



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição 12 matérias

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, segunda-feira, 23 de maio de 2011

A CRITICA Aumento na produção de triciclo na Zona Franca de Manaus 1 VEICULAÇÃO LOCAL	
A CRITICA Reforma Tributária põe em risco a ZFM 2 VEICULAÇÃO LOCAL	
A CRITICA Entrevista com Erivaldo Lopes, presidente do Corecon-AM 3 VEICULAÇÃO LOCAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO Governo quer criar medidas para incentivar novos projetos 5 VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO Reservas e compulsório crescem 60% desde 2008 6 VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO INDÚSTRIAS APRESENTAM MENOS PROJETOS AO BNDES 8 VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO FABRICANTES QUEREM CRIAR POLO PRODUTIVO MUNDIAL EM MANAUS 9 VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO LÍDERES ASIÁTICOS AVANÇAM EM NEGOCIAÇÕES PARA LIVRE COMÉRCIO 11 VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO DEMORA NA LIBERAÇÃO DE PARAFUSOS AFETA TÁXI AÉREO 13 VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Seagate vai iniciar produção de HD no país 15 VEICULAÇÃO NACIONAL	
PORTO E NAVIOS CAS aprovou 65 projetos que totalizam investimento de US\$ 750 mi 17 VEICULAÇÃO NACIONAL	
IG NOTÍCIAS Governo vetou fábrica da Adidas na Zona Franca de Manaus 18 VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO A CRITICA	EDITORIA	
	TÍTULO Aumento na produção de triciclo na Zona Franca de Manaus		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL

Empresa do PIM está triplicando a capacidade de produção no segmento

A Motocar, primeira indústria de triciclos da Zona Franca de Manaus, está aumentando a produção do modelo MTX 150 - lançado no mercado amazonense - de 50 para 170 veículos por mês.

A meta é alcançar a capacidade de 900 veículos/mês dentro de um ano. Além disso, a empresa - que já mantém representações comerciais em Manaus, Itacoatiara e Manacapuru - está ampliando as parcerias no interior do Amazonas e expandindo para os estados vizinhos de Roraima, Rondônia, Pará e Acre.

A Motocar iniciou as atividades no Polo Industrial de Manaus em dezembro de 2009, com investimento de R\$ 1,5 milhão, e com o MTX 150 começou a ampliar a visibilidade no mercado.

O triciclo é o carro-chefe da empresa, resultado de um rigoroso processo de desenvolvimento que durou dois anos. Com capacidade para transportar três pessoas - condutor e dois passageiros sentados - o veículo suporta 350 quilos.

O nicho de mercado é o consumidor que precisa transportar mais que um passageiro com a segurança que os modelos de duas rodas não conseguem oferecer. “O triciclo conta com uma cabine especialmente desenvolvida para acomodar dois passageiros sentados, tendo um cinto de segurança à disposição de cada pessoa transportada e dispensa o uso de capacete”, ressalta Marcello Di Gregorio, gerente da Motocar.

Outro fator importante para a segurança é que o MTX 150 foi programado para alcançar velocidade máxima de 65 km/h.

O veículo que é sucesso na Ásia, aqui no Brasil tem como foco a atividade dos mototaxistas.

	VEÍCULO A CRÍTICA	EDITORIA	
	TÍTULO Reforma Tributária põe em risco a ZFM		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL	

Na hora de rever sua legislação tributária é preciso que a excepcionalidade da Zona Franca de Manaus seja preservada

Os nove Estados da Amazônia Legal vão buscar uma solução técnica que atenda aos interesses conjuntos diante da discussão nacional sobre a Reforma Tributária e a Redistribuição do Fundo de Participação dos Estados (FPE). Esta foi uma das decisões acertadas no Encontro de Governadores da Amazônia Legal, que aconteceu neste fim de semana, em Belém (PA).

Durante o encontro foi definido que a solução será discutida em uma reunião com os secretários de Fazenda dos nove Estados, em Manaus, com data a definir. A Reforma Tributária pode ser um pesadelo para estados como Amazonas, Pará e Maranhão, os mais desenvolvidos do ponto de vista industrial entre os nove Estados da Região Amazônica.

No caso do Amazonas, a mudança acaba com a arrecadação e compromete o principal atrativo da Zona Franca de Manaus (ZFM), que é o incentivo fiscal na forma de redução ou isenção do ICMS.

O vice-governador José Melo representou o governador Omar Aziz no evento e disse que é preciso preservar a excepcionalidade da ZFM na Reforma Tributária. Para o secretário executivo de Estado da Fazenda, Thomaz Nogueira, o Amazonas será o estado mais impactado com a mudança da cobrança do ICMS da origem para o destino.

“Como nossa produção não é para o consumo interno e sim para o país inteiro, nas operações

interestaduais não vai mais se pagar o imposto. Se o grosso da nossa atividade é vender para outros Estados e nessa relação não tem mais imposto a ser cobrado, não tem possibilidade de ter ganho. Por isso, precisamos construir uma solução técnica que preserve o nosso modelo de desenvolvimento”.

Segundo Thomaz, a proposta de recompensa via fundo de receita, incluída na Reforma Tributária, não interessa ao Estado. “O que queremos é que seja mantida nossa atividade econômica”.

Outro assunto que preocupa é a dívida dos Estados. Os governadores se queixam que os contratos possuem condições rígidas e assumiram dinâmica perversa.

