



SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **5 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, domingo, 24 de abril de 2011

DIÁRIO DO AMAZONAS Terceiro turno abre até 4 mil vagas no Polo Industrial de Manaus.....	1
VEICULAÇÃO LOCAL	
DIÁRIO DO AMAZONAS Evandro Brandão Barbosa.....	2
VEICULAÇÃO LOCAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO TRANSFORMAÇÕES DA INDÚSTRIA	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO Empregos no azul	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO Fábrica de iPad inicia guerra fiscal	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO DIÁRIO DO <u>AMAZONAS</u>	EDITORIA
	TÍTULO Terceiro turno abre até 4 mil vagas no Polo Industrial de <u>Manaus</u>	
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE

A jornada normal é de segunda a sexta-feira, das 7h às 17h. As empresas que possuem dois turnos operam das 6h às 14h e das 14h às 22h e passaram a trabalhar com o terceiro turno, das 22h às 6h.

Empresas começam a operar até de madrugada em um ritmo equivalente ao da alta produção do fim do ano. Foto: Jair Araújo

Manaus - O aumento na demanda do mercado e o crescimento no ritmo da atividade forçaram o Polo Industrial de **Manaus (PIM)** a abrir linhas de produção de terceiro turno que devem gerar de 3 mil a 4 mil novos empregos temporários a ser preenchidos até junho, segundo os sindicatos patronais e de trabalhadores.

De acordo com o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos do **Amazonas**, Valdemir Santana, as empresas dos segmentos de motocicletas e televisores, inclusive as de componentes, que estavam com um turno e passaram para dois, e aquelas que operavam com dois expedientes abriram o terceiro turno.

A jornada normal é de segunda a sexta-feira, das 7h às 17h. As empresas que possuem dois turnos operam das 6h às 14h e das 14h às 22h e passaram a trabalhar com o terceiro turno, das 22h às 6h.

“O acréscimo de mais um turno aumenta o número de vagas automaticamente. Até junho essas empresas devem gerar de 3 a 4 mil empregos”, afirmou Santana. Além do aumento de vagas, os colaboradores que trabalharem à noite têm direito ao adicional noturno que varia de 20% a 25% sobre a hora diurna.

O ritmo aquecido da atividade no começo do ano só é comparável historicamente no **PIM** ao do último trimestre, quando as empresas aumentam as contratações e os turnos para atender à carteira de pedidos do comércio.

Segundo Santana, as empresas Metalfino da **Amazônia** Ltda., LG Electronics da **Amazônia** Ltda., Nissin Brake do **Brasil** Ltda., Wapmetal da **Amazônia** Ltda. e Envision Indústria de Produtos Eletrônicos Ltda. são algumas das empresas que abriram mais um turno de produção no **PIM**.

O aumento da atividade industrial vai além da carteira de pedidos do comércio, pois o ritmo da economia está forçando as empresas a ampliarem a capacidade produtiva. A avaliação é do presidente do Sindicato das Indústrias de Aparelhos Elétricos, Eletrônicos e Similares de **Manaus** (Sinaees), Wilson Périco.

Segundo o executivo, atualmente as indústrias estão fazendo contratos temporários de três meses, mas se o ritmo continuar aquecido as empresas devem efetivar esses empregados. “Com o ritmo atual de produção, o **PIM** deve fechar o ano com cerca de 115 mil empregos, enquanto ano passado foram gerados 107 mil empregos diretos”, destacou Périco.

As fábricas do subsetor de termoplásticos já trabalham com três turnos, pois o maquinário não pode parar. Segundo o presidente do Sindicato dos Trabalhadores da Indústria de Plástico, Francisco Brito, apesar de algumas empresas do segmento comemorarem o aumento no ritmo de produção, outras estão fechando as portas, situação provocada pela mudança tecnológica, que reduziu o tamanho desses componentes e o crescimento das importações, com a vantagem do dólar desvalorizado.

