



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local Mídia Impressa

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, segunda-feira, 18 de fevereiro de 2013

JORNAL DO COMMERCIO

Split cai no gosto popular 1
ECONOMIA

JORNAL DO COMMERCIO

Reforma Tributária 2
POLITICA

A CRITICA

Estancada e com inflação 3
ECONOMIA

DIÁRIO DO AMAZONAS

Lei do Descanso onera frete no PIM..... 4
ECONOMIA

Split cai no gosto popular

Durante um café da manhã regional, depois de uma noite bem dormida, ao som dos grilos, cigarras e pássaros noturnos da floresta, o gerente do hotel de selva, no meio da Amazônia, confirma: "Aqui, nós usamos em nossos apartamentos, split LG com o gás ecológico (R-410A)". Com essa confirmação fica mais claro quais serão as grandes bandeiras defendidas pela corporação, que atualmente possui cerca de 15 por cento do mercado de condicionadores de ar do país: a satisfação do cliente e a defesa intransigente do meio ambiente. Pelos primeiros cálculos, estima-se que os brasileiros vão ter à sua disposição este ano, uma produção, de todos os fabricantes, de aproximadamente 3 milhões de aparelhos split. E para tentar aumentar a fatia nesse bolo, a LG Refrigeração está apostando, além do gás ecológico, que não agride a camada de ozônio, na tecnologia Inverter. Afinal, a empresa foi a primeira no Brasil a utilizar a novidade. De acordo com os técnicos, os aparelhos LG que já alcançaram 100 por cento de nacionalização, oferecem ao cliente uma grande satisfação, principalmente, pela diminuição do barulho, pela economia de 40 por cento na conta de energia e pela manutenção constante da temperatura do ambiente. Outro detalhe desses aparelhos é a rapidez com que o consumidor alcança o frio desejado.

Todos esses recursos técnicos, baseados em novas tecnologias, estão ajudando a popularizar ainda mais o aparelho split. Para o gerente de produto da LG, Mauro Apor, outros fatores estão contribuindo para essa popularização: "Junto com a diminuição dos preços, observa-se também uma maior acessibilidade a esses aparelhos. Você entra em qualquer loja de departamentos e encontra uma enorme varie-



Dentro da proposta ecológica, a LG aposta no gás ecológico -que não agride a camada de ozônio, e na tecnologia Inverter, novidade apresentada ao mercado pela empresa

dade desses produtos", destacou. Mauro lembra ainda que a forma de pagamento, disponibilizada pelas redes de lojas em todo o país, é outro fator favorável ao consumidor. O autônomo Francisco Pereira, 62, morador da zona norte, estava fechando a compra de um aparelho de 12 mil btus, na loja Bemol da ave-

nida Eduardo Ribeiro, quando foi abordado pela reportagem. Segundo ele, os motivos que o levaram a trocar o antigo ar-condicionado de janela por um novo aparelho foi a queda no preço. "Até pouco tempo, esses aparelhos custavam muito caro. Agora, tem de todo preço. Como são mais silenciosos, eu vou levar

um split", disse Francisco. A aposentada Valdomira Fernandes da Silva foi outra que apostou na facilidade do pagamento em 6 vezes, no cartão da própria loja, e levou para casa um aparelho de 7 mil btus. No inverno, lá em casa, quase eu não ligava o ar, mas no verão, as crianças sofrem, por isso, resolvi investir nesse split",

justificou a aposentada.

Para atender toda essa demanda que o mercado está sofrendo com a popularização dos aparelhos split e diante de um cenário promissor, além de estar consciente da necessidade de investimentos no Polo Industrial de Manaus (PIM) a empresa está finalizando uma nova fábrica.

Esse espaço de 13 mil metros quadrados, abrigará toda a produção de ar-condicionado e mais a produção de TV. Mil novos empregados deverão ser contratados. Ao todo no Brasil a LG tem quase 6 mil funcionários, e além de Manaus, tem fábricas em duas cidades do interior paulista.