Os juros cobrados pelas instituições que emprestam para os Estados são exorbitantes e maior que a taxa Selic. Segundo um estudo apresentado no encontro, de 1998 a 2008, os estados pagaram um valor maior que a dívida e hoje estão devendo três vezes mais do que emprestaram. Nesse período a dívida consolidada dos estados era de R\$ 99,24 bilhões.

Foram pagos R\$ 96,62 bi e o saldo devedor em 2008 era de R\$ 320,25 bi.

	VEÍCULO A CRITICA	EDITORIA	
	TÍTULO Entrevista com Erivaldo Lopes, presidente do Corecon-AM		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL	

O Presidente fala do momento vivido pela entidade, do desafio que os profissionais da área enfrentam para manter-se competitivos e dos temas relevantes da economia estadual.

Este ano os economistas completam 60 anos da profissão no País. No Amazonas, o Conselho Regional de Economia (Corecon-AM) existe desde 1972, portanto, há 39 anos. De lá para cá, muita coisa mudou no perfil no profissional e nas exigências do mercado. O papel social da categoria no Brasil será discutido durante o 5º Encontro de Entidades de Economistas da Amazônia (Enam) que será realizado de 26 a 28 de maio, no auditório da Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam).

O presidente do Corecon-AM, Erivaldo Lopes, fala dos desafios enfrentados atualmente pela categoria e dos avanços alcançados nos últimos anos pelo conselho.

O economista tem um bom reconhecimento social atualmente?

Quando surgiu no Amazonas, a Economia era a profissão do momento. Todos queriam estudar Economia, as famílias mandavam os filhos para as faculdades. Serafim Correa trouxe o conselho para o Amazonas e a entidade foi muito forte nas décadas de 70 e 80, quando o Brasil não estava bem, mas a Zona Franca ainda estava naquele “boom”. Mas surgiram novas tecnologias, diversificação, novos cursos, novas profissões, informatização, globalização, etc. Tudo isso trouxe novas necessidades e outros profissionais, e os jovens foram optando por essas áreas.

Qual é a situação hoje?

Algumas pessoas que se formam em Economia se curvam à espera de um emprego como economista. Isso não existe mais. Já não há aquela empregabilidade toda de ter a carteira assinada como economista; ele é um profissional de finanças, o cara do sistema financeiro,

do planejamento. O economista faz uma porção de coisas, não pode se curvar ao comodismo. Acabei de passar ofício à Assembleia Legislativa sugerindo aos deputados a contratação de economistas para compor suas equipes. Ele poderá ajudá-los a pensar, a avaliar problemas, sugerir soluções visando o desenvolvimento.

A presença da Zona Franca não garante um amplo campo de trabalho para a categoria?

Não garante porque as faculdades não estão dando o suporte técnico que a iniciativa privada precisa. Nossos cursos foram desenhados para atender o setor público. Hoje a iniciativa privada contrata técnicos, mas não contrata alguém para ajudar a pensar a empresa. Diante de situações pontuais, eles contratam uma consultoria que dá assessoria a várias empresas. Não há economistas nos quadros próprios da empresa, mas isso não quer dizer que não sejam necessários.

Quantos economistas há no Amazonas?

Hoje há cerca de 2.400 economistas registrados no Estado. Quem não tem registro é apenas bacharel em economia e, legalmente, não pode atuar no mercado como economista.

O Corecon tem sido bem demandado pela sociedade?

O conselho tem tido uma demanda mais ativa. Desde 2009, quando começou nossa gestão, demos uma cara de atuação bem forte. Fazemos parte do Conselho Municipal de Trânsito, do Conselho Consultivo Técnico da ACA, do Conselho da Junta Comercial, do Conselho do CT-PIM e da Fundação Djalma Batista. Participamos da discussão sobre a tarifa de ônibus, de debates no Conselho de Medicina para verificar os impactos da epidemia nas finanças do município. Haveria reflexos na arrecadação do Estado porque as empresas reduziriam produção por causa dos funcionários doentes e as despesas com saúde pública seriam pressionadas.

Qual o posicionamento do Conselho a respeito da Zona Franca de Manaus?

O momento do modelo não é bom. Outros Estados não estão satisfeitos com o que está na Constituição, querem mexer nisso, e essa mexida se chama reforma tributária. Essa reforma, do que jeito que está sendo ensaiada, dá sinais negativos em relação à Zona Franca. A questão dos bens de informática tirou produtos de Manaus. A questão da China é preocupante, o Governo Federal vai fechar acordo com a China para trazer investimentos de US\$ 1 bilhão, mas o Brasil vai ter que ceder muitas coisas.

O Conselho vê alternativas? Tem propostas?

Temos propostas para o Governo do Estado. Depois de ouvir muitos profissionais durante a semana do economista do ano passado, elaboramos um conjunto de propostas. Já protocolizamos junto à Casa Civil um documento solicitando audiência com o governador

Omar Aziz para apresentar essas propostas. Temos ideias para o interior, para a Zona Franca. Uma das propostas é pela criação do Instituto Senador Jefferson Péres, que poderia ajudar o Governo a planejar o Estado, desburocratizar e facilitar respostas.

Qual seria a proposta para indústria?