“As empresas do setor de plásticos contratam pontualmente uma média de dez pessoas por mês, pois não têm estrutura ou maquinário para crescer mais. Apesar da demanda do mercado, essas empresas investem pouco e acabam estagnadas”, afirmou Brito. Segundo ele, recentemente uma empresa fechou as portas e demitiu 600 empregados sem pagamento.

	VEÍCULO DIÁRIO DO AMAZONAS	EDITORIA
	TÍTULO Evandro Brandão Barbosa	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL

Zona Franca de Manaus: custos Logísticos e compensações necessárias

Os custos logísticos pagos pelas empresas sediadas na **Amazônia** Ocidental, principalmente no Polo Industrial de **Manaus**, são altos não somente devido às grandes distâncias dos centros **importadores** de insumos e dos centros consumidores dos produtos finais produzidos na **Zona Franca de Manaus**, mas também pelos custos das empresas do **PIM** em setores de infraestrutura, cujas responsabilidades pertencem a outros atores integrantes do processo produtivo que dinamiza o Modelo de **Desenvolvimento** Econômico da **Amazônia** Ocidental.

A valorização da moeda brasileira incentiva as **importações** de bens finais e de insumos para o consumo e a **produção** nacional. Há preços internacionais, porém, cujos níveis continuam elevados, apesar da redução do nível do Risco **Brasil** e da desvalorização do **Dólar** Americano no País. Este é o caso do custo pago pelos empresários situados na **Zona Franca de Manaus (ZFM)** por um contêiner abastecido com componentes que alimentam as linhas de **produção** do Polo Industrial de **Manaus (PIM)**.

Ao pagar R\$ 2 mil, em média, por cada contêiner de 20 toneladas originário de outros países, os empresários do **PIM** têm seu custos elevados e, conseqüentemente, perdem em competitividade no **mercado** nacional e internacional, porque dessa forma não podem praticar preços de venda sem considerar tais custos. Quando se trata de contêiner de 40 toneladas, o custo eleva-se para R\$ 4,3 mil em média (JORNAL A CRÍTICA, 24/04/2011, p. B1). Agreguem a esses custos, os custos dos componentes comprados no exterior para manter a produtividade dos trabalhadores elevada no interior das indústrias e garantir o faturamento do **PIM** em mais de US\$ 35 bilhões ao final de 2011.

O Modelo de **Desenvolvimento** Econômico da **Amazônia** Ocidental, baseado em legislações federais que diferenciam pagamentos e recolhimentos de Imposto de **Importação** (II), Impostos sobre Produtos Industrializados (IPI) e ainda PIS e COFINS, representados pelos incentivos fiscais da **ZFM**, administrados pela **Superintendência** da **Zona Franca de Manaus (Suframa)** requerem maior participação do **Governo Federal**, dos governos estaduais da **Amazônia** Ocidental (**Amazonas**, Roraima, Rondônia e Acre) e dos respectivos governos municipais. Tal participação representará assumir custos específicos nas áreas de jurisdição de cada esfera e, conseqüentemente, possibilitar menores custos logísticos para as indústrias da **ZFM**. Esses custos logísticos reúnem além dos custos dos contêineres, os custos de armazenagem, custos de estoque, custos de processamento de encomendas e custos de transporte. Somente as taxas portuárias para armazenar cargas nos terminais representam 0,5% do valor da carga, por dia, nos primeiros quinze dias de armazenamento; a partir do 16º. dia, esse percentual se eleva para 1% sobre o valor da carga, diariamente. Portanto, os investimentos das três esferas de governos nas áreas de infraestruturas demandadas pelo setor produtivo tenderão a reduzir os custos logísticos na **Amazônia** Ocidental, apesar das grandes distâncias dos **mercados** de insumos e dos **mercados** consumidores, o que induz à redução da competitividade das empresas instaladas na **ZFM**.

