



SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

www.suframa.gov.br

Clipping Local Mídia Impressa

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, domingo, 17 de abril de 2011

A CRITICA Por enquanto, tudo 'calmo' ECONOMIA	1
A CRITICA Por enquanto, tudo 'calmo' (continuação) ECONOMIA	2
A CRITICA Qual é o problema ECONOMIA	3
A CRITICA INTERNET ECONOMIA	4
A CRITICA ZFM e as mudanças sociais CIDADES	5
AMAZONAS EM TEMPO Contexto OPINIÃO	6
AMAZONAS EM TEMPO Produção da borracha renasce 'das cinzas' ECONOMIA	7
AMAZONAS EM TEMPO Produção da borracha renasce 'das cinzas' (continuação) ECONOMIA	8
AMAZONAS EM TEMPO JANDER VIEIRA CURTAS	9

Por enquanto, tudo 'calmo'

O desembarço de cargas no aeroporto Internacional Eduardo Gomes está normalizado, mas o tempo que os órgãos levam desde o registro da mercadoria até a liberação continua dando dor de cabeça para os empresários do Polo Industrial de Manaus (PIM). De acordo com o presidente do Sindicato da Indústria de Aparelhos Elétricos, Eletrônicos e Similares (Sinaees), Wilson Périco, a indústria leva de cinco a seis dias para receber os insumos.

O tempo de armazenagem e desembarço está ligado aos órgãos intervenientes da cadeia, como Infraero, Receita Federal, Ministério da Agricultura. Segundo Périco, as obras realizadas pela Infraero no terminal de logística (Teca) para evitar os problemas que houve em 2010 atendem a demanda atual, cobrindo o *déficit* que existia. Mas é preciso ter investimento em infraestrutura que acompanhe as demandas futuras no mesmo ritmo de crescimento do PIM, que cresce dois dígitos ao ano, em torno de 12%. "Sem investimentos no aeroporto, em dois anos teremos novos transtornos".

HONG KONG

Em aeroportos de Hong Kong e Holanda as cargas são desembarçadas em quatro horas, mas no Brasil os grandes aeroportos e portos estão sobrecarregados e não é um privilégio de Manaus. Conforme Périco, em relação aos portos a situação

Passageiros

O terminal de passageiros do Aeroporto Eduardo Gomes é um dos nove do País que não devem estar prontos a tempo de receber a Copa do Mundo de 2014, de acordo com estudo do Ipea, "Aeroportos no Brasil: investimentos recentes, perspectivas e preocupações". No Brasil, 13 aeroportos estão ou entrarão em obras para o evento.

aqui ainda é pior, pois o PIM está refém de praticamente dois portos: o Chibatão, que após o desabamento em outubro do ano passado funciona sob poder de liminar, e o Superterminais.

Para o presidente da Associação das Indústrias e Empresas de Serviços do Polo Industrial do Amazonas (Aficam), Cristovão Marques, o que agrava ainda mais a situação é o "baixo número de fiscais". O aeroporto Eduardo Gomes é o terceiro maior do País em movimentação de cargas, perdendo apenas para Guarulhos e Viracopos, em São Paulb.

Entre fevereiro e abril do ano passado, o acúmulo de cargas no Teca agravou-se com o aquecimento da produção industrial para o dia das Mães. Não havia espaço suficiente para armazenagem e toneladas de mercadorias eram mantidas na área externa sob sol e chuva.

Por enquanto, tudo 'calmo' (continuação)



Antonio Lima/11/11/2004



Juca Queiroz/21/06/2007

Wilson Périco, do Sinaees



Bruno Kelly/14/10/2010

Cristóvão Marques, da Aficam

Maior reclamação dos empresários é com o tempo de demora do desembarço

De acordo com a assessoria da Infraero, no primeiro trimestre de 2010, o aeroporto teve um aumento de 212% na importação ante igual período de 2009. Nos três meses de 2011, o aeroporto movimentou 13 mil toneladas contra

16,2 mil t em 2010, queda de 19,65%. Com as obras da Infraero que estão 80% concluídas nos Tecas, a área de armazenagem aumentou, equipamentos para descarregar dois aviões simultaneamente foram comprados.

