



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição 10 matérias

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, sexta-feira, 11 de fevereiro de 2011

DIÁRIO DO AMAZONAS Fábricas do PIM iniciam o ano importando 50% mais insumos 1 VEICULAÇÃO LOCAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO DILMA INICIA CORTES DAS EMENDAS DO CONGRESSO 2 VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO Corte de R\$ 10 bi cobre rombo de Estados e cidades 3 VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO Atividade industrial recua em dezembro 4 VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO MANTEGA INSTALA FÓRUM DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO 5 VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO CORTE SÓ ATENUA TENDÊNCIA DE ALTA DOS GASTOS FEDERAIS 6 VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO INDÚSTRIA PREOCUPADA COM BNDES 7 VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO Faturamento da indústria teve alta recorde em 2010, segundo a CNI 8 VEICULAÇÃO NACIONAL	
JORNAL DO SENADO Zona franca faturou US\$ 35 bi no ano passado, diz Vanessa 9 VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Disputa entre montadoras adia carro híbrido e elétrico no país 10 VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO DIÁRIO DO <u>AMAZONAS</u>	EDITORIA
	TÍTULO Fábricas do <u>PIM</u> iniciam o ano <u>importando 50%</u> mais insumos	
ORIGEM	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO		

Empresas elevaram compras de partes e peças de R\$ 577,4 milhões para R\$ 866,7 milhões.

Manaus - As importações do Amazonas aumentaram 50,1% em janeiro deste ano em relação ao mesmo período de 2010. A indústria comprou US\$ 866,7 milhões no mês passado, enquanto que no primeiro mês do ano passado esse valor foi de US\$ 577,4 milhões.

Em relação a 2008, período anterior à crise econômica internacional, iniciada no mercado imobiliário dos Estados Unidos, as importações de 2011 tiveram alta de 14%.

Segundo o Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), as exportações somaram US\$ 74,5 milhões, um aumento de 19,2% em relação a janeiro de 2010 (US\$ 62,4 milhões). Em relação a 2008, as exportações foram 14,5% menores.

O foco de 98% das fábricas do Polo Industrial de Manaus (PIM) é o mercado brasileiro, mas para atender a economia nacional, 90% das fábricas dependem dos insumos importados, explicou o economista e consultor de empresas José Laredo.

Na avaliação dele, o mercado deve continuar crescendo, mas não ao ritmo de 2010, já que a inflação está apresentando seguidas altas. “Para segurar a inflação, o governo (federal) anunciou corte nos gastos. Como o governo é um grande comprador, reduzindo os gastos ele retrai a renda e o consumo”, observa Laredo.

Componentes asiáticos

A China, principal fornecedora do PIM, aumentou em 34,7% as vendas de componentes para o Amazonas, em relação a janeiro de 2010. As vendas da China para o PIM somaram US\$ 279,4 milhões em janeiro de 2011, enquanto que o volume em janeiro do ano passado foi de US\$ 207,4 milhões.

O Japão vendeu US\$ 112,1 milhões em insumos para o Amazonas no mês passado, resultado que foi 92% melhor para os japoneses que no mesmo mês de 2010.

O terceiro lugar no ranking dos principais fornecedores internacionais das indústrias do Amazonas está a Coreia do

Sul, com vendas no valor de US\$ 108,7 milhões em janeiro desse ano, 11,2% acima das vendas de janeiro do ano passado US\$ 97,7 milhões.

As compras no exterior de Peças para Aparelhos Receptores Radiodifusores de Televisão tiveram um aumento de 43,7% em 2011, em relação verificado no início de 2010.

Peças e Acessórios para Motocicletas e Ciclomotores dobraram as compras em janeiro de 2011. Enquanto no ano passado o volume desse item foi de US\$ 16,4 milhões, nesse ano o resultado foi de US\$ 32,8 milhões.

Em terceiro lugar nas compras externas estão Outros Circuitos Integrados Monolíticos (componentes para produtos eletrônicos), que aumentaram em 42% as compras em 2011. O volume desses componentes no mês passado somou US\$ 28,3 milhões, contra US\$ 19,8 milhões no mesmo período de 2010.

Compradores externos

Argentina, Venezuela e Colômbia são os principais compradores dos produtos do Polo Industrial de Manaus. A Argentina comprou US\$ 27,12 milhões em janeiro de 2011, 4% acima do que foi negociado no mesmo mês do ano passado.

A Venezuela voltou ao segundo lugar no ranking dos compradores, apesar das vendas terem caído 17% em relação ao ano passado. Na comparação dos períodos, as vendas para os venezuelanos caíram de US\$ 8,5 milhões para US\$ 7,8 milhões.

Já a Colômbia aumentou em 18,7% as compras de produtos do PIM. Em janeiro de 2010 foram de US\$ 7,6 milhões e em janeiro de 2011 US\$ 6,4 milhões.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO DILMA INICIA CORTES DAS EMENDAS DO CONGRESSO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Presidente barra artigo no Orçamento que dava a gastos paroquiais status de prioridade Lu Aiko Otta - O Estado de S.Paulo

Ao sancionar ontem o Orçamento de 2011 com vetos, a presidente Dilma Rousseff abriu caminho para cortar uma série de despesas tipicamente realizadas por meio de emendas de parlamentares.