Ao **Governo Federal** cabe reestruturar as decisões tomadas no passado, em relação ao contingenciamento dos valores da Taxa de Serviços Administrativos (TSA), pagos pelas empresas da **ZFM** à **Suframa** por esta administrar os incentivos fiscais. Porque enquanto esses valores permanecerem retidos pelo **Governo Federal** a **Suframa** não terá condições de incentivar a formação profissional de técnicos, graduados, especializados,

mestres e doutores na região; além de não conseguir participar de programas de apoio à Ciência, pesquisa e inovação tecnológica, tão necessários na **Amazônia** Ocidental. A Lei no 9.960 de 28 de Janeiro de 2000 “institui a Taxa de Serviços Administrativos – TSA, em favor da **Superintendência** da **Zona Franca** de **Manaus** – **Suframa**, estabelece preços a serem cobrados pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis – Ibama, cria a Taxa de Fiscalização Ambiental – TFA, e dá outras providências”. No seu Artigo primeiro diz a Lei: “é instituída a Taxa de Serviços Administrativos – TSA, tendo como fato gerador o exercício regular do poder de polícia, ou a utilização, efetiva ou potencial, de serviço público específico e divisível, prestado ao contribuinte ou posto à sua disposição pela **Superintendência** da **Zona Franca** de **Manaus** – **Suframa**”.

A mesma Lei da TSA apresenta no seu Artigo 2º, o seguinte: “são isentos do pagamento da TSA:

I – a União, os Estados, os Municípios, o Distrito Federal e as respectivas autarquias e fundações públicas;

II – as instituições sem fins lucrativos, reconhecidas como de utilidade pública pelo **Governo Federal**;

III – as entidades consulares;

IV – livros, jornais, periódicos ou papel destinado à sua impressão;

V – equipamentos médico-hospitalares;

VI – os produtos **importados** destinados à venda no **comércio** do Município de **Manaus** e áreas de livre **comércio**”.

A TSA gera recursos para a **Suframa**, mas apesar de regulamentada, os valores têm sido contingenciados pelo **Governo Federal**; somente o próprio **Governo Federal** poderá reverter essa situação.

Aos governos estaduais cabem a decisão de estruturar o Plano Estratégico de **Desenvolvimento** do Estado, no qual sejam explicitados objetivos estratégicos, metas e ações estratégicas em relação à construção de

infraestruturas de transporte fluvial, telecomunicações, energia e abastecimento de água, além da indicação de interesses em realizar parcerias com o **Governo Federal** para reestruturar rodovias já existentes e construção de novas rodovias estaduais. Cada estado da **Amazônia** Ocidental precisa elaborar um Plano Estratégico de **Desenvolvimento** que considere os resultados de pesquisas, estudos e ações já realizados em cada estado por cientistas e empresários. Um Plano Estratégico de **desenvolvimento** Estadual que estabeleça responsáveis e responsabilidades nos diversos setores sociais e econômicos, bem como as indicações dos instrumentos de avaliação e controle do **desenvolvimento** das atividades, do cumprimento de metas e do atingimento de cada um dos objetivos planejados.

A estruturação de um Plano Estratégico de **desenvolvimento** Estadual abandona a implicitude e torna explícito o que será realizado, como será realizado, quem realizará, quando será realizado, por quem será realizado, quando será realizado, quanto custará para realizar e de onde sairão os recursos materiais e financeiros para a realização do que for planejado. É nesse mesmo Plano Estratégico de **Desenvolvimento** Estadual que se tornará claro, explícito, por exemplo, no caso do **Amazonas**, todas as informações sobre a construção do Polo Naval de **Manaus**; de forma a manter os interessados informados para que possam tomar decisões tanto no setor da construção naval quanto no setor náutico e no setor dos transportes aquaviários de pessoas e de cargas. Nesse mesmo Plano Estratégico seriam reveladas as potencialidades de cada estado para o **desenvolvimento** de Arranjos Produtivos Locais adequados à **Amazônia** Ocidental.