Uma delas diz respeito à lei 2826/2003 (lei estadual de incentivos). Tive reunião com setor de componentes e o drama é grande. O que se pede é que os fabricantes de bens finais destinem uma parcela de suas compras para o setor local. A proposta é amarrar isso por meio de lei. Os componentistas não querem mais incentivos, querem vender; mas as indústrias de bens finais preferem importar pois nossa moeda está apreciada.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Governo quer criar medidas para incentivar novos projetos		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Renée Pereira - O Estado de S.Paulo

A paralisa de investimentos do setor de açúcar e álcool e as previsões de demanda forte para os próximos anos têm preocupado o governo federal. Além de deslocar a regulamentação para a Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP), o governo quer criar alternativas para incentivar novos projetos. Mas a solução parece longe de ser encontrada.

Segundo o secretário de produção e agroenergia do Ministério da Agricultura, Manoel Bertone, desde o ano passado tem se discutido como tratar o mercado de biocombustíveis, já que se refere a um assunto que envolve soberania nacional e segurança energética. Em alguns momentos, destaca ele, há necessidade de interferência no setor para garantir o abastecimento do País.

Ao mesmo tempo, o secretário reconhece que esse tipo de intervenção acaba desestimulando o investidor. "Precisamos diminuir a insegurança em termos

ambientais, em relação a decisões governamentais e mudar o sistema tributário para atrair capital." Essas também são reivindicações da iniciativa privada, para quem a paralisa dos investimentos se deve especialmente ao cenário incerto do mercado.

"O problema não é falta de recursos. Dinheiro a Petrobrás, o BNDES e fundos privados têm", avalia Bertone. O presidente da União da Indústria de Cana-de-açúcar (Unica), Marcos Jank, corrobora a opinião do secretário. Na opinião dele, o setor precisa de mais estabilidade e menos volatilidade de preços. Jank conta que já iniciou conversas com a ANP para tentar resolver essa questão. Uma das opções, diz ele, é fazer pré-contratos de álcool anidro (misturado na gasolina) com distribuidoras. "Para cada litro de gasolina comprado, ela teria de provar que tem o anidro correspondente."

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Reservas e compulsório crescem 60% desde 2008		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Estratégia do BC para se defender de crises externas já deu resultados, mas recebe críticas

Fabio Graner - O Estado de S.Paulo

Dois anos depois da mais grave crise financeira em 80 anos e com as incertezas sobre a recuperação ainda dominando o cenário econômico mundial, o Banco Central botou duas grandes defesas do Brasil - uma em dólar e outra em reais - em patamares superiores ao do período de turbulência.

As reservas internacionais e os depósitos compulsórios já subiram cerca de 60% em comparação com os saldos que o governo detinha em setembro de 2008.

Na semana passada, as reservas internacionais atingiram a marca de US\$ 330 bilhões, novo recorde. Os depósitos compulsórios estão desde o início do ano rodando na casa de R\$ 400 bilhões, refletindo a reversão das medidas de estímulo adotadas pelo governo na crise e, mais recentemente, as ações de aperto no crédito e combate à inflação.

O BC estufou esses dois enormes colchões com o objetivo não só de segurar o dólar e o ímpeto da atividade econômica, mas também para amortecer eventuais choques que podem vir do exterior. O governo está atento aos riscos originados da crise fiscal na Europa e também com possíveis tremores derivados da reversão, que ocorrerá em algum momento, da política de juro zero e emissão de dólares que vem sendo implementada pelo Federal Reserve (FED), o banco central americano.

Essas defesas em dólares e em reais já mostraram ser de grande valia no período imediatamente após a quebra do banco americano Lehman Brothers, em setembro de 2008, permitindo que o Brasil se recuperasse mais rapidamente que outras economias.

Porém, a despeito dos bons serviços prestados, o incremento desses colchões de recursos financeiros sofre questionamentos, porque também implica em custos para os cofres públicos e para a sociedade.

Juros caros. No caso das reservas internacionais, o impacto é nas contas públicas e se dá pela diferença entre os juros brasileiros, que remuneram os reais utilizados pelo BC para comprar os dólares que entram no País, e os praticados no exterior, que os bancos estrangeiros pagam na aplicação das reservas brasileiras. Nos compulsórios, o custo é mais direto na sociedade, que tem de arcar com taxas de juros mais altas praticadas pelos bancos para compensar o dinheiro que são obrigados a deixar parado no Banco Central.

O presidente da Sociedade Brasileira de Estudos das Empresas Transnacionais e da Globalização Econômica (Sobeet), Luiz Afonso Lima, avalia que, embora sejam instrumentos úteis, os níveis atuais de reservas e compulsórios impõem custos excessivos. Para ele, apesar de não haver mais necessidade de acumulação adicional de recursos para defender a economia brasileira, as duas políticas têm tido continuidade porque o governo precisa compensar a falta de ação para aumentar a competitividade da produção nacional,

via redução de carga tributária e melhora na infraestrutura do País.

Como não atua a contento nessa questão da competitividade sistêmica, o governo precisa comprar dólares para evitar a valorização excessiva do real, que mina ainda mais a competitividade da produção, e precisa trabalhar

com compulsórios mais altos para conter a inflação gerada pelo ritmo de crescimento da demanda acima da capacidade de oferta de bens e serviços.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO INDÚSTRIAS APRESENTAM MENOS PROJETOS AO BNDES		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

As consultas ao BNDES no primeiro trimestre apontam quadro não tão animador para o investimento no resto de 2011. Em valor, elas caíram 14,4% em relação a igual período de 2010, com tombo na agropecuária, indústria e infraestrutura. O chefe da área de pesquisa econômica do BNDES, Fernando Puga, relativiza a queda. Para ele, a demanda pelo Programa de Sustentação do Investimento inflou o resultado de 2010 em setores como material de transporte e transporte rodoviário.

