



SUPERINTENDÊNCIA  
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

[www.suframa.gov.br](http://www.suframa.gov.br)

# Clipping Local Mídia Impressa

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, quinta-feira, 17 de janeiro de 2013

JORNAL DO COMMERCIO ICMS .....	1
ECONOMIA	
JORNAL DO COMMERCIO Informação .....	2
ECONOMIA	
JORNAL DO COMMERCIO Governo do Estado inicia projeto para implantação de novas vias na cidade .....	3
POLITICA	
A CRITICA PREGANDO NO DESERTO? .....	4
OPINIÃO	
A CRITICA BR-080, por que não? .....	5
ECONOMIA	
A CRITICA BR-080, por que não? (continuação) .....	6
ECONOMIA	
A CRITICA CHEIAS DE TECNOLOGIA .....	7
ECONOMIA	
A CRITICA DNIT desconhece rodovia .....	8
ECONOMIA	
A CRITICA Júlio Ventilari .....	9
BEM VIVER	
AMAZONAS EM TEMPO Contexto .....	10
OPINIÃO	
AMAZONAS EM TEMPO Amazonas 'dribla' crise e exporta US\$ 998 milhões .....	11
ECONOMIA	
AMAZONAS EM TEMPO Jander Vieira .....	12
PLATÉIA	

## ICMS

# *StarSoft apresenta solução integrada para atender as novas regras*

A nova proposta do governo federal concede aos estados um prazo maior para se adaptarem à redução de 4% na alíquota interestadual, referente ao ICMS (Imposto Sobre Circulação de Mercadorias e Serviços). “Esse movimento tributário irá impactar nos processos de apuração do imposto nas empresas que deverão se antecipar, ao máximo, em atualizar seus sistemas para evitar erros, multas e retrabalhos”, afirma Marcos Couto Gestor da Unidade Fiscal, da StarSoft, desenvolvedora de soluções integradas para gestão corporativa.

Dessa forma, de acordo com o governo, os estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste e mais

o Espírito Santo que usam alíquota de 7% deverão reduzi-la a 4% até 2016. Já os estados da região Sul do país, São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, que praticam alíquotas de 12%, terão de diminuí-las a 7% até 2018. Elas permanecerão nesse patamar até 2022 e terão de atingir 4% em 2025. O prazo final, portanto, será de 12 anos. O estado capitaneado terá uma aparente desvantagem, pois a unificação enfraquecerá o FUNDAP (Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias), importante fonte de receita para grande parte dos municípios.

Para integrar, organizar e gerir as questões fiscais das empresas,

localizadas em qualquer estado do país, a StarSoft disponibiliza o StarSoft Applications Gestão Fiscal. A solução centraliza as informações contábeis e fiscais de todos os departamentos, tornando assim a análise mais simples e confiável.

O StarSoft Gestão Fiscal contempla todos os tipos de ICMS praticados no mercado como:

- ✓ ICMS normal
- ✓ ICMS por Substituição Tributária
- ✓ ICMS por Substituição Tributária - Regime Especial
- ✓ ICMS para Diferencial de Alíquota
- ✓ ICMS com Recolhimento Antecipado

Informação

# Tecnologias devem dominar o mercado

Jay Kidd, diretor de tecnologia e vice-presidente sênior da NetApp, lista as mais relevantes previsões ao setor

A NetApp fez um levantamento de algumas tendências de TI que ganharão mais força neste ano e devem continuar em ascensão até 2017. Em 2013, esses segmentos vão conduzir o pensamento das áreas de tecnologia de empresas que tenham uma visão revolucionária, somadas às práticas tradicionais. Jay Kidd, diretor de tecnologia e vice-presidente sênior da NetApp lista as mais relevantes previsões para o setor e Marcos Café, gerente-geral da NetApp no Brasil, avalia essas tendências globais para a realidade brasileira.

#### Flash-Array

A tecnologia será amplamente utilizada para acelerar aplicações e atingirá desde servidores virtualizados e desktops, até ambientes OLTP (processamento de transações online) e serviços de arquivos. As empresas continuarão a integrar o uso de flash em todas as áreas da arquitetura de storage. Os grandes fornecedores de storage estarão em alta anunciando os frutos de aquisições ou os resultados de iniciativas de desenvolvimento próprio. Além disso, na medida em que o foco em Nand flash (memória usada por MP3 players, câmeras digitais e USB) atinge o seu auge, outras tecnologias de

storage solid-state estarão no foco também. A Nand flash armazena dados por algum tempo sem necessitar de eletricidade constante, por isso seu foco são câmeras e MP3 players.