Aos governos municipais cabem estruturar Plano Estratégico de Desenvolvimento Municipal, de acordo com o que que houver sido estruturado no Plano Estratégico de **Desenvolvimento** do próprio Estado. Dessa forma, no Plano Estratégico de **Desenvolvimento** Municipal constaria as suas ações voltadas para o saneamento básico, mobilidade urbana em parceria com o Estado em questão, urbanização dos logradouros, das praças e a reformulação e construção, quando

necessária, de Centros Sociais Urbanos para o **desenvolvimento** de atividades sociais, esportivas e de lazer orientadas por profissionais habilitados. Poderia também, cada município da **Amazônia** Ocidental, em parceria com o governo estadual e também com o **Governo Federal**, estabelecer escolas técnicas profissionalizantes em diferentes zonas da cidade, tanto para formar novos profissionais quanto para certificar profissionais já experientes, mas sem habilitações e certificações oficiais; e dentro desse mesmo contexto, um plano de segurança pública que contemplasse a participação dos governos federal, estadual e municipal; reunindo ainda órgãos do Sistema S nacional, empresários pequenos, médios e grandes de cada estado e município, cada um contribuindo na sua esfera de ação; todos, porém, buscando na segurança pública a melhoria na qualidade de vida do município.

As ações desenvolvidas por cada uma das esferas governamentais e das instituições participantes de cada um dos Planos Estratégicos contribuiriam para reduzir a pressão dos custos logísticos atualmente assumidos apenas pelas empresas, principalmente aquelas situadas no Polo Industrial de **Manaus**, as quais dependem de percentual elevado de insumos **importados** para alimentarem as suas linhas de **produção**.

O **desenvolvimento** de atividades públicas e privadas, voltadas para o **desenvolvimento** local e **regional** demandarão mão de obra especializada ou não; e isso, direta ou indiretamente, ocupará algumas

pessoas nos municípios com a geração de renda, o que poderá reduzir a violência urbana e a desocupação.

Particularmente no **Amazonas**, os empresários têm feito os seus deveres de casa; cada indústria adapta-se à consecução do Processo Produtivo Básico (**PPB**), constrói instalações no **PIM**, cadastraram-se na **Suframa**, **importa** máquinas e equipamentos, informa à **Suframa** periodicamente as suas transações de compra e venda, emprega mão de obra, investe em pesquisa, **desenvolvimento** e inovação tecnológica e usufrui dos incentivos fiscais. Por sua vez, a **Suframa** cumpre a sua missão institucional, administra os incentivos fiscais da **Amazônia** Ocidental, conforme estabeleceu inicialmente o Decreto número 288, ainda em 1967.

Quanto aos governos estaduais e municipais, para compreender como esses participam do Modelo de **Desenvolvimento** Econômico da **Amazônia** Ocidental são necessários estudos e pesquisas, os quais não devem se limitar ao meio acadêmico e às consultas dos números armazenados nos indicadores publicados por diferentes órgãos. É preciso viver a **Amazônia** Ocidental para compreender como tudo isso funciona, como estados e municípios operacionalizam suas atividades e responsabilidades e, principalmente, descobrir como as pessoas vivem nos diferentes municípios, nos estados da região.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO TRANSFORMAÇÕES DA INDÚSTRIA		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Iniciado há dez anos, com grande atraso em relação ao que ocorria no resto do mundo, o programa de estímulo à instalação da indústria nacional de semicondutores não cumpriu o seu cronograma, e só em 2012, cinco anos depois do previsto, deverá sair da linha de produção o primeiro chip brasileiro. Mesmo assim, talvez haja motivos para comemorar.

Se isso de fato ocorrer - e também se se concretizar o anunciado projeto da taiwanesa Foxconn de fabricar no Brasil displays para uso em tablets, celulares, televisores e computadores portáteis, de cuja viabilidade conhecedores do setor duvidam -, o Brasil poderá começar a reverter uma tendência que preocupa a indústria. Trata-se do rápido crescimento do déficit comercial dos produtos industrializados, sobretudo os de alta tecnologia e de média para alta tecnologia, classificações que incluem equipamentos de informática e comunicação, produtos eletroeletrônicos em geral, máquinas e equipamentos, entre outros.