Puga espera alta de 2,3% para o investimento no trimestre e de 8% para o ano, o dobro dos cerca de 4% estimados para o Produto Interno Bruto (PIB). Os aportes, diz, vão bem nas áreas de infraestrutura: energia elétrica, petróleo, papel e celulose e segmentos que

fabricam máquinas para esses setores. "É reducionista dizer que só há investimento forte em commodities."

A maioria das consultorias espera expansão do investimento superior à do consumo das famílias em 2011. A MB Associados estima crescimento de 9,6% para a formação bruta de capital fixo e de 5,3% para o consumo das famílias, além de PIB de 4,5%. Já a Tendências projeta PIB de 3,9%, com investimento crescendo 5%, bem abaixo dos 21,9% de 2010, movimento influenciado em grande parte pela base de comparação elevada. A consultoria espera alta de 5,9% no consumo das famílias, impulsionado pelo mercado de trabalho aquecido - o número não fica muito abaixo dos 7% de 2010.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO FABRICANTES QUEREM CRIAR POLO PRODUTIVO MUNDIAL EM MANAUS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Stella Fontes | De São Paulo

Principal fabricante de bicicletas do país e dona da maior unidade fabril dessa indústria no Ocidente, a Caloi está em campanha para transformar Manaus em um dos principais polos mundiais de produção desse meio de transporte. A ideia é a de que ali sejam fabricadas partes e componentes, hoje importados principalmente da China, e montados produtos que abasteceriam tanto o mercado interno quanto o externo. Com escala e fornecedores locais de peças, as bicicletas brasileiras poderiam abocanhar parte do mercado ocupado pelos asiáticos, sobretudo no segmento de maior valor agregado.

Por meio da Abraciclo, entidade que representa a indústria brasileira de duas rodas, a proposta de criação de um "cluster" de bicicletas no polo industrial da Zona Franca, idealizado pela direção da companhia, já chegou ao governo. O segundo encontro do grupo de discussão, que reúne representantes da indústria, do

Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Receita Federal, entre outras entidades e órgãos governamentais, está marcado para esta quarta-feira. O primeiro ocorreu no mês passado.

"O Brasil pode, e deve se credenciar, para atender uma parte da demanda mundial de bicicletas e componentes que virá na esteira das profundas transformações pelas quais está passando a indústria chinesa", afirma o diretor vice-presidente da Abraciclo e presidente da Caloi, Eduardo Musa. O executivo, filho de Edson Vaz Musa, atual controlador da Caloi, refere-se ao fato de a China, que produz anualmente 80 milhões de bicicletas e exporta 70% desse volume, ter alterado suas prioridades no setor e estar se voltando

aos produtos montados - e não apenas partes -, com foco no mercado doméstico.

O governo chinês, segundo Musa, está concedendo licenças de venda no mercado interno para fabricantes de peças e montadoras que eram exclusivamente exportadoras, Isso deve, ao longo do tempo, reduzir a oferta de componentes no mercado internacional.

Esse cenário, combinado ao aumento dos custos de produção em território chinês, tem levado os inúmeros fornecedores de componentes, que hoje abastecem praticamente toda a indústria global a partir da China - mais de 90% dos câmbios, por exemplo, são provenientes daquele país -, a deslocar unidades fabris para outras regiões no sudeste asiático ou no leste europeu. "Queremos atrair esses fornecedores para cá", diz.

"Especialmente, porque temos um mercado muito mais pujante do que o do Camboja ou da Romênia."

O potencial do Brasil para sediar um novo polo, defende Musa, fica evidenciado pelos números do setor.

Embora extremamente pulverizada, a indústria brasileira de bicicletas, em 2009, era a terceira maior em volume, com 4% do total mundial produzido, atrás de China e Índia. Em consumo, o país ocupava a quinta posição, superada por China, Estados Unidos, Japão e Índia. "Se ganharmos mais escala e houver produção de componentes no país, temos tudo para ser uma indústria altamente competitiva", avalia. Para isso, a proposta encaminhada ao governo também pede a elevação das alíquotas de importação de bicicletas de 20% para 35%.

A formalização do setor, de acordo com o executivo, também joga a favor das pretensões da Abraciclo.

Estima-se que pelo menos 50% da produção nacional de bicicletas, que está estabilizada na casa de

5 milhões de unidades ao ano, corresponda a negócios informais. Com a crescente fiscalização e a obrigatoriedade da nota fiscal eletrônica, entre outras medidas, a expectativa é que se acelere o ritmo de migração das empresas para o mercado formal. "Esse movimento torna Manaus ainda mais interessante como sede do polo, em razão dos benefícios concedidos a quem se instala por ali."

A escolha da capital amazonense, explica, leva em conta os benefícios oferecidos às empresas que se instalam no Polo Industrial de Manaus (PIM), parte fundamental da Zona Franca. Para as fabricantes de bicicletas há isenção de 10% no Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) e de uma parte do Imposto de Importação e de Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS). Comparado com São Paulo, a diferença fiscal chega a 40%. Musa diz que o projeto de cluster tem o apoio da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa). Nenhum porta-voz da entidade estava disponível na sexta-feira para comentar o assunto.