No Brasil: Para Marcos Café, gerente geral da NetApp no Brasil, essa tendência também será forte em 2013 no país. Clientes que demandam por desempenho e necessitam de um tempo de resposta mais rápido, especialmente em transações online onde milissegundos fazem a diferença, como no mercado financeiro, terão um grande interesse em Flash-Array

#### Migração para a Computação em Nuvem

A nova realidade de restrições nos orçamentos de TI vai aumentar o uso de serviços em Nuvem (Cloud Computing), sendo que mais de 30% das organizações irão mover pelo menos uma de suas aplicações corporativas para esta modalidade. A previsão é de que elas irão implementar serviços ligados à nuvem de uma forma mais ampla para disaster recovery, backup ou arquivamento. Parcerias entre empresas de storage corporativo e prestadores de serviços na nuvem irão aumentar em 2013 para ajudar os clientes a tirar proveito dessa tecnologia. As empresas não precisarão



Tendência de mercado será mundial, e brasileiros devem começar a buscar outras alternativas de empresas que ofereçam essas tecnologias

mais escolher entre segurança, confiabilidade e disponibilidade de uma implementação e a escalabilidade e a flexibilidade econômica dos serviços na nuvem. No Brasil: Marcos Café acredita que, no Brasil, há bastante espaço ainda para o crescimento da computação em nuvem.

#### Haverá um duplo padrão em Hypervisors

Em 2013, os clientes terão mais opções para seus ambientes virtualizados. Os hypervisors, softwares que permitem às empresas fazer a virtualização, serão mais procurados pelas companhias. Na maioria dos casos, elas poderão operar

com mais de um fornecedor: o Microsoft® Hyper-V™, por exemplo, vem ganhando uma posição mais firme no mercado corporativo, graças a penetração antecipada do Windows Server® 2012 em implementações de nuvem privada. Em 2013, surgirão várias alternativas de código aberto, incluindo

CloudStack e OpenStack na orquestração de grandes ambientes de nuvem.

No Brasil: Marcos Café avalia que, no Brasil, os clientes vão seguir a tendência mundial e devem começar a procurar outras opções de empresas que possam oferecer essa tecnologia.

## Governo do Estado inicia projeto para implantação de novas vias na cidade

Por Osvaldo Henriques

A Secretária de Estado de Infraestrutura (Seinfra) anunciou nesta quarta-feira (16), através de audiência pública, realizada no Centro de Convivência da Família Padre Pedro Vignola, o projeto de implantação de dois anéis viários em Manaus. A obra prevê a duplicação do Anel Sul, que compreenderá a Estrada do Tarumã, na zona Oeste, até a avenida Santos Dumont e o Anel Leste, localizado entre a Reserva Adolpho Ducke e a rotatória do Distrito Industrial II.

O custo estimado das obras é de 280 milhões, sendo 97,5 milhões para o Anel Sul e 172,7 milhões para o Anel Leste. A titular da Seinfra, Waldívia Alencar, explica que desse valor 10% é de contrapartida do Estado para o Anel Sul e 15% para o Anel Leste, o restante dos recursos virá do Governo Federal. As obras fazem parte do Programa Amazonas 2020, idealizado pelo governador Omar Aziz. Pretende-se com a obra dar mais fluidez ao trânsito de Manaus, melhorando o tráfego de veículos, sobretudo

carretas e ônibus, priorizando a área do Distrito Industrial. "Precisamos desafogar todo o Centro da nossa cidade. Quem está no Distrito pode pegar esses anéis viários, passar na rodovia que será construída, passar pela reserva Ducke e descer a avenida Margarita para chegar até o aeroporto", sugeriu Waldívia Alencar.