Reforma Tributária

“Perda de atrativo será o maior prejuízo”

Por Lucas Câmara

A reforma tributária que está na pauta do Congresso Nacional neste primeiro semestre, e que visa acabar com a “guerra fiscal” entre os estados terá o seguinte efeito: diminuição da atratividade da ZFM (Zona Franca de Manaus) para os investidores. Quem faz o alerta é o deputado federal Francisco Praciano (PT).

Na opinião do parlamentar, as isenções fiscais são a grande arma do Polo Industrial de Manaus (PIM) para atrair investimentos, já que o estado sofre com a falta de infraestrutura, logística e mão de obra. No entanto, com uma alíquota igual para todos os Estados, estes incentivos deixam de ser um fator determinante para a instalação de uma empresa na região.

“Quando temos isenção em cima de 17% somos atrativos; já uma isenção em cima de 4% passa a não ser atrativa, principalmente em uma Zona Franca que não tem portos, aeroportos, estradas, rodovias, que está distante do centro consumidor, onde a mão de obra é mais difícil. Então é muito melhor para os investidores ficar próximo do Rio de Janeiro e São Paulo, onde a mão de obra é mais qualificada, a logística é mais simples, com bons portos e aeroportos do que vir para Manaus com uma isenção de 4%”, acredita.

Mas, apesar da visão pessimista, Praciano lembra que o



Foto: Divulgação

Praciano diz que as isenções fiscais são as maiores armas do Amazonas

Governo Federal deu garantias que caso algum Estado tenha perdas, será criado um fundo de compensação. Diante desses dois cenários, o petista não soube avaliar se a reforma trará prejuízos à economia amazonense.

“Se o Amazonas independentemente dos detalhes perder, este fundo de compensação cobriria esse prejuízo. A reforma tributária, se for ampla –porque existem propostas de minirreformas –, eu não posso dizer com precisão se vai ser prejudicial ou benéfica para o Polo Industrial de Manaus.

A fala de Praciano parece responder a uma cobrança feita pela deputada federal licenciada Rebecca Garcia (PP). Em recente entrevista ao *Jornal do Commercio*, a atual Secretária de Governo de Omar Aziz (PSD) cobrou garan-

tias do Governo Federal para a manutenção do modelo, caso a nova tributação seja aprovada. “Mexer nas regras de tributação coloca em risco a ZFM. Mas, não dá também para fazer uma reforma pensando só na gente, no Amazonas. Somos minoria. A questão tem que ser bem acompanhada, pois a reforma deve ocorrer, mas o Governo Federal precisa nos dar garantias de que a ZFM não será prejudicada”, disse Rebecca no início de fevereiro.

Como uma possível solução para o impasse, Praciano sugeriu ainda um regime de exceção na cobrança de tributos dos produtos produzidos no PIM. “Eu gostaria que tivesse um jeito de excetuar a Zona Franca. Vamos acabar com a guerra fiscal, vamos reduzir a 4% o ICMS para todo mundo, exceto para pro-

duto da Zona Franca. Se isso fosse possível manteríamos a atratividade e a continuidade da ZFM”, defendeu.

Atuação da Bancada

Francisco Praciano negou falta de comprometimento da bancada federal na luta pela preservação do Polo Industrial de Manaus. Segundo ele, a bancada tem se esforçado, mesmo que sem visibilidade, na defesa dos interesses amazonenses. Ao *Jornal do Commercio*, ele explicou que, em Brasília, a maior interlocução em relação ao Polo Industrial de Manaus não se dá no plenário da Câmara dos Deputados, mas sim no Palácio do Planalto e na Casa Civil, já que quando se fala de Zona Franca, “o resto do Brasil será sempre contrário”.