Verbas para programas como a compra de instrumentos musicais para Tartarugalzinho (AP), apoio financeiro à Paixão de Cristo de Arapiraca (AL), a construção de um centro de convivência de idosos em Goiânia (GO) ou a preservação do patrimônio histórico da Mitra Arquidiocesana de São Paulo (SP) haviam sido incluídas por deputados e senadores num grupo de despesas que não podem ser contingenciadas, ou seja, que não podem ser suspensas ou cortadas.

Assim, esses projetos paroquiais estavam com o mesmo status de prioridade que o pagamento da dívida pública ou dos benefícios da Previdência, por exemplo. Dilma vetou esse artigo, o que quer dizer que esses gastos poderão ser alvo da tesoura da equipe econômica, no detalhamento de cortes a ser divulgado semana que vem.

O **Ministério** do Planejamento sugeriu o veto, alegando que a exclusão de despesas da "base contingenciável" dificulta o cumprimento da meta do superávit primário (poupança de recursos públicos para o pagamento da dívida). Ou seja: se for respeitar o desejo dos parlamentares e preservar esses projetos, o governo terá de efetuar cortes em outras áreas. Do contrário, a meta não será atingida.

Em outro veto, a presidente rechaçou uma tentativa do Congresso de controlar, ao menos parcialmente, o destino de verbas do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). A Lei Orçamentária de 2011 permite que o Executivo remaneje por conta própria até 30% das verbas destinadas a esse programa. Os parlamentares incluíram um dispositivo pelo qual as movimentações superiores a 25% precisariam ser analisadas no Congresso, por um comitê ligado à Comissão Mista de Orçamento. Esse dispositivo foi vetado.

O **Ministério** do Planejamento explicou que o mecanismo sugerido pelos parlamentares poderia atrasar as obras do PAC. Normalmente, no final do ano, o governo verifica o ritmo dos projetos e retira dinheiro dos que estão atrasados, para turbinar os que estão em bom andamento.

Consultar o Congresso para fazer esses ajustes tornaria esse processo demorado ou mesmo inviável. As obras em estágio final seriam as mais prejudicadas, acreditam os técnicos.

Foi brecada também a tentativa de incluir no Plano Plurianual 2008-2011 uma série de projetos, como a ampliação da guarita do píer petroleiro no porto de Fortaleza ou o veículo leve sobre trilhos do Distrito Federal.

Na avaliação do Planejamento, a previsão de recursos para esses projetos não é suficiente para concluí-los no prazo estipulado. Sua inclusão poderia provocar a pulverização dos recursos públicos destinados a investimentos, aumentando o risco de atrasos e paralisação de obras.

Decreto. A Lei Orçamentária foi sancionada sem o corte de R\$ 50 bilhões anunciado anteontem pelo **Governo Federal**, tendo o ministro Guido Mantega (FAZenda) como porta-voz.

A redução de despesas será feita mediante decreto de execução financeira que a ministra do Planejamento, Miriam Belchior, prometeu para a próxima semana. No momento, os técnicos estão passando um pente-fino na programação de gastos de cada **Ministério** para decidir quais serão suspensos. Os cortes serão feitos com base numa lista de prioridades elaborada pelos ministros.

O QUE DILMA VETOU

Blindagem

Inclusão de projetos paroquiais na lista de despesas que não podem ser contingenciadas Restrição ao PAC Dispositivo que impunha consulta ao Congresso para remanejar acima de 25% das verbas do PAC Plano Plurianual Inclusão no plano 2008-2011 de projetos sem previsão de verbas

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Corte de R\$ 10 bi cobre rombo de Estados e cidades		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Governo Federal diz que governos regionais não conseguirão cumprir a meta de superávit primário prevista para este ano

Adriana Fernandes - O Estado de S.Paulo

Estados e municípios não devem novamente cumprir a meta de superávit primário prevista para este ano, o que levou o **Governo Federal** a fazer um corte maior das despesas do Orçamento deste ano. Dos R\$ 50 bilhões de corte anunciado ontem, R\$ 10 bilhões foram destinados a cobrir o que o governo calcula que faltará para o cumprimento da meta dos Estados e municípios.

Pelos cálculos do governo, os outros R\$ 40 bilhões do corte serão necessários para atingir a meta de superávit do chamado governo central, que reúne as contas do Tesouro Nacional, Banco Central e Previdência Social.

A meta de superávit prevista para os Estados e municípios de 2011 é de R\$ 36,1 bilhões, mas o governo já conta que ela não será atingida, segundo fontes ouvidas pela Agência Estado. E, dessa vez, o governo fará um esforço adicional para compensar.

No ano passado, os governos regionais não cumpriram a meta de 0,95% do Produto Interno Bruto (**PIB**). Os Estados e municípios fizeram um superávit de apenas 0,56% do **PIB** (R\$ 20,63 bilhões) e o governo optou em não fazer um esforço adicional para compensar o resultado menor nas contas dos governos regionais, como ocorreu em anos anteriores. Com isso, teve que recorrer ao mecanismo que permite o abatimento das despesas do **PAC** para considerar a meta cumprida.

Culpa. O ministro da Fazenda, Guido Mantega, chegou a culpar os Estados