Historicamente, a produção de bicicletas em Manaus girava em torno de 1 milhão de unidades por ano. Com a desativação de unidades da Monark e da Sundown, o volume produzido recuou para 500 mil a

600 mil unidades anuais. Hoje, a Caloi faz cerca de 620 mil bicicletas ao ano em sua fábrica no PIM. Em 2020, caso a proposta do cluster saia do papel, a expectativa é de que a produção no polo amazonense alcance 5 milhões.

A segunda maior fabricante de bicicletas do país, a piauiense Houston, já anunciou investimentos de R\$ 40 milhões em sua segunda fábrica, que será em Manaus, cuja inauguração está prevista para o segundo semestre de 2012. No ano passado, na unidade de Teresina, produziu 750 mil unidades e espera alcançar 900 mil bicicletas neste ano. Um porta-voz da Houston não foi localizado para comentar a proposta de criação do polo fabril do setor.

Além da Houston, a OX Bikes - associada à Abraciclo, assim como Caloi e Prince Bikes - inaugurou fábrica em Manaus este ano e a Levorin, fornecedora de pneus, planeja também iniciar produção local em 2011 para atender tanto motocicletas quanto bicicletas. "Já há um movimento de fortalecimento em Manaus. Com o Plano de Desenvolvimento de Produção, isso ganha força", diz Musa.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO LÍDERES ASIÁTICOS AVANÇAM EM NEGOCIAÇÕES PARA LIVRE COMÉRCIO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Andrew Monahan e Owen Fletcher | The Wall Street Journal, de Tóquio

Os líderes do Japão, da China e da Coreia do Sul prometeram ontem agilizar os preparativos para um possível acordo de livre comércio entre os três países, enquanto reacendem negociações que foram prejudicadas por disputas diplomáticas e o desastre nuclear que ocorreu no Japão em março.

O caminho para um acordo de livre comércio será repleto de obstáculos - algo ressaltado por disputas recentes sobre territórios, exportação de terras-raras e o banimento de alimentos japoneses. Apesar desses percalços, o comunicado dos líderes dos países reflete um fortalecimento da vontade de estreitar os laços econômicos.

Depois de uma conferência de dois dias na capital japonesa, o primeiro-ministro do Japão, Naoto Kan, o premiê chinês, Wen Jiabao, e o presidente sul-coreano, Lee Myung-bak, disseram que querem impulsionar as discussões para um acordo de livre comércio, diante da vontade mútua de "fortalecer a cooperação para incrementar o vigor e o dinamismo da região e gerar forte crescimento na Ásia".

Os líderes asiáticos concordaram em "concluir este ano estudos conjuntos dos representantes da indústria, das autoridades e da academia sobre um acordo de livre comércio Japão-China-Coreia do Sul". Os três países geram cerca de 20% da produção econômica mundial, algo citado por empresas e associações empresariais de cada país quando pediram que os líderes concluíssem o mais rápido possível as negociações do acordo.

As associações empresariais também disseram que cooperarão para promover "a recuperação do Japão", depois do terremoto. "Reafirmamos a importância das cadeias de suprimento do nordeste da Ásia para a

economia mundial e da colaboração para recuperar e manter o bom funcionamento delas", afirmaram.

Lee aludiu ontem aos desafios de buscar laços econômicos mais estreitos em meio a antigas rivalidades históricas, políticas e econômicas. "Já houve algumas situações inconvenientes", disse Lee. "Mas superar essas situações inconvenientes é uma maneira de mostrarmos uma atitude de cooperação e progredirmos."

Um exemplo desse tipo de situação é que a China coibiu temporariamente exportações de terras-raras para o Japão - material crucial para vários produtos de alta tecnologia - no fim de 2010, depois que reacendeu uma antiga disputa entre os países por um arquipélago conhecido na China como Diaoyu e como Senkaku no Japão.

Lee disse esperar que se consiga acelerar o progresso rumo a um acordo de livre comércio, enquanto Wen disse que apoia iniciar negociações formais em 2012. Os líderes também sugeriram mais cooperação em segurança nuclear e reafirmaram a importância da energia nuclear.

A China e a Coreia do Sul afirmaram que vão aplicar o que aprenderam com o acidente nuclear do Japão e que os três países discutirão como trocar rapidamente informações e análises sobre correntes atmosféricas quando ocorrerem acidentes do tipo. Embora tenham reafirmado a continuidade da importância da energia nuclear, também pediram mais cooperação em energia renovável e em medidas para aumentar a eficiência do consumo de energia.

Wen e Lee chegaram ao Japão no sábado e prestaram homenagem às vítimas do terremoto antes de se reunirem com Kan.

Depois do desastre nuclear, a China, bem como outros países, restringiu a importação de certos produtos agrícolas japoneses por causa da preocupação com a

contaminação radioativa. Mas o Japão conseguiu ontem algumas concessões no que considerou restrições excessivamente rígidas. Wen disse que a China vai reduzir de 12 para 10 o número de regiões do Japão de onde proibiu a importação de alimentos, e vai parar de exigir certificado de inspeção de radiação em certos produtos.

A China ainda exige o certificado para legumes, laticínios, pescados e outros produtos.

Na cidade de Fukushima, a cerca de 60 quilômetros do complexo de reatores nucleares Fukushima Daiichi, os líderes consumiram produtos agrícolas locais, no que Kan descreveu como a "maneira mais eficiente de mostrar ao mundo que o Japão é seguro e que os alimentos japoneses são seguros".

Mas um porta-voz de Kan, Noriyuki Shikata, disse que é preciso fazer mais para proteger as exportações japonesas dos danos causados pelo que ele descreveu como "motivos não científicos".