Segundo a Infraero, as obras de ampliação e modernização do aeroporto foram planejadas para atender o crescimento da movimentação previsto para os próximos 10 anos. O investimento é de R\$ 18,8 milhões.

Tempos são diferentes, diz inspetor

De acordo com o inspetor da Alfândega do Aeroporto, Renato Castro, existem tempos diferentes de desembarço conforme o despacho e canais de conferências. Mas admite que entre o registro e liberação, as mercadorias classificadas no canal vermelho - que exige conferência documental e física da carga - podem levar até seis dias em todo o processo. No canal verde, por onde passam 90% das mercadorias, o desembarço é automático e leva 15 horas.

"Seis dias é um tempo alto, mas a gente sempre busca eficiência do tempo mesmo não tendo total controle dos órgãos intervenientes. E uma das formas é com os fóruns de Intervenientes no Comércio Exterior, que realizamos todos os meses, e discutimos os problemas e soluções", disse o inspetor.

No aeroporto trabalham 30 fiscais e 16 analistas, 60% do ideal. Mesmo assim, Castro lembra que o tempo pode ser reduzido diminuindo os erros dos despachantes.

Qual é o problema

espaço da indústria

Estamos sofrendo com o risco da inflação, a invasão de produtos importados só aumenta, causando a redução da atividade industrial no País com risco de redução do nível de empregos. O que fazer? Como na medicina, se o diagnóstico for errado, não há como se receitar o medicamento correto e a diferença entre medicamento e veneno, muitas vezes, está na dosagem. Existe, sim, esse diagnóstico da desindustrialização, causado pela desvalorização do dólar que compromete a competitividade da indústria nacional frente aos importados, principalmente da China. Porém, os números

mostram que a atividade industrial bateu recordes em 2010, com crescimento de mais de 10% e o maior número de empregos já gerados por essa atividade em todo o País. O PIM faturou mais de 35 bi de dólares e gerou mais de 107 mil empregos. As expectativas para 2011 são também positivas. Ora, estamos então equivocados? Não, comprovadamente, existe aumento significativo de importações de produtos industrializados e nossas exportações estão diminuindo. A atividade de varejo cresceu muito mais que a atividade industrial. Como pode então?

Exportamos matéria-prima, insumos primários e importamos produtos industrializados, com valor agregado, ou seja, estamos gerando emprego no exterior. E isso não está somente calcado na desvalorização do dólar, mas na falta de uma política industrial e de medidas que assegurem os investimentos industriais no País e, principalmente, os empregos gerados por esses investimentos. Não é aumentando os juros (que já são enormes) nem tributando despesas de pessoas físicas no exterior que reduziremos o consumo ou as importações. O



Wilson Périco

e-mail:
sinaees
@sinaees.org.br

Poder Público precisa, sim, acelerar os investimentos em infraestrutura e viabilizar novos investimentos e o crescimento da produção para atender essa demanda. O Governo brasileiro tem hoje uma reserva cambial superior a US\$ 320 bilhões. E com o aumento dos juros mais dólares entrarão na nossa economia, não em investimentos produtivos, porém em especulação. A taxa de juros de títulos brasileiros é de 11% ao ano e a taxa de títulos americanos é perto de 3%. Faz-se mais que necessária a reforma tributária, desde que venha reduzir os

impostos e os gastos da máquina pública com severidade. É preciso que haja investimento em infraestrutura, diminuição da taxa de juros, aumento da atividade industrial, com redução das importações de produtos que competem com similares produzidos no País, e redução da taxa de juros, para atrair investimentos na produção, com conseqüente maior geração de empregos. O problema é antigo o novo governo já não é tão novo. Temos que rever o diagnóstico e prescrever urgentemente novos "medicamentos" nas dosagens certas.