“Tem muito trabalho que não é visto. Nossos benefícios tiram a atratividade dos outros Estados. Nesta luta, oito deputados federais e três senadores ‘nem arranham’ as outras bancadas. A gente perde todas, e não é por falta de força dos indivíduos – nós temos o líder do governo no senado (o senador Eduardo Braga –PMDB) –mas nem por isso podemos garantir, em plenário, que a ZFM está salva por mera desvantagem numérica. Nesse caso, a bancada tem que ser forte para ganhar e convencer o Governo Federal. A gente convence o Governo e o Governo convence a bancada –que é maioria”, justificou Praciano.

Estancada e com inflação

> O desempenho da economia foi o pior entre os países emergentes. Perdeu até para os EUA, que está em crise desde 2008.

> A cada dia crescem os temores de que o Brasil não conseguirá resolver seus eternos problemas estruturais.

> Para entrar no eixo do crescimento, é preciso mudanças drásticas e elas devem começar pela educação, por exemplo.

O desempenho da economia brasileira na última década chamou a atenção do mundo. O Brasil passou a ser considerado como uma futura potência econômica, junto com a Rússia, Índia, China e África do Sul - o chamado grupo dos BRIC'S. Houve muitas razões para crer nisso. Ao longo dos últimos 10 anos, o Produto Interno Bruto (PIB) cresceu a uma taxa média de 5% ao ano. Esse ritmo de crescimento permitiu que cerca de 40 milhões de brasileiros alcançassem um nível a mais na escala social, engrossando a classe média para próximo de 110 milhões de pessoas. Contudo, em 2011 o PIB cresceu apenas 2,7% e desde então o que se viu foi quase uma estagnação da economia. A crise econômica se agravou em outros países, a inflação subiu por aqui, fugindo do centro da meta, colocando em cheque a força do Brasil. O Governo adotou diversas medidas, mas os efeitos ainda não apareceram.

PÍFIO

A economia do Brasil cresceu

Definição

No Brasil, a classe média corresponde a famílias de quatro pessoas que totalizam renda mensal entre R\$ 1.164 e R\$ 4.076. Em 2002, 38% da população pertenciam a essa classe social. Hoje, esse percentual cresceu: é de 53%.

miseros 0,9% em 2012, desempenho muito inferior ao alcançado pela África do Sul com 3,2%, Rússia 4%, Índia 5,5% e China 7,6% (o chamado BRIC'S - aquelas nações que irão dominar o mundo a partir de 2050). Os nossos vizinhos latino-americanos como México, Chile, Argentina e Colômbia também ganharam do Brasil. O desempenho da economia brasileira foi tão ruim que perdeu até para os Estados Unidos, que está atolado na crise econômica desde 2008. Além do píffio crescimento, há outros indicadores que preocupam. Em 2011, o Banco Mundial classificou o Brasil na 126ª posição



no ranking de países com "facilidades para fazer negócios", composto por 183 países. Em 2010 o Brasil estava na posição de número 120. Com isso, a cada dia crescem os temores de que o país não conseguirá resolver seus eternos problemas estruturais. Essa, inclusive, é uma das razões que leva a crer que o Brasil não voltará a crescer em tor-

no de 5% ao ano, como aconteceu durante a última década.

ESTÍMULO

O Governo brasileiro até que tem se esforçado para promover o crescimento. Houve redução de impostos, expansão do crédito e estímulo fiscal. Infelizmente essas medidas não surtem efeitos de um dia para outro. É preci-

so certo tempo para observar seus impactos, os quais se acreditam, serão sentidos somente em 2014. De outro lado, há um preço a pagar: a inflação, que tem apresentado elevações desde junho do ano passado quando estava próxima de 0,1% ao mês, até atingir 0,86% em janeiro deste ano. No acumulado dos últimos 12 meses, já temos uma inflação de 6,15%, portanto 1,65 pontos percentuais acima do centro da meta de 4,5%. Se houver inflação com taxa de crescimento razoável, tudo bem. O detalhe é que para 2013, a previsão de crescimento do PIB varia de 1,5% a 3%; muito baixo se considerarmos que a inflação esse ano pode chegar aos 7%, embora a previsão seja de 5,7%.