Embora o setor primário da economia - que envolve a agricultura, a pesca, o extrativismo vegetal e a mineração - represente apenas 1,5% da economia japonesa, o governo está ansioso para melhorar a

imagem do Japão como produtor de alimentos seguros e de alta qualidade, manchada pelas consequências do desastre nuclear.

Kan expressou também durante a conferência preocupações com o enriquecimento de urânio na Coreia do Norte. Os três líderes concordaram que é importante para a Coreia do Norte mostrar "sinceridade" antes que as negociações de seis países (além da Coreia do Norte e dos três, Rússia e EUA) possam recomeçar, e se comprometeram também a induzir a Coreia do Norte a adotar "medidas apropriadas" sobre a questão nuclear, disse Kan.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO DEMORA NA LIBERAÇÃO DE PARAFUSOS AFETA TÁXI AÉREO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Alberto Komatsu | De São Paulo

Depois da greve de controladores do tráfego aéreo, em 2006, e, mais recentemente, escalas de pilotos no limite, que causaram transtornos aos passageiros em todo o país, agora é a vez, quem diria, de porcas e parafusos ameaçarem a operação de aviões e helicópteros. Uma norma do governo para coibir a importação desses produtos fabricados na China já afeta empresas de táxi aéreo e preocupa as companhias aéreas de voos regulares.

Maior empresa de táxi aéreo da América Latina, com 87 aeronaves, a Líder Aviação está com quatro aviões no chão, à espera da liberação da importação de porcas e parafusos de aço, certificados pelas fabricantes de aviões e componentes, que não têm similar fabricado no Brasil.

O diretor de materiais e logística da empresa mineira, José Luiz Lollato Malheiro, não soube estimar o prejuízo com os aviões parados. Como exemplo, cita que o maior helicóptero, para 18 passageiros e 2 tripulantes, custa R\$ 3 mil por hora parada. São equipamentos voltados para o setor de petróleo, especialmente para as plataformas marítimas da Petrobras na região do pré-sal. O estoque de parafusos e porcas da empresa está em 20 mil peças, suficiente para cobrir 50% de sua necessidade.

De acordo com Malheiro, o gargalo teve início no dia 9 de maio. Foi quando o Ministério do

Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) baixou uma norma enquadrando porcas e parafusos de uso aeronáutico num processo que pode levar até 15 dias para liberar a sua importação. Isso porque o

Banco do Brasil tem de fazer uma análise desses produtos, que antes entravam automaticamente no país, sem burocracia ou procedimentos que atrasassem o seu desembarço.

O MDIC informa que as importações de porcas e parafusos estão sujeitas ao regime de licenciamento não automático "para fins de acompanhamento estatístico das compras externas dos produtos desde o dia 24 de agosto de 2010".

Ainda conforme o ministério, no dia 9 de maio "houve, de fato, mudanças no tratamento administrativo aplicado às importações das mercadorias em questão". O MDIC extinguiu 16 destaques administrativos "que eram requeridos no momento da confecção das Licenças de Importação (LI)".

Malheiro conta que até o dia 9 a indústria aeronáutica conseguia importar porcas e parafusos porque um dos 16 destaques (uma espécie de classificação do tipo de produto) permitia que esses itens entrassem automaticamente no país sem a necessidade de análises ou procedimentos. Ano passado, o país importou em torno de 110 mil toneladas de porcas e parafusos das categorias incluídas nas normas do MDIC, sendo que 46% vieram da China.

No dia 9 de maio, o executivo da Líder diz que a extinção desses destaques colocou "todos as porcas e parafusos na mesma situação", exigindo a análise de técnicos do Banco do Brasil no prazo de 10 dias úteis.

"Esse problema não é exclusivo da aviação, vai afetar outros segmentos da indústria, como de envasadoras de alta velocidade, que têm prazo de 24 horas para consertar uma máquina fabricada na Alemanha, por exemplo", diz Malheiro.

O diretor técnico do Sindicato Nacional das Empresas Aeroviárias (Snea), Ronaldo Jenkins, diz que há risco de aeronaves da aviação comercial ficarem no

chão. "É um absurdo essa resolução. Está todo mundo preocupado. Como fomos pegos de surpresa, as empresas não têm estoque regulador", afirma ele.

A Gol informou que não será afetada porque seu estoque de porcas e parafusos é maior do que a sua necessidade. A companhia tem 115 aeronaves. A TAM foi procurada, mas não retornou até o fechamento desta edição.

O Sindicato Nacional de Táxi Aéreo (Sneta) também está preocupado. O superintendente da entidade, Fernando Alberto dos Santos, afirma que o

risco abrange tudo o que voa. "A necessidade desse tipo de produto (porcas e parafusos) é diária. Essa norma não está sendo racional. E estamos sujeitos a uma

avaliação da filial do Banco do Brasil em Blumenau", afirma ele, questionando se essa agência terá capacidade para atender a demanda. O Snea e o Sneta têm audiência com o ministro do Desenvolvimento, Fernando Pimentel, no dia 22 de julho. As duas entidades, contudo, defendem que a solução para esse problema é "para ontem". (Colaborou Adriana Meyge)

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Seagate vai iniciar produção de HD no país		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

A Seagate, segunda maior fabricante de discos rígidos (HD) do mundo, com 30% de participação de mercado, vai começar a fabricar seus equipamentos no Brasil. Em nota enviada ao Valor, a companhia americana informou que o processo de montagem será feito em Manaus pela Phitronics, uma subsidiária da taiwanesa Kinpo Group, especializada na manufatura de eletrônicos sob demanda.