INTERNET

Metade do preço do iPad é imposto

Carga pode cair para 17% se aparelho for classificado como notebook

CAMILA FUSCO
DA AGÊNCIA FOLHA

SÃO PAULO - No cerne da discussão sobre a instalação da fábrica da Foxconn no Brasil - e a produção nacional dos iPads - está o desafio do governo em definir quais tributos serão aplicados aos tablets. Segundo dados fiscais aos quais a reportagem teve acesso, praticamente 51% do valor pago pelo importador corresponde a essas taxas governamentais. O tributo que mais pesa é o Impos-

Em números

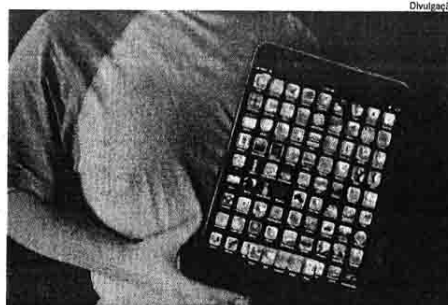
#

1.399

reais é o preço médio pago hoje pelo importado no Brasil. Desse valor, o modelo mais simples do tablet da Apple leva R\$ 560 de impostos - ou quase 40%. Com a produção nacional, a carga tributária pode cair de forma significativa.

to de Importação, com alíquota de 16%, seguido do IPI, com 15%.

Com a distribuição para as lojas, outros impostos recaem sobre o aparelho. Isso significa que, dos R\$ 1.399 pagos pelo brasileiro no modelo mais simples do tablet da Apple, R\$ 560 - ou quase 40% - são impostos. Com a produção nacional, a carga tributária pode cair de forma significativa, mas, para isso, o governo federal precisará resolver o impasse de como classificar esses equipamentos. Os ta-



O computador de mão chega ao País sobrecarregado de taxas e impostos

blets hoje não têm enquadramento formal perante a Receita.

Se classificados como notebooks, como reivindica a indústria, os tablets produzidos no Brasil poderão ter carga tributária de 17% para os fabricantes. No varejo, os brasileiros pagarão em impostos um terço do que pa-

gam hoje no importado. Isso seria possível pela redução média no Imposto de Importação dos componentes, isenção de PIS e Cofins, IPI e também do ICMS. No entanto, a Receita está encontrando dificuldade em classificar os tablets como notebook porque a maioria dos aparelhos

não tem teclado físico, o que é questionado pelos agentes.

Segundo executivos que acompanharam as negociações com a Receita, um tablet desmontado foi apresentado ao órgão para ilustrar como funciona o teclado virtual. Diante do impasse, integrantes do governo defendem uma classificação própria. O aparelho não aproveitaria, assim, a redução de PIS e Cofins dos notebooks e não teria o ICMS reduzido.

A carga tributária sobre o custo do produto, então, passaria para 32,9% ao fabricante. No varejo, o consumidor pagaria 25% do preço em impostos, ante 15% se classificado como notebook. A expectativa do setor é que em menos de 60 dias saia uma definição sobre a tributação dos tablets.

Paulo Bernardo (Comunicações) comemorou o anúncio de instalação de fábrica para produzir telas de computador e de tablets. Segundo ele, o acerto para a fábrica se deve ao "empenho do governo".

ZFM e as mudanças sociais

A Capital do Mornarope

As transformações sociais e culturais da Zona Franca em Manaus são bastante distintas daquelas que aconteceram durante o ciclo da borracha. Enquanto a cidade era a capital mundial da borracha, Manaus rapidamente se consolidou como centro urbano, e desenvolveu os primeiros sistemas de serviços públicos, como eletricidade, distribuição de água e esgotos. Naquele período a cidade teve suas ruas pavimentadas, o seu crescimento planejado, viu crescer o número de hospitais e abriu-se para as influências culturais cosmopolitas. Criou uma universidade e construiu uma casa de óperas. É claro que todas aquelas vantagens eram direcionadas aos ricos, àqueles que lucravam com o comércio do látex. No entanto, o

desenvolvimento de Manaus durante o ciclo acompanhou o crescimento populacional, sem degradação dos serviços. O oposto ocorreu com a Zona Franca de Manaus. O aceno de 50.000 empregos atraiu uma população de migrantes que nunca mais cessou de aportar em Manaus. A rápida instalação de empresas comerciais, as lojas de artigos importados que pululavam pelo centro histórico da cidade, a chegada de empresas multinacionais no distrito industrial, as firmas de consultoria, os institutos de pesquisas, as novas sucursais de instituições públicas, a horda de turistas em busca de aparelhos eletrônicos baratos e a vaga de migrantes em busca de novas oportunidades, transformou a cidade num inferno. Especialmente porque tal