A lei 8666, que regulamenta as licitações no país, define que todas as obras que ultrapassem o valor de 150 milhões de reais exigem uma audiência pública para dar conhecimento a população sobre seu projeto técnico e valor. O próximo passo para o início da execução das obras é a abertura do processo licitatório. A previsão é que até meados de abril essa parte do projeto esteja concluída e seja dado início as obras. "Estamos com o projeto concluído, o prazo é de 15 dias, a partir do dia da audiência, para o encaminharmos para a Comissão Geral de Licitação (CGL) que prepara o edital e faz o lançamento. Tudo correndo bem, esperamos que demore no máximo 60 dias para que a empresa vencedora comece

### Por dentro

#### Anéis viários

##### ANEL SUL

**Obra:** Implantação, pavimentação, drenagem e duplicação da antiga Estrada do Tarumã, desde a confluência com a avenida Torquato Tapajós, na altura do Café Joelza, até a junção com a avenida Santos Dumont, que passa em frente ao Aeroporto Internacional Eduardo Gomes.

**Extensão:** 8,3Km.

**Tempo previsto de obra:** 540 (18 meses).

**Desapropriação prevista:** 70 imóveis.

**Valor:** 92.573.963,13R\$.

##### ANEL LESTE

**Obra:** Implantação, pavimentação e drenagem de via urbana de interligação entre a Reserva Adolpho Ducke, da interligação da avenida Margarita, passando pela Reserva do Duque e Ramal do Brasileiro, avenida Cosme Ferreira, até o trevo do Distrito Industrial, no trecho próximo ao Colégio Agrícola.

**Extensão:** 13,10 Km.

**Tempo previsto de obra:** 720 dias (24 meses).

**Desapropriação prevista:** 103 imóveis.

**Valor:** R\$ 191.904.060,05

a trabalhar". A previsão é que a obra seja entregue dois anos após o seu início.

Para a realização da obra, será feita a desapropriação de alguns terrenos. O engenheiro e projetista, José Luis Laghi, responsável pela criação do projeto, explica que para as obras do Anel Sul serão desapropriados 70 imóveis e no Anel Leste 103 imóveis. A Seinfra informou que já estão pontuados os imóveis que estão ao longo do trecho e ela está realizando o cadastro das pessoas afetadas. Os dados serão passados para a Superintendência de Habitação (Suhab) que realizará o processo de desapropriação. A Seinfra também informou que já está realizando reuniões com as empresas que possuem alguma interferência na obra. Entre elas a Oi, Manaus Energia, Companhia de Gás do Amazonas (Cigás) e o Teatro do Amazonas. "Estamos hoje com uma equipe em campo, fazendo exatamente este levantamento das interferências na questão de desapropriação. Também já estamos entrando em contato com todas as empresas que podem causar alguma interferência.

Quando iniciarmos a obra não queremos mais nenhum tipo de intervenção que possa atrapalhar o andamento. O governador Omar quer esse obra pronta em 2014", afirmou Waldívia Alencar. No entanto o contato com os moradores que estão sendo desapropriados só será feito após o início da licitação.

Outro problema abordado na audiência pública diz respeito à questão ambiental, referente principalmente à reserva Ducke. Vários moradores das áreas afetadas, que não queriam a desapropriação, compareceram a audiência e questionaram o porquê não utilizar o parque para a realização da obra. O Presidente do Instituto de Proteção Ambiental do Estado do Amazonas (Ipaam), Antonio Stroski, explica que a Reserva Ducke está protegido por lei ambiental federal e não pode sofrer nenhum tipo de intervenção, as obras só podem ser realizadas para fora da reserva. José Luis Laghi, engenheiro responsável, garantiu que todas as obras ficarão entre 33 metros e 50 metros de distância da cerca do parque.

## PREGANDO NO DESERTO?

Entre os itens que o investidor leva em conta, quando se dispõe a empreender, a logística é um deles; e com acentuado peso. Onde ela se mostra precária, o capital pode até vir a se implantar, mas o fará mediante compensações outras que lhe permitam obter o retorno desejado, no tempo previamente planejado.

No nascedouro da Zona Franca de Manaus, esse foi um dos aspectos levados em conta por seus formuladores. Não foi por outro motivo que a implantação desse modelo de desenvolvimento econômico se deu sob um colchão de incentivos fiscais federais,

estaduais e municipais como contrapartida às empresas que nele atuam.