O saldo comercial dos produtos industrializados passou por uma radical transformação nos últimos cinco anos. De um superávit de US\$ 30 bilhões em 2005, passou para um déficit de US\$ 35 bilhões em 2010. Ao contrário das grandes mudanças na balança comercial brasileira observadas no governo Collor, por causa da abrupta abertura do mercado interno, e no governo Fernando Henrique, devido à valorização do real em relação ao dólar, desta vez não há um fator tão óbvio que explique a profunda transformação do saldo dos bens industrializados, mas um conjunto de fatores, o que torna o problema mais complicado.

Em trabalho divulgado em seu mais recente boletim, o Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi) mostra que, nos primeiros três meses de 2011, o déficit comercial de bens industrializados alcançou US\$ 10 bilhões (no período, ressalve-se, a balança comercial brasileira registrou superávit de US\$

3,2 bilhões em razão dos resultados expressivos de outros setores). Mantida a tendência, o déficit deste ano será bem maior do que o do ano passado.

Ao examinar o desempenho dos produtos industrializados de acordo com o grau de incorporação de tecnologia - eles são classificados como de alta, média-alta, média-baixa e baixa tecnologia -, o Iedi aponta para outro resultado preocupante. Os produtos de média-alta e alta tecnologia registraram, nos três primeiros meses deste ano, seu pior déficit em duas décadas, de US\$ 17,7 bilhões, US\$ 5 bilhões mais do que o resultado negativo do primeiro trimestre de 2010 e o dobro do déficit de 2008 e 2009.

Já a indústria de baixa tecnologia - que inclui como principais produtos madeira, papel, celulose, alimentos, bebidas, fumo, têxteis e calçados - registrou superávit de US\$ 8,5 bilhões no trimestre, o que reduziu de maneira significativa o déficit do setor industrial no período. Ressalte-se, porém, que, na balança comercial dos produtos de baixa tecnologia, o desempenho deles foi desigual. Enquanto o setor de madeira manteve o comportamento observado nos últimos anos, o de alimentos aumentou o seu superávit e o de tecidos e calçados passou a registrar déficit.

"Toda incorporação de tecnologia que precisava ser feita aconteceu da abertura para cá. A hora é de investir em inovação e novos modelos de produção", disse ao jornal Valor o economista-chefe do Iedi, Rogério Cezar de Souza, para quem a indústria vive um momento decisivo. É preciso acelerar os programas de estímulo à inovação e à pesquisa e desenvolvimento. Igualmente é necessário atrair investimentos para os setores mais promissores no mercado mundial, justamente os de média e alta tecnologia, para aumentar as exportações. Isso deve ser feito sem ignorar as indústrias de baixa incorporação de tecnologia, não apenas porque elas geram proporcionalmente mais empregos,

mas também porque elas precisam estar atualizadas para não perderem **mercado**. Acima de tudo, é preciso criar condições mais propícias para o crescimento, com a melhoria do sistema tributário, o aumento do crédito

para o investimento e a recuperação e a expansão da infraestrutura.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Empregos no azul		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Leitura correta de estatísticas mostra solidez da oferta de postos; problema agora é o efeito da escassez de mão de obra na pressão inflacionária

O nível de emprego segue bem, muito bem. O problema é outro.

Na última semana, foram divulgados números aparentemente contraditórios sobre o comportamento do emprego. De um lado, o Ministério do Trabalho mostrou que em março foram criadas 92.675 mil vagas com carteira assinada, bem aquém do verificado nos meses anteriores. Já o IBGE divulgou um forte crescimento da ocupação -incluindo vagas formais e informais- e uma nova redução da taxa de desemprego, que ficou perto de 6% em março (ajustada para fatores sazonais).

A contradição é apenas aparente: a economia continua firme. Os dados do Ministério merecem qualificações. A forte desaceleração em março, diante das 281 mil vagas abertas em fevereiro, decorre de fatores atípicos: a semana do Carnaval, que caiu em março, dificulta uma leitura clara do mês.