RECEITA

Para ter crescimento sustentável, o Brasil precisa sofrer mudanças radicais. Os gastos com infraestrutura são uma necessidade iminente. Em 2012, a presidente Dilma anunciou o projeto de R\$ 133 bilhões para construção e duplicação de rodovias e ferrovias. O sistema educacional

é precário, pois além de não formar mão de obra suficiente, quando o faz é de baixa qualidade. Novas reformas educacionais estão projetadas para reduzir a escassez de engenheiros que, inclusive, levou as empresas brasileiras a contratar engenheiros de outros países. Nosso sistema tributário é um dos mais onerosos e complicados do mundo. É óbvio que as empresas e, sobretudo, os cidadãos, estão cada vez mais frustrados com a excessiva carga tributária sem uma contrapartida adequada. As conquistas do Brasil em tempos recentes são consideráveis. Contudo, atingimos um patamar que exige mudanças mais agressivas para colocar o país no eixo do crescimento. Ainda há barreiras difíceis de serem rompidas, como por exemplo, a corrupção, baixa qualificação da mão de obra, burocracia e a política. Para o Brasil seguir uma trajetória sólida de crescimento, terá que depender menos dos recursos naturais e investir no desenvolvimento de seu povo. Educação!

Lei do Descanso onera frete no PIM

TEXTO Henrique Saunter
FOTO Michel Dantas/10/09/2007

MANAUS

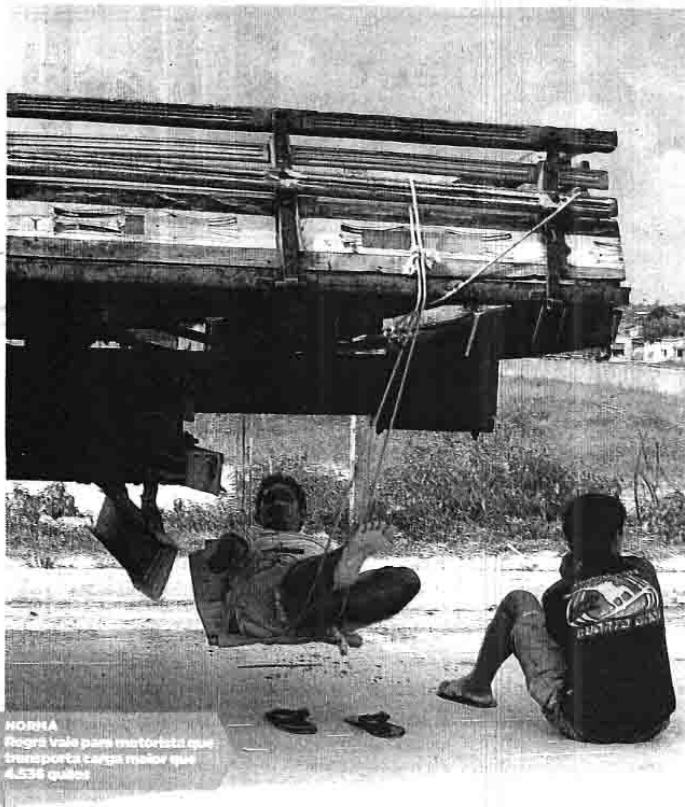
A Lei 12.619/12, que ficou conhecida como a 'Lei do Descanso' para motoristas de caminhão, deve refletir em um aumento de até 8% no valor do frete das transportadoras no Amazonas. A norma vem causando polêmica desde a sua aprovação, no ano passado, e setores da economia, como a indústria, já declararam que a medida pode acarretar na perda de competitividade dos produtos do Polo Industrial de Manaus (PIM).

A lei determina o controle obrigatório da jornada de trabalho do profissional, com direito a uma parada por 30 minutos a cada quatro horas de rodagem e intervalo de repouso diário de 11 horas.