Mas é um equívoco imaginar que os incentivos fiscais, consubstanciados em vantagens comparativas para quem empreende no Polo Industrial de Manaus em relação a outros centros produtivos, hoje sejam suficientes para atrair e manter negócios. A ZFM não pode prescindir deles, é verdade, mas esse colchão já se encontra bastante exaurido.

Por isso a constante grita dos empresários locais, sobretudo dos que estão diretamente vinculados à ZFM, por investimentos

públicos em logística de transporte, a fim de que se reduza a distância entre Manaus e outros centros consumidores, notadamente os das regiões Sul e Sudeste.

Quando eles falam disso, em geral apontam na direção do aeroporto internacional Eduardo Gomes e da recuperação da BR-319 (Manaus-Porto Velho), que há muito virou um sumidouro de dinheiro. Entretanto não se tem ouvido deles nenhuma menção sobre a BR-080, a ponto de o silêncio chegar a ser ensurdecedor.

Diante desse vácuo, quem resolveu pregar no deserto sobre essa rodovia foi o professor da

Universidade Federal do Amazonas, Ivens Brito de Araújo, o qual está convicto de que, por meio dessa rodovia, com alguns pequenos ajustes no projeto original, esquecido pelos governos militares e aqueles que os sucederem, o gargalo da logística seria atenuado significativamente.

Estamos falando desse assunto nesta edição, no caderno de Economia, cientes de que a provocação, grosso modo, feita por Ivens embute algo de curioso e precisava ser confrontada com outros pontos de vista, no mínimo, para que dela fizéssemos pouco caso jornalístico.

## BR-080, por que não?

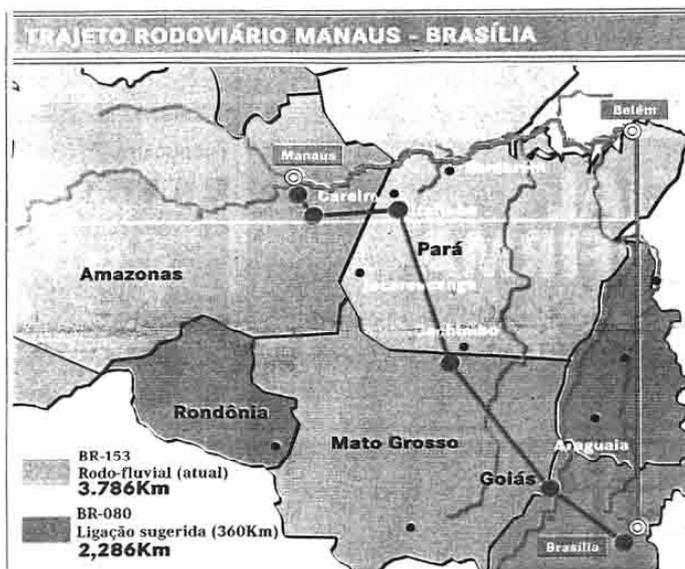
CINTHIA GUIMARÃES  
cynthiaguimaraes@critica.com.br

Condenados ao isolamento geográfico, os habitantes do Amazonas vivem há décadas um drama que emperra o desenvolvimento econômico da região que abriga a 6ª maior economia do País (IBGE, 2010) e o maior polo industrial da América do Sul.

Mas uma solução apresentada pelo doutor em Macroeconomia e Mestre em Desenvolvimento Regional, Ivens Brito de Araújo, promete ser a grande saída para os problemas de transporte e logística enfrentados pelos amazonenses, de maneira mais barata, curta, rápida e com menor impacto ambiental: a rodovia federal BR-080.

A ideia é abrir um "atalho" de 360 quilômetros saindo de Autazes (AM) até Itaituba (PA), seguindo através de um entroncamento com a BR-163 (Santarém-Cuiabá). De lá, é possível aproveitar as rodovias já existentes no percurso do grande mercado consumidor brasileiro. Dessa forma será possível reduzir pela metade o tempo de viagem e o trajeto de 3,7 mil quilômetros entre Manaus a São Paulo, por exemplo.