Considerando o primeiro trimestre, a economia gerou pouco mais de 175 mil colocações por mês, em média. Trata-se de um ritmo ainda forte e apenas um pouco aquém da média próxima de 200 mil vagas mensais observada em 2010. É provável que em abril o resultado volte a ser robusto.

Os dados do IBGE não deixam dúvida sobre o dinamismo do mercado de trabalho. Além do desemprego perto do mínimo histórico, a ocupação total, com ou sem carteira, continuou em alta acima dos 2% anuais. É uma variação superior à da população ativa, que cresce entre 1% e 1,5% ao ano.

A massa nominal de salários (que agrega a variação do emprego com a do rendimento) cresceu 12,5% nos 12 meses encerrados em março -um ganho real de 6%, descontada a inflação. No segundo semestre há concentração de dissídios salariais, e espera-se forte ganho real, entre 3% e 5%, para a maior parte das categorias.

A economia, portanto, segue firme, impulsionada pelo crescimento do emprego e da renda, o que é positivo. Mas há riscos importantes. Crescem as evidências de escassez de mão de obra, qualificada ou não, em vários setores.

O mercado de trabalho apertado é hoje uma fonte importante de pressões inflacionárias, especialmente no setor de serviços, cujos preços crescem acima de 8% ao ano. Se antes era baixo o risco de reindexação mais generalizada da economia, ou de ideias como gatilhos salariais, agora já não é.

O histórico de atrelamento da economia à taxa de inflação não permite desvios de conduta. Se a inflação chegar a 7% ou 8% -não seria essa a trajetória atual, no cenário do Banco Central-, não é inconcebível que apareçam, por exemplo, pressões por reajustes salariais semestrais. Todos sabem aonde isso vai e como termina.

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO Fábrica de iPad inicia guerra fiscal		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O investimento de US\$ 12 bilhões que a Foxconn, maior exportadora da China, fará numa fábrica de iPads no Brasil abriu uma disputa entre prefeituras, que estão oferecendo pacotes de isenções

Guerra pelos chineses

Municípios oferecem pacotes de isenções fiscais para sediar fábrica de iPads da Foxconn

Lino Rodrigues

A confirmação de que a Foxconn, maior exportadora da China, vai produzir no Brasil a segunda geração do tablet da Apple, o iPad 2, abriu uma guerra entre municípios pelo investimento bilionário. Maior fabricante de eletrônicos do planeta, a taiwanesa Foxconn acenou com um desembolso de até US\$12 bilhões. Pelo menos duas cidades da região de Campinas saíram à caça desse dinheiro: Jundiáí, a cerca de 60 quilômetros de São Paulo, e a vizinha Indaiatuba. Ambas já abrigam unidades da multinacional. Ao contrário de Indaiatuba, que confirma ter apresentado um pacote de isenções, Jundiáí negocia em silêncio.

Conhecida por não isentar de tributos empresas que se estabelecem no município, a Prefeitura de Jundiáí negocia em segredo um pacote de benefícios para trazer a nova linha de produção da Apple para a cidade. Na semana passada, em uma nova reunião com representantes da Foxconn, o secretário de Desenvolvimento Econômico do município, Ari Castro Nunes Filho, admitiu que o "namoro" com os chineses começou há pelo menos um ano e meio. O encontro, segundo fontes que acompanharam a reunião, também serviu para a prefeitura pedir para que os chineses abrissem o conteúdo das outras propostas, para que pudesse igualar ou melhorar os benefícios para garantir os investimentos no município.

Associação Comercial de Jundiáí já projeta mais ganhos com vendas

Já o prefeito de Indaiatuba, Reinaldo Nogueira (PDT), disse que, uma semana antes do anúncio do investimento pela presidente Dilma Rousseff, na recente viagem que fez à China, enviou uma proposta com todos os incentivos (dez anos de isenção de ISS, liberação de taxas de licenciamento) para a direção da empresa chinesa, mas ainda não obteve resposta. Segundo ele, em 2004, a empresa havia procurado a prefeitura para saber os benefícios que teria caso implantasse uma unidade na cidade. Anos depois, a empresa instalou uma fábrica para celulares que, hoje, emprega 800 funcionários.