Conforme apurou o Valor, a Phitronics teve um projeto aprovado na Zona Franca, no qual pretende investir R\$ 71,7 milhões e empregar 311 de pessoas (direta e indiretamente) em um período de três anos. Nos primeiros 12 meses, a estimativa é aplicar R\$ 16 milhões, com 156 profissionais.

A produção inicial prevista é de 1,72 milhão de unidades. O objetivo é ampliar o volume fabricado para 5,2 milhões no segundo ano e para 6,5 milhões no terceiro. Mais de 96% dos componentes usados na montagem dos HDs - a parte do computador na qual são armazenados os dados - serão importados. A princípio, serão fabricados HDs para notebooks e computadores de mesa, com capacidades de 250 e 500 gigabytes (GB). Em três anos, a Phitronics estima atingir um faturamento de R\$ 494 milhões com essa atividade.

Segundo a Seagate, a fabricação local vai melhorar a cadeia de suprimento de seus produtos e reduzir preços para fabricantes e distribuidores no Brasil e no Mercosul. A companhia não informou quando a fabricação terá início.

O mercado brasileiro tem uma demanda estimada em 17 milhões de HDs por ano. Os componentes são usados pelos fabricantes em máquinas novas e também vendidos como peças de reposição. A demanda é atualmente suprida por importações e por produtos fabricados localmente pela Samsung e pela Western Digital (WD). A Samsung foi a primeira empresa a

fabricar HDs no Brasil e tem uma produção estimada em 5,8 milhões de unidades. A WD chegou ao país no fim do ano passado. Atualmente, produz 500 mil HDs por trimestre. Até o fim do ano, a expectativa é chegar a um milhão. Segundo Carlos Valero, gerente de vendas para integradores da companhia, a meta pode ser antecipada devido à demanda crescente.

O projeto de fabricação local da Seagate vem sendo elaborado desde o fim do ano passado. Em janeiro, a Digibras, braço de informática do grupo brasileiro CCE, teve aprovado um projeto para fabricação de HDs em Manaus. A companhia projetava investimento de R\$ 92,9 milhões em três anos, com estimativa de produzir 11,5 milhões de unidades. Na época, a Seagate afirmou ao Valor que tinha mantido conversas com a Digibras, mas que nenhuma decisão havia sido tomada.

Com o início da fabricação local, a Seagate vai instalar um escritório próprio no Brasil. Até agora, a companhia atuava no país por meio de um representante. Em fevereiro, registrou na Junta Comercial de São Paulo (Jucesp) a abertura da Seagate do Brasil - Comércio, Distribuição, Importação e Exportação de Discos Rígidos Ltda. Os planos para o país serão apresentados a fabricantes de computadores e distribuidores de produtos eletrônicos esta semana por Jhon Vossughi, vice-presidente global de vendas da companhia.

No comunicado, a Seagate não esclarece como será o relacionamento com a Samsung no Brasil. Há um mês as duas empresas anunciaram um acordo de US\$ 1,4 bilhão pelo qual a Seagate assumiria a unidade de HDs da Samsung. O negócio, que eleva para 40% a participação da Seagate no mercado mundial, aguarda aprovação por órgãos reguladores em vários países.

A união entre Seagate e Samsung foi uma resposta a uma operação semelhante anunciada em

março: por US\$ 4,3 bilhões, a WD - principal concorrente da Seagate, com 31% do mercado mundial, segundo a consultoria americana iSuppli - comprou a unidade de HDs da japonesa Toshiba. O negócio, que também aguarda aprovação, eleva a participação de mercado da WD a 41% do total.

A concentração é a saída encontrada pelos fabricantes para reduzir o impacto das oscilações de preços dos HDs e fortalecer os investimentos na tecnologia de discos de estado sólido (SSD), que são mais eficientes e vão substituir os HDs nos próximos anos.

	VEÍCULO PORTO E NAVIOS	EDITORIA	
	TÍTULO CAS aprovou 65 projetos que totalizam investimento de US\$ 750 mi		
ORIGEM PRESS-RELEASE DA ASSESSORIA DE IMPRENSA	ENFOQUE POSITIVO	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Os principais destaques da pauta Conselho de Administração da SUFRAMA (CAS) ficaram por conta de novos investimentos nas indústrias da construção naval, eletroeletrônica e de bicicletas do PIM, dentre os quais os projetos das empresas DMN Estaleiro da Amazônia e Bertoline Construção Naval da Amazônia, voltados à produção de estruturas flutuantes e barcos para transporte, da empresa Phitronics Indústria e Comércio de Eletrônicos e de Informática, para produção de unidades acionadoras de disco magnético rígido (HD), e das empresas Caloi Norte S.A. e Bike Norte, para produção de bicicletas com e sem câmbio.

Outros destaques foram os projetos das empresas Digibrás Indústria do Brasil S.A., Greenworld Indústria e Comércio de Componentes Eletrônicos e Companhia Brasileira de Tecnologia Digital S.A., visando à produção de microcomputadores portáteis sem teclado físico e com tela touchscreen (tablets) no polo.

Segundo o ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) interino, Alessandro Teixeira, o grande número de projetos de investimentos presente na pauta do Conselho é uma demonstração clara do ritmo de crescimento da economia nacional.

