa Catarina, Rio Grande do Sul, Rondônia e Ceará - já ampliaram benefícios fiscais do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), indicativo de que a guerra fiscal continua nas novas administrações.

Além de prorrogar incentivos que reduzem a 7% ou 12% o imposto devido por fabricantes de artigos de couro, higiene pessoal, cosméticos, instrumentos musicais, brinquedos, alimentos e têxteis, São Paulo também instituiu novos benefícios. Reduziu a alíquota efetiva do imposto para 7% nas vendas das indústrias de linha branca. Fabricantes de compensados e laticínios também tiveram benefícios.

Estados reduzem base de cálculo do ICMS para beneficiar indústrias

Marta Watanabe | De São Paulo

Os benefícios do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), concedidos nos primeiros meses do ano pelos novos governos estaduais, estão sendo dirigidos basicamente para as indústrias, por meio de reduções de base de cálculo e créditos presumidos. É o que mostra levantamento do escritório Machado Associados.

Segundo a pesquisa, pelo menos sete Estados concederam benefícios que geram redução do imposto nos primeiros meses deste ano. Em alguns deles, os benefícios são condicionados. É caso do crédito presumido concedido pelo governo gaúcho aos fabricantes de pneumáticos. Entre outras condições, o incentivo vale para beneficiários do Fundopem, programa de **desenvolvimento** para atração de investimentos industriais no Rio Grande do Sul.

Em Santa Catarina, o benefício que reduz para 3% o ICMS para fabricantes de artigos têxteis, de vestuário e artefatos de couro também estabelece condições. O governo catarinense exige a utilização pelo estabelecimento **Distrito Industrial** de no mínimo 85% de matérias-primas produzidas em território nacional.

O secretário-adjunto da Secretaria da Fazenda de Santa Catarina, Almir Gorges, explica que o decreto mantém a redução de alíquota já oferecida para o setor têxtil. "Há

apenas um ajuste no benefício." Entre eles, há uma mudança nos prazos para medir o uso de matérias-primas **importadas** e alguns itens, como fibras e fios de poliéster e viscose, passarão a ficar fora dessa conta. Segundo a Fazenda, a mudança foi feita porque não há **produção** nacional desses itens.

Em São Paulo, o setor **Distrito Industrial** foi o principal alvo das prorrogações e das novas concessões de redução de base de cálculo do ICMS. Incentivos que terminariam ao fim deste mês, como o concedido à indústria de brinquedos e cosméticos, por exemplo, foram prorrogados para 2012 (ver quadro acima). Nesses dois casos a carga efetiva de ICMS continua reduzida para 12%. A alíquota geral do imposto no Estado para operações internas é de 18%. Para a indústria têxtil, a redução chega a 7%. No caso do couro, o benefício é dirigido aos atacadistas que vendem para fabricantes que usam o material como insumo.

Novos benefícios também miraram predominantemente as indústrias, também com redução de base de cálculo. Um dos mais **importantes** foi a redução do ICMS para 7% no caso dos fabricantes de geladeiras, fogões, máquinas de lavar e freezers. Também houve benefícios novos para fabricantes de lâmpadas de LED e alguns compensados de madeira.

Andrea Calabi, secretário de Fazenda do Estado de São Paulo, diz que os benefícios concedidos a fabricantes de linha branca e compensados estão entre os que foram oferecidos como forma de defesa a incentivos dados por outros Estados. Segundo ele, São Paulo deve adotar "tolerância zero" para incentivos dados por outros Estados dentro do Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), órgão que reúne as secretarias estaduais de Fazenda.

Teoricamente os incentivos fiscais precisam de autorização do Confaz para ser aplicados. O consultor Clóvis Panzarini, ex-coordenador de administração tributária da Fazenda paulista, diz que o quadro atual das normas de ICMS revela que é necessária uma reforma tributária. Ele acredita, porém, que é preciso diferenciar os incentivos existentes. Para ele, é preciso levar em conta como eles são dados e se um benefício em um Estado prejudica a arrecadação de outro.

| | | | |
|--|--|------------------------|--|
|  | VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP | EDITORIA | |
| | TÍTULO DEPOIS DE 20 ANOS, <u>MERCOSUL</u> AINDA NÃO CORRIGIU ASSIMETRIAS | | |
| ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO | ENFOQUE DE INTERESSE | VEICULAÇÃO NACIONAL | |

Discrepância no tamanho dos países e disputas comerciais com Argentina impedem avanços maiores, especialmente na área econômica

Elaine Cotta

ecotta@brasileconomico.com.br

Amanhã, o **Mercosul** completa 20 anos. A data, mais do que um marco histórico, abre espaço para reflexão sobre tudo o que mudou no cenário regional desde a assinatura do Tratado de Assunção, que oficializou a criação do bloco em 26 de março de 1991. Nesse período, a economia brasileira quintuplicou de tamanho - o Produto Interno Bruto (PIB) saltou de US\$ 386,2 bilhões em 1991, para US\$ 2,07 trilhões no passado. Inflação, que chegou a bater 1.476% no final de 1990, hoje está na casa dos 6%. O **comércio** exterior deu um salto: as exportações cresceram 542,7%, saindo de US\$ 31,6 bilhões em 1991 para US\$ 201 bilhões em 2010 - com alta de 88% no superávit comercial.