demanda chegava num momento em que a estrutura da cidade estava decadente. Em 1960 a cidade de Manaus ainda conseguia acomodar seus 200 mil habitantes, embora tudo estivesse à beira do colapso. As telecomunicações eram impraticáveis, a distribuição de luz e água precária e os prédios públicos estavam quase em ruínas. Em 1984, a cidade continuava com a mesma infraestrutura apodrecida e Manaus começava a inchar, com inúmeras favelas surgindo por todos os lados. O fenômeno do crescimento desordenado de Manaus faz parte dos problemas gerados pelos programas de desenvolvimento postos em práticas pelo governo federal desde 1964. Um dos problemas óbvios é o aumento da população urbana na Amazônia, configurando uma das maiores fronteiras

urbanas do mundo. O censo de 1980 mostrava que metade da população amazônica vivia em cidades. Dez anos depois, 58% da população estavam urbanizadas. Capitais como Manaus, Belém e Porto Velho sofreram declínios de importância regional na medida em que certos aglomerados urbanos espalhados pelo interior se organizaram e estabeleceram ligações diretas com os centros econômicos nacionais e internacionais. Mas as capitais tradicionais da região continuam a desempenhar seu papel local, por sediarem as sucursais das agências federais, controlarem os orçamentos públicos estaduais e manterem as máquinas administrativas e burocráticas. No entanto, enfrentam novos desafios, como as massivas imigrações, criação de favelas e crescimento do setor informal na periferia urbana. A partir dos anos 90 a região assistiu uma mudança urbana bastante dramática, que foi

o declínio da cidade de Belém em relação a Manaus. A cidade de Belém, que representava 43.9% da população regional em 1950, caiu para 23.0% em 1990, enquanto Manaus experimentava uma verdadeira explosão demográfica. A vitória da capital amazônica na velha competição entre as duas cidades foi apenas aparente. Mesmo com todo o capital nacional e internacional chegando em Manaus, enquanto as elites de Belém não conseguiam reverter o processo, a capital do Amazonas saiu perdendo como centro urbano. Belém pôde se dar ao luxo de preservar seu patrimônio urbano, sua arquitetura eclética, seus parques neo clássicos e suas avenidas sombreadas pelas mangueiras, enquanto Manaus foi degradada pelas sucessivas administrações municipais desastrosas.

Contexto

“Os produtos fabricados em Manaus são de alta tecnologia e muito bem recebidos em todos os mercados. Também temos interesse de comprar produtos equatorianos, a exemplo do cimento”

Do diretor da Suframa Flávio Dutra, sobre a ligação comercial pelos rios amazônicos entre o Brasil e o Equador

Produção da borracha renasce 'das cinzas'

RICHARD RODRIGUES

Equipe do EM TEMPO

richard@emtempo.com.br

Dois meses do início das operações no Polo Industrial de Manaus (PIM), a fabricante de pneus Neotec – empresa do Grupo Levorin – deu o primeiro passo para produzir na capital amazonense. As encomendas de borracha, extraídas nos municípios do interior do Estado, já iniciaram e a empresa conta com 280 toneladas do material para as primeiras produções do componente, segundo o Conselho Nacional das Populações Extrativistas da Amazônia (CNS-AM).

De acordo com o presidente da entidade, Manoel Cunha, no ano passado, a produção de borracha atingiu 700 toneladas, e parte dessa quantidade, desta vez, vai ficar no Estado. “As negociações para a aquisição da borracha amazonense pela Neotec iniciaram ainda no ano passado, e a empresa se antecipou e já adquiriu 40% da matéria-prima extraída nos seringais nativos localizados em 17 municípios amazonenses”, observa.

Conforme o CNS, o material a ser utilizado na fabricação de pneu já está processado. “O látex já foi destinado às usinas de processamento, onde foram transformados em Granulado Escuro Brasileiro (GEB). Esse insumo está processado e armazenado, pronto para atender a fabricante de pneus”, assegura o dirigente, ao acrescentar ainda que agora as fabricantes de pneus Goodyear, Pirelli e a própria Levorin, com sede em São Paulo, terão que dividir o GEB amazonense com a Neotec.