A proposta não é inédita, mas é desconhecida pela maioria da população e do empresário local. Criado pelo governo de Juscelino Kubitschek (1956-1961) o projeto original da rodovia radial consistia em ligar o extremo oeste do Amazonas, no município de São Gabriel da Cachoeira - passando por Manaus - à então nova capital do País,



Brasília, cruzando o oeste do Pará e descendo rumo aos Estados do Mato Grosso e Goiás. O projeto foi incluído no Plano Nacional de Viação (1964-1973), mas não vingou. Mais tarde foi sepultado pelo governo militar, que preferiu dar início à construção da BR-319, que corta 900 quilômetros da floresta amazônica entre o Amazonas e Rondônia.

Inacabada, ineficiente e envolta em polêmicas, até hoje a BR-319 (Manaus-Porto Velho) é vista como a "salvação da lavoura" pela

indústria e pelo comércio amazonenses. As obras encontram-se embargadas pelo Ibama em razão impacto ambiental que irá causar à fauna e à flora nativas.

### NOVO TRAJETO

O doutor Ivens, professor do Departamento de Economia da Universidade Federal do Amazonas (Ufam), defende que a BR-080 não encontraria obstáculos, pois o percurso sugerido é de terra firme e não passa por reservas indígenas nem áreas de proteção

ambiental, ao contrário da BR 319, que corta regiões de rios e várzeas. "O lado paraense já sabe dessa alternativa e vem trabalhando de maneira informal. Inclusive já existe 200 quilômetros de vicinal", afirma.

Outra vantagem da BR-080 é ajudar a desenvolver os municípios do Baixo Amazonas que se beneficiariam do traçado da rodovia. Entre eles, potenciais produtores agropecuários como Parintins, Autazes, Maués e Nova Olinda do Norte, que cultivam de

INTERLIGAÇÃO DE MANAUS A MALHA RODOVIÁRIA NACIONAL					
Alternativas até Brasília	Distância (km)	Duração	Alternativas até S.Paulo	Distância (km)	Duração
BR-080 sugerida	2.286km	3 dias e 5h	BR-080 sugerida	3.090km	4 dias e 8h
BR-080 original	2.300km	3 dias e 5h	BR-080 original	3.110km	4 dias e 9h
BR-319	3.490km	4 dias e 21h	BR-319	3.971km	5 dias e 14h
Rodo-fluvial pela BR-163	3.667km	6 dias e 4h	Rodo-fluvial pela BR-163	4.148km	6 dias e 20h
Rodo-fluvial pela BR-153	3.786km	7 dias e 12h	Rodo-fluvial pela BR-153	4.590km	8 dias e 15h

### Busca rápida



### Longa distância econômica

O transporte de cargas entre Manaus e São Paulo - nosso principal mercado exportador - dura, em média, 10 dias. São 5 dias de balsa de Manaus até Belém e mais 4 dias de viagem da capital paraense até São Paulo, pelo complexo de rodovias que formam a BR-153 (Belém-Brasília), fora o tempo de baldeação, fiscalização e liberação de cargas.

gado leiteiro a gado de corte, gauraná, laranja e frutas cítricas.

A Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), que clama por uma alternativa para mudar o cenário econômico regional, sequer ouviu falar da proposta. Gilmar

Freitas, economista dessa entidade, responde que a modalidade de transporte rodo-fluvial usada pelas empresas do Estado não é a ideal, pois acarreta em constante movimentação da carga, o que gera avarias e custos. "A alternativa de transporte que movimentasse minimamente a carga e que reduzisse o tempo de viagem da mercadoria (*transit time*) seria a ideal", comenta.

Voz dissonante, o professor que se mostra como o pregador João Batista no deserto, critica a "falta de inteligência" dos intelectuais locais que desconhecem o projeto e a insistência deles na BR-319, o qual considera o maior crime ambiental já feito. "Não existe caminho mais curto que esse. Nós pagamos um preço muito alto por vivermos no isolamento. 90% dos alimentos que chegam aqui vêm de outras regiões como o Nordeste e o Centro-oeste", justifica.

"Não pensamos de forma macroeconômica. Vivemos uma crise que não é política, nem financeira, mas de inteligência", completa.

Manaus, quinta-feira, 17 de janeiro de 2013.