E é justamente nesse gigantismo dos números brasileiros que residem alguns dos principais entraves para o sucesso do **Mercosul**. "A disparidade de tamanho dos países, como Brasil muito maior que todos os outros, é o grande gargalo do bloco", afirma José Augusto de Castro, vice-presidente da Associação de **Comércio** Exterior do Brasil (AEB).

De fato. Quando se faz a mesma análise com os números dos parceiros do **Mercosul** - Argentina, Uruguai e Paraguai - o ritmo de expansão fica bem mais modesto. O PIB da Argentina, que é a segunda maior economia do bloco, por exemplo, cresceu 52% desde 1991. Já Paraguai e Uruguai tiveram, respectivamente, expansão de 26% e 20%. Somados, os PIBs dos três representam apenas 17% do brasileiro.

Histórico complicado

"No início, o **Mercosul** fez grandes avanços", diz o ex-embaixador brasileiro Rubens Barbosa. Os problemas, diz, começaram com a criação da Tarifa Externa Comum (TEC), em 1994. Ela coincidiu com a criação do Plano Real, que atrelou a moeda brasileira ao **dólar** - copiando modelo que


havia sido implementado pela Argentina em 1991, quando o chamado Plano Cavallo tornou o peso conversível com o **dólar**.

Depois vieram as crises internacionais - a mexicana entre 1994 e 1995, a asiática em 1997 e a russa, em 1998 - e as regionais. A maxidesvalorização do real, em janeiro de 1999, caiu como uma bomba nos parceiros, especialmente na Argentina que passou a acusar o Brasil de deslealdade cambial. Mas, em 2001, depois de uma forte turbulência econômica e política que levou à renúncia do então presidente Fernando de la Rúa, o país acabou com seu plano de conversibilidade.

Disputas comerciais

Barbosa resume assim: "até o final dos anos 1990, o **Mercosul** conseguiu avançar, mas a partir dos anos 2000, começou a fracassar". Um dos motivos está na estruturação jurídica do bloco, que instituiu sistema de união aduaneira em vez de uma área de livre **comércio** - como o Nafta, por exemplo. Isso impede que o Brasil negocie acordos comerciais diretamente com outros países. Tudo tem de ser em bloco. "Por causa da Argentina, acordos com parceiros **importantes** como União Europeia, não saem do papel", diz Castro, lembrando que os tratados com África do Sul e Israel, fechados recentemente, são quase que insignificantes para o Brasil.

Do lado de lá, a Argentina se defende. "Trabalhamos para evitar controvérsias e quando elas existem, dever ser negociadas", afirma o embaixador da Argentina no Brasil, Juan Pablo Lohlé. Na prática, não é bem assim (leia mais na página 7). "A Argentina é o país que perfura o **Mercosul**. Ela destruiu sua indústria e agora quer reconstruí-la. Está no seu direito, mas isso não pode prejudicar os interesses comerciais brasileiros", afirma Barbosa.

| | | | |
|--|---|-------------------------|------------------------|
|  | VEÍCULO IG NOTÍCIAS | | EDITORIA |
| | TÍTULO Suframa marca reunião para avaliar impactos da tragédia do Japão na <u>Zona Franca</u> | | |
| | ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO | ENFOQUE DE INTERESSE | VEICULAÇÃO NACIONAL |

A **Suframa** agendou para a semana que vem nova reunião com as empresas presentes na **Zona Franca de Manaus** para avaliar os impactos da tragédia do Japão sobre as **importações** de componentes das fábricas.

Segundo a **Superintendente** da **Suframa**, Flavia Grosso, por enquanto não foi detectada nenhuma anormalidade nas fábricas da **Zona Franca**. “Nenhuma empresa informou problemas de atraso ou diminuição da **produção** por conta das **importações** do Japão”.

A executiva lembrou ainda que a maior parte dos componentes hoje em dia é **importada** da China e não mais do Japão.

Ainda assim, setores como eletroeletrônicos e duas rodas utilizam componentes japoneses.



| | | |
|---|-------------------------|------------------------|
| VEÍCULO PORTUGUES.RFI.FR | EDITORIA | |
| TÍTULO Tragédia no Japão poderá ter impacto econômico no Brasil a médio prazo | | |
| ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO | ENFOQUE DE INTERESSE | VEICULAÇÃO NACIONAL |

A paralisação da produção de autopeças no Japão pode comprometer a linha de produção no Brasil.

Reuters/Toyota Motor Corp

Elcio Ramalho

As tragédias naturais e nuclear do Japão já trazem consequências econômicas para vários países. Na Europa, empresas do setor automotivo com filiais na França, Eslováquia e Espanha interromperam parcialmente sua produção devido a falta de peças e componentes de fabricação japonesa. No

Brasil, cautela. Diversos setores dizem que ainda é cedo para avaliar o impacto nas suas atividades. No ano passado, o Brasil importou quase 7 bilhões de dólares do Japão, sendo quase 80% de produtos industriais, como peças e componentes eletro eletrônicos. O Japão têm mais de 350 empresas instaladas no país, sendo 60% delas do setor **Distrito Industrial**. Na **Zona Franca** de Manaus estão 32 empresas. O consultor de empresas do Pólo **Distrito Industrial** de Manaus, Teruaki Yamagishi, afirma que elas têm estoques para funcionar normalmente até junho.