A alta no custo do frete é resultado da contratação de maior número de caminhoneiros ou ainda na adaptação das cabines dos veículos para o repouso dos trabalhadores e pagamento de diárias em hotéis.

"Para nós, que estamos aqui (no Amazonas), a lei trará mais malefícios, não pelo seu conteúdo, porém pela condição geográfica que nos caracteriza. Necessitaremos renegociar junto a nossas seguradoras e empresas de rastreamento as tarifas exorbitantes. Precisaremos convencer nossos colaboradores da necessidade do cumprimento dessas novas diretrizes", disse o secretário do Sindicato das Empresas de Agenciamento, Logística e Transportes Aéreos e Rodoviários de Cargas do Estado do Amazonas (Setcam). Raimundo Augusto de Araújo Neto.

O representante da entidade mostrou preocupação na qualidade das rodovias, criticando a precária situação das estradas brasileiras, como a falta de sinalização. "O Estado transferiu para as empresas a questão da segurança, que custa muito caro. Faltam pontos de apoios nas rodovias e estas, precariamente sinalizadas, estão, em sua grande maioria, em lastimável estado de conserva-



Os motoristas de caminhão **deverão ter repouso de no mínimo 11 horas por dia, além do descanso** de 30 minutos a cada quatro horas ininterruptas de direção.

LEI
*Sindicargas
fiscaliza
empresas*

Para o secretário do Sindicato dos Trabalhadores de Cargas do Amazonas (Sindicargas-AM), Ronaldo Bonta, poucas empresas estão se adequando às novas normas da Lei 12.619/12, que ficou conhecida como a 'Lei do Descanso' para motoristas de caminhão.

Segundo ele, algumas empresas estão tentando se enquadrar, mas, em outras, o sindicato está 'em cima' para garantir o cumprimento da medida. Ele acredita que o maior desafio vai ser encontrado nas companhias que trabalham com motoristas terceirizados e às empresas que atendem o governo. "Sabemos de casos de empresas de cimento e eletricidade que enquadram os seus motoristas de caminhão em outras categorias, onde a fiscalização não é eficiente. Vamos formalizar uma denúncia no Ministério Público", revelou Bonta. O secretário informou que o Sindcargas vai ficar atento e cobrar o a contratação de dois motoristas por viagem, ou a adequação das cabines dos caminhões.

FRASE



Nelson Azevedo.
Vice-presidente
da Fieam

Temos conversado com as transportadoras para que a lei não reflita no preço do frete, mas acredito que isso será inevitável"

ção. cremos que esta é mais uma das muitas leis sancionadas cujo destino é a não subordinação aos seus efeitos", ressaltou Araújo Neto.

Para o vice-presidente da Federação da Indústria do Estado do Amazonas (Fieam), Nelson Azevedo, o setor está atento à possível perda de competitividade do Polo Industrial. "Ficamos preocupados, porque hoje o nosso produto já é difícil de competir com os importados. Temos conversado com as transporta-

doras para que a lei não reflita no preço do frete, mas acredito que isso será inevitável", confirmou Azevedo.

Migrar para outros meios de transportes, segundo Azevedo, não é uma saída para o problema. Conforme o dirigente, os modais fluvial e marítimo são mais lentos. "Precisaríamos de um estoque no fabricante, em trânsito e outro na ponta do consumo", completou o porta-voz da Fieam.

Já o presidente em exercício da Federação do Comércio

de Bens, Serviços e Turismo do Amazonas (Fecomércio-AM), Aderson Frota, concorda que a lei vai onerar o custo do frete em um primeiro momento, mas que esse efeito é compensado pelo ganho social.

"Isso vai fatalmente aumentar o custo do frete, mas, pelo lado social e humano, esse reajuste se justifica muito. É lógico que o empresariado trabalha com o custo e a economia da sua operação e ninguém quer pagar um frete mais caro", destacou.