### BR-080, por que não? (continuação)



Professor Ivens Brito diz que BR-080 favorece logística no Amazonas



Trecho da BR-080 em São Miguel (GO), no percurso que leva à Brasília

#### Suframa estuda proposta

Defensor da BR-080, o doutor Ivens começou a se debruçar sobre o assunto em 2006, após resgatar um projeto sobre eficiência logística, do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), encomendado pela então superintendente da Suframa, Flávia Grosso. As informações foram apresentadas em 2007, na Assembleia Legislativa do Estado do Amazonas (ALE-AM), que ignorou o assunto, segundo ele. Hoje, o professor tem mostrado a proposta apenas em suas aulas na universidade. Como não foi procurado, tem evitado também con-

versar sobre o assunto com órgãos oficiais.

O titular da Suframa, Thomaz Nogueira, disse que o projeto da BR-080 está sendo estudado pela autarquia e que sua defesa será uma das prioridades de 2013. "É importante também destacar que a autarquia também continuará apoiando outras soluções logísticas para o Amazonas como, por exemplo, a utilização do Equador e do Peru para que os insumos asiáticos cheguem ao Estado mais rápido e com menos custos", explicou. O transporte hoje é feito via Canal do Panamá.

## CHEIAS DE TECNOLOGIA

### Polaroid na versão digital produzida na Zona Franca

No final do mês chega ao mercado o primeiro lote de três modelos delas

No final deste mês a máquina Polaroid, agora na versão digital e cheia de tecnologia, chegará ao mercado nacional, com produção made in Zona Franca de Manaus, onde ela está sendo fabricada desde dezembro de 2012 pela divisão EMS do Grupo Unicoba.

Foi investido nessa operação

em torno de US 1 milhão, dinheiro que permitirá, entre outros ajustes, a produção das placas eletrônicas com componentes de tamanho reduzido e a adaptação das linhas de montagem com equipamentos de teste e calibração de última geração, que nos permitirá garantir a qualidade dos produ-

tos", Antonio Maldonado, gerente comercial da Unidade EMS.

A capacidade de produção atual é de 40 mil câmeras por mês. Três são os modelos aqui fabricados: o IS326, com 16M pixel, display de LCD de 2,4", zoom ótico de 3x e digital de 4x, bateria de Lítium interna, entrada para



Polaroid ganha três novas versões digitais que são produzidas na ZFM

cartão de memória SD (não incluso), tem recurso de face detection e filma em HD, além de ter um ano de garantia; o IS529, com 16M pixel, display de LCD de 2,7", zoom ótico de 5x e digital de 4x, bateria de Lítium interna, entrada para cartão de memória SD (4GB), recurso de face detection e filma em HD, além de ter um ano de garantia.

; IS827 com 16M pixel, display de LCD de 3,0" com interface touch screen, zoom ótico de 8x e digital de 4x, bateria de Lítium interna, entrada para cartão de memória SD (4GB) tem recurso de face detection e filma em HD, além de ter um ano de garantia.

## DNIT desconhece rodovia

Superintendente argumenta dificuldade ambiental e defende a manutenção da BR-319, obra embargada pelo Ibama

O superintendente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT), Afonso Lins Júnior, desconhece o projeto da BR-080, mas já descarta a proposta de levá-lo adiante. Ele contesta o professor e afirma o trecho sugerido é cheio de veias hidrográficas muito maiores que a BR-319. Lins defende a conclusão da BR-319 como "a melhor alternativa econômica e de transporte para desenvolver o Amazonas". "Não sabia nem que existia, isso é um projeto desse professor. Ele tem que estar no plano nacional. Para eu conseguir a licença ambiental desses 300 quilômetros ia ser muito complicado. É o mesmo problema que tenho com os 400 quilômetros da BR-319 que carece de

licenciamento. É muito complicado para você cortar tudo isso, porque existe muito rio, lago. Teria que ter muita ponte, bueiro. É um custo alto", desqualifica.

Lins rebate as críticas do professor sobre a inviabilidade da BR-319 de que ela não possui condições de tráfego para veículos de carga. "Nossa proposta não é essa. A 319 é uma rodovia de integração e de transporte leve".

Para o DNIT, existem alternativas que o Estado pode discutir em relação ao transporte. "Temos que ponderar quanto à prática. Tudo é mais difícil no Amazonas quando se fala em implantação de alguma coisa. Na BR-319, que é antiga e que já funcionou, existe um problema ambiental grande. Imagina uma nova rodovia que a



Superintendente do DNIT, Afonso Lins Jr

complicação é muito maior? Tudo que é implantação as exigências ambientais são muito maiores. Nós amazonenses deveríamos

nos dar a mãos em prol da 319 que é uma grande alternativa para o Amazonas", justifica.