- Temos condições de abrigar essa nova fábrica. Não oferecemos terrenos, mas podemos conversar para isentar o investimentos de impostos - disse o prefeito.

Sorocaba, que abriga uma pequena linha de produção de cartuchos para impressoras HP, também foi procurada pelos representantes da empresa no ano passado. Na época, os executivos da empresa foram recebidos pelo prefeito Vitor Lippi (PSDB). Não se identificaram inicialmente como representantes da Foxconn, mas receberam todas as informações sobre a cidade. Sorocaba, que será sede de uma nova unidade da montadora japonesa Toyota, se prepara para aprovar na Câmara um projeto do Executivo com a nova lei de incentivos fiscais para beneficiar empresas com grandes investimentos a fazer, como é o caso da Foxconn.

Correndo por fora nessa guerra por incentivos, o empresário Eike Batista disse na semana passada ao GLOBO que, apesar do favoritismo de São Paulo, não desistiu de trazer a fábrica da Foxconn para o Rio de Janeiro. A ideia é instalar a fábrica de iPad no complexo industrial do Porto do Açu, localizado em São João da Barra, no Norte fluminense. O governador Sérgio Cabral teria pedido a Eike que usasse sua influência com os chineses para trazer o empreendimento

para o Estado. Procurado, o Grupo EBX reafirmou o interesse por considerar o setor **importante**, "inclusive para fabricantes da Apple".

Apesar da disputa, os habitantes de Jundiáí vivem a expectativa de receber uma boa parte dos US\$12 bilhões que a chinesa Foxconn pretende investir no país. Por contar com a maior das cinco fábricas da empresa no país, a cidade é vista como favorita para sediar a linha de montagem do iPad 2. A Associação Comercial já começou a fazer as contas para saber quanto o **comércio** vai faturar a mais por conta da contratação de pelo menos dois mil funcionários até novembro, quando se espera que a unidade inicie a **produção** dos primeiros equipamentos com a marca da maçã.

A própria prefeitura, que tinha como certa a escolha da cidade e havia comemorado antes do anúncio na China, reduziu o entusiasmo para não criar "uma falsa expectativa". Na fábrica, localizada às margens da Rodovia dos Bandeirantes, e onde são montados desktops, netbooks e notebooks das marcas Dell, HP e Sony, funcionários ouvidos pelo GLOBO confirmam que há uma grande expectativa em relação à **produção** dos iPads, que poderá ser feita em um dos galpões que vagou no complexo da fábrica. Também é de conhecimento de boa parte dos 3.200 funcionários da unidade que a empresa passou a operar um galpão no condomínio do **Distrito Industrial**, localizado bem

próximo à fábrica. O novo endereço foi registrado na Junta Comercial da Cidade.

Empresa diz que número de funcionários crescerá 30%

- O espaço não é o ideal, mas dá para montar uma linha de **produção** - disse o representante do Sindicato dos Metalúrgicos de Jundiáí, Evandro Oliveira Santos, lembrando que a direção da Foxconn tem negado o projeto de ampliação da fábrica.

Muitos funcionários estão vendo o investimento como uma oportunidade de crescimento.

- É claro que eles vão utilizar a mão de obra já qualificada para dar o start na **produção** do iPad - disse a operadora de testes da empresa e delegada sindical Andréia Barbosa.

Procurada, a Foxconn informou que não vai se manifestar até ser definida a localização da nova fábrica. Na nota com dados institucionais, a empresa afirma que tem cerca de 4.300 pessoas "representando o nome Foxconn no Brasil, e a tendência é de que esse número cresça 30% até o fim do ano". Se a previsão se confirmar, serão contratos para a nova fábrica cerca de 1.300 pessoas.