Com relação a quem vai sair ganhando com o ‘start’ da Neotec no PIM, a expectativa da CNS é que 17 municípios amazonenses tenham a extração de látex impulsionada com a demanda pela matéria-prima. Dentre eles estão Caruarí, Itamarati, Eirunepé, Nova Olinda

do Norte, Novo Aripuanã, Borba, Tapauá, Canutama, Pauini, Santo Antônio do Itá, Juatã e Itacoatiara, além de Manicoré, Lábrea e Boca do Acre, que juntos detêm 40% da produção de borracha nos seringais nativos do Estado. A projeção é que a produção no Estado, este ano, seja de 1,5 mil toneladas.

Famílias beneficiadas

Além de contribuir para o crescimento na produção de borracha em território amazonense, a geração de empregos nos municípios também pegará carona na demanda da matéria-prima pela Neotec. “Atualmente, a extração de látex no interior beneficia 1,6 mil famílias, e es-

Estima-se que 17 municípios amazonenses tenham a extração de látex impulsionada com a demanda da matéria-prima

tamos otimistas que no próximo ano esse número chegue a seis mil” destaca o dirigente.

A atividade também garantirá o aumento da renda dos envolvidos na venda do látex, que atualmente é comercializado a R\$ 2,50, mais incentivos concedidos pelos governos federal, estadual e municipais, segundo a CNS. Porém, o presidente da entidade acrescentou que o setor ainda precisa de algumas ações para que o Amazonas viva novamente a Era de Ouro da borracha.

“As políticas públicas para o setor precisam ser otimizadas, com acesso ao crédito, mobilização para incentivar as atividades, e subvenções destinadas à venda da matéria-prima”, ressalta Cunha.

Produção da borracha renasce 'das cinzas' (continuação)

Empresa vai produzir 500 mil pneus

Com o início das operações previsto para junho, a Neotec produzirá 500 mil unidades do componente por mês e será responsável por 500 postos de trabalho, para atender, principalmente, a demanda das fabricantes de motos e bicicletas do parque industrial.

De acordo com a Agência de Desenvolvimento Sustentável (ADS), a unidade, que na primeira fase terá 20 mil metros quadrados, já está em fase de finalização, o

que deverá agilizar o início das atividades do grupo no Estado. Todo o maquinário a ser utilizado nas linhas de produção já foi adquirido. Conforme o presidente da ADS, Valdelino Cavalcante, a borracha a ser utilizada na produção do componente, oriunda de municípios amazonenses, será beneficiada em Manicoré e Iranduba, nas usinas que também estão se preparando para atender a demanda da Neotec.

Ainda com relação ao insu-

mo, o órgão informou que o início das atividades do Grupo Levorin no Estado servirá, também, para incentivar as atividades nos municípios produtores de borracha das calhas dos rios Purus, Madeira e Juruá. "A princípio, estimamos que a Neotec utilizará entre 150 e 200 toneladas de borracha desses municípios nos seis primeiros meses de atuação, quantidade que deverá avançar na medida que a procura pelos pneus crescer", frisa Cavalcante, ao

assegurar que o Estado tem capacidade de atender muito além dessa demanda inicial.

A Neotec não confirmou os dados de produção, mas o diretor do grupo, Alexandre Levorin, se mostrou otimista com o início da fabricante de pneus na Zona Franca de Manaus. "As expectativas são de melhoria em todos os níveis operacionais desde a área industrial, produção, qualidade, custo dos produtos, até a utilização da matéria-prima local", salienta o executivo.

JANDER VIEIRA

Graduando

A Fucapi irá promover, amanhã e terça-feira, o Seminário de Pesquisa em Computação, voltado para profissionais e alunos de graduação e pós-graduação em áreas afins da Ciência da Computação. No dia 18, o evento será realizado no auditório da Suframa e no dia 19, na sede da Fundação, ambas localizadas no Distrito Industrial. Nos dois dias, o evento acontecerá a partir das 14h30 e contará com a participação de experts do Brasil, Estados Unidos e Índia. A entrada será gratuita.