Hoje o DNIT já possui a licença para fazer os trabalhos de manutenção da BR-319 no próximo verão, com objetivo de deixá-la trafegável nos trechos que já estão asfaltados. O órgão terá o inverno e o verão de 2013 e 2014 para executar o estudo de impacto ambiental da fauna e flora dos 400 quilômetros em questão, que foram tragados pela floresta. "Queremos aprontá-la até 2015. Precisamos de dois verões para construí-la. São cinco lotes de construção, menos de 100km por empresa. É um projeto é diferente, de rodovia-parque, onde tem todo um trabalho e preocupação ambiental", assinala.

**Pontos**

**BR-080: vantagens socioeconômicas**

- ❖ **Uso de um único modal, o rodoviário.**
- ❖ Menor distância, tempo e custo do transporte bi-direcional.
- ❖ **Menor impacto ambiental (360 km).**
- ❖ Interligação com as cidades do Baixo Amazonas (Nova Olinda, Parintins, Maués etc.), produtoras de alimentos.
- ❖ **Redução da dependência de alimentos de outros Estados (87% vêm de outros Estados).**

## Projetos tramitam no Congresso

Para criar uma nova rodovia é necessário alterar o Plano Nacional de Viação através de uma lei que deve passar pelo Congresso. Foi o que aconteceu em 1986, quando o então presidente José Sarney publicou a Lei nº 7.581 que modificou o traçado da BR-080, estabelecendo seu trajeto inicial por Brasília, seguindo pelos municípios de Uruaçu (GO) e São Miguel do Araguaia (GO), no entroncamento com a BR-158.

Já tramita no Senado o projeto de lei 3129/2008, que prolonga a rodovia até Guajará-Mirim (RO) - outro extremo da Amazônia - ideia patrocinada pelos Estados do Mato Grosso e Rondônia, consoante com o silêncio da bancada amazonense.

## Júlio Ventilari

SUFRAMA

# Agenda de negócios

A Suframa fechou a agenda. Participará, durante este ano, em 19 eventos nacionais e internacionais para a captação de investimentos para o Polo Industrial de Manaus. Seis das feiras terão pela primeira vez a presença da autarquia. Uma delas será em maio, em Shangai. Com foco na importação de alimentos e bebidas.

## Contexto

veículos em Manaus.

A cidade recebe, em média, seis mil carros por mês, transformando-se no maior gargalo da mobilidade urbana.

### Amazonas 2020

O programa "Amazonas 2020", prioridade do governo Omar Aziz, começa a sair do papel.

Os anéis viários – primeiro passo do programa – devem custar aos cofres do governo a bagatela de R\$ 97 milhões (o da Zona Sul) e R\$ 172 milhões (Zona Leste). R\$ 104 bilhões serão investidos nas ruas do Distrito Industrial, que mais parecem uma tábua de pilulitos. A revitalização das calçadas de Manaus também está no projeto.

### Gargalo

Com os anéis viários, o governo acredita que deverá desafogar o tráfego de

### Amazonas 'dribla' crise e exporta US\$ 998 milhões

**RICHARD RODRIGUES**  
Equipe EM TEMPO

Mesmo diante do cenário econômico desfavorável no mercado internacional, a venda de produtos amazonenses para clientes estrangeiros rendeu ao Estado US\$ 998,4 milhões entre janeiro e dezembro de 2012. O montante é 8,1% superior ao registrado no acumulado do ano anterior, quando as exportações somaram US\$ 914 milhões, segundo dados divulgados pelo Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic).

O resultado foi comemorado pela Federação das Indústrias do Estado do Amazonas (Fieam), que atribui o desempenho às estratégias adotadas pelas empresas locais para inserir no mercado internacional os produtos da Zona Franca de Manaus (ZFM) aliadas à qualidade dos itens fabricados em território amazonense. "São produtos de grande competitividade, o que despertou o interesse de clientes internacionais e favoreceu as exportações mesmo diante de instabilidade nos Estados Unidos e Europa", disse o assessor econômico da entidade, Gilmar Freitas.