“O Brasil vem crescendo, gerando emprego e renda, e isso se traduz nas proposições aprovadas no Conselho da SUFRAMA. Ter uma pauta com 65 projetos de investimento é muito importante para a região e o país como um todo”, afirmou Teixeira.

Questionado sobre a produção dos “tablets” no país, o ministro disse que nas próximas semanas deverá haver uma definição sobre o Processo Produtivo Básico (PPB) específico que está sendo discutido pela equipe técnica do governo para o produto.

A superintendente da Zona Franca de Manaus, Flávia Grosso, além de destacar a marca histórica de 250 Reuniões Ordinárias do CAS, disse que os investimentos aprovados contribuem para fortalecer as previsões de que o PIM continuará apresentando crescimento acelerado e registrará novos recordes de produção, faturamento e geração de empregos neste ano.

“A projeção é de um faturamento superior a US\$ 40 bilhões em 2011, com mais de 118 mil empregos diretos e meio milhão de empregos, entre diretos e indiretos”, afirmou a superintendente.

Fonte: Acritica.com

	VEÍCULO IG NOTÍCIAS	EDITORIA	
	TÍTULO Governo vetou fábrica da Adidas na Zona Franca de Manaus		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Empresa alemã queria instalar unidade com incentivo fiscal e evitar pagamento de sobretaxa na importação de tênis

O governo federal frustrou os planos da Adidas de produzir calçados esportivos dentro da Zona Franca de Manaus. A empresa planejava construir na cidade a sua segunda fábrica própria no mundo, uma estratégia para evitar o pagamento de tarifas de importação, entre elas, a taxa antidumping aplicada aos calçados vindos da China. O pedido foi negado pelo governo em dezembro do ano passado.

A projeto da Adidas estimava um investimento de R\$ 15 milhões na construção da unidade e a utilização de 1% do faturamento em pesquisas. Em Manaus, a empresa previa contratar 800 pessoas e fabricar 3 milhões de pares por ano. Procurada pelo iG, a Adidas não quis se pronunciar.

Para viabilizar o projeto, a Adidas precisava da aprovação de um processo produtivo básico, o chamado PPB, para a criação de um polo calçadista em Manaus. Com o aval, a Adidas e outras fabricantes de sapatos poderiam abrir unidades com incentivos fiscais dentro da Zona Franca.

A questão dividiu o setor calçadista. Para as multinacionais, a confecção de sapatos em Manaus poderia reduzir gastos com importação e as proteger da cobrança de taxas antidumping.

Existe uma pressão dos fabricantes brasileiros para que o governo onere a importação. Desde setembro de 2009, o Brasil cobra uma sobretaxa de US\$ 13,85 para cada par importado da China. E há negociações no governo para ampliar esta cobrança a outros países asiáticos.

Assim como a maioria das multinacionais calçadistas, a Adidas importa a maior parte dos sapatos

vendidos no Brasil (cerca de 80%) e a cobrança de tarifas antidumping é prejudicial ao seu negócio.

“A fábrica em Manaus seria um ótimo negócio para Adidas, mas péssimo para as concorrentes nacionais. Se o projeto fosse aprovado, haveria uma corrida das indústrias para região e uma onda de desemprego no setor”, afirma diz o consultor Milton de Souza, especializado no segmento calçadista.

A Associação Brasileira das Indústrias de Calçados (Abicalçados) se manifestou contrária ao projeto em uma consulta informal feita pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic). “Não haveria agregação de valor que justificaria uma fábrica em Manaus. Era uma fábrica de montagem”, afirmou o diretor-executivo da entidade, Heitor Klein.

O argumento da entidade convenceu o governo. O Mdic informou que vetou o projeto por duas razões. A primeira é que os benefícios fiscais para a indústria calçadista em Manaus poderiam provocar uma concorrência desleal interna com empresas que produzem em outras regiões.

Em geral, a Zona Franca beneficia setores que não estão presentes no País. Atualmente, há polos calçadistas em nove estados brasileiros, segundo dados da Abicalçados.

Também pesou contra o projeto da Adidas o baixo grau de nacionalização do produto proposto para a unidade de Manaus, de acordo com o Mdic. Estimativas do mercado indicam que, para produzir a mesma quantidade em outra região do Brasil, a fábrica deveria ter pelo menos cinco vezes mais trabalhadores.

Uma fábrica brasileira a menos

O veto ao projeto da Adidas ocorreu em um momento de saída das fábricas de calçados do Brasil. “Foi uma decisão ruim, movida por pressões políticas. E agora a fábrica deve ser construída em outro país.

Perdemos 800 empregos”, afirma o secretário de Planejamento e Desenvolvimento Econômico do Amazonas, José Marcelo Lima Filho.

Diante da negativa do governo brasileiro, o projeto de uma fábrica própria da Adidas está congelado. No ano passado, quando negociava a aprovação da unidade de Manaus, a Adidas chegou a dizer que poderia transferir o projeto para a Argentina se não recebesse o aval do governo brasileiro. Até agora, a fabricante alemã não anunciou o investimento

na construção de uma unidade própria na América Latina.

Os calçados da marca são fabricados por mais de mil unidades terceirizadas espalhadas pelo mundo, principalmente nos países asiáticos. A única exceção é a fábrica da Alemanha, na cidade de Scheinfeld, responsável por desenvolver produtos específicos, como a bola Jabulani ou as chuteiras da Copa, mas sem produção em larga escala.