Freitas destacou, ainda, que as empresas locais estão atentas às condições de seus clientes e, diante do cenário econômico atua na prospecção de potenciais

compradores dos itens locais, com destaque para os fabricados no Polo Industrial de Manaus (PIM). "O principal mercado consumidor dos produtos amazonenses são os países da América do Sul, mas, como o Estado também atende países fora do Mercosul que estão em crise, a indústria local também direcionou o foco para outros clientes, além dos Estados Unidos e da Europa", observou o assessor, ao citar que o continente africano e o Oriente Médio também estão no foco do

#### MERCADO

**Nem mesmo a medida adotada pela Argentina de "barrar" a entrada de produtos estrangeiros em seu território freou as vendas do Amazonas para o país "hermano", segundo a Fieam**

empresariado amazonense.

A Fieam salientou que nem mesmo que a medida adotada pela Argentina, maior importador de produtos "made in PIM", de "barrar" a entrada de produtos estrangeiros em seu território freou as vendas do Amazonas para o país "hermano". "As medidas não surtiram efeito, mas o empresariado local está atento às imposições e com isso tem buscado outros caminhos para vender", relatou Freitas.

O economista Assis Mourão Júnior também considerou as exportações satisfatórias, mesmo diante das adversidades. "O Amazonas enfrenta problemas de logística que de certa forma interferem em sua competitividade frente a outros Estados brasileiros, mas as exportações locais se sobressairam por conta das estratégias adotadas pelo empresariado para conquistar clientes estrangeiros. Além disso, há ainda a questão dos altos gastos com impostos, situação que já poderia ter sido contornada com uma reforma tributária, situação que também interfere nos resultados alcançados", observou.

O economista salientou ainda que se não fossem os entraves tributários somados aos altos gastos com impostos trabalhistas, o Amazonas poderia ter registrado um aumento bem maior do que o obtido. "Esses problemas precisam ser resolvidos e não podemos nos conformar apenas com os resultados alcançados até o momento. Produtos de qualidade, como telefones celulares, motocicletas e preparação de bebidas, o Estado já industrializa e tem aceitação garantida no mercado internacional, mas esses itens terão maior presença no mercado internacional quando forem adotadas medidas que estimulem ainda mais a indústria amazonense", comentou.

### Argentina é a maior compradora

Os responsáveis pelo maior volume de compras dos produtos amazonenses em 2012 foram Argentina, Colômbia, Venezuela, Estados Unidos e Chile, que juntos responderam por US\$ 615,2 milhões das vendas para o mercado internacional entre janeiro e dezembro do ano passado. O montante foi 13,8% superior ante o acumulado de 2011.

A Argentina liderou a demanda por itens do PIM e

comprou US\$ 244,3 milhões em produtos do Estado. Em segundo lugar veio a Colômbia (US\$ 136,6 milhões), seguida pela Venezuela (US\$ 132,4 milhões), Estados Unidos (US\$ 54,1 milhões) e Chile (US\$ 48,1 milhões).

Entre os produtos locais mais procurados por clientes estrangeiros estão as preparações para bebidas, que renderam às empresas do setor US\$ 200,2 milhões em vendas e as

motocicletas de 125 cilindradas, cujas transações comerciais somaram US\$ 163,3 milhões às indústrias do PIM. Os telefones celulares também estão entre os itens mais procurados e as vendas do produto registraram US\$ 120,2 milhões no ano passado, seguido pelos aparelhos e lâminas de barbear, que renderam ao empresariado US\$ 84,5 milhões e US\$ 38,5 milhões, respectivamente.



Segmento de bebidas teve destaque na pauta de exportação do Amazonas no ano passado

## Jander Vieira



### — Visita ilustre

O gerente-geral do Tropical Hotel, Antônio Maglione, recebeu o superintendente da Suframa, Thomaz Nogueira, para o almoço no restaurante Tukano. Em seguida, visitaram as obras de recuperação de duas alas do hotel, que muito em breve serão reinauguradas. Ao sair, Thomaz disse estar surpreso com o que está acontecendo no tradicional hotel da Ponta Negra. O gerente Antônio Maglione garantiu que, dentro de alguns dias, terá mais 40 apartamentos totalmente recuperados e remodelados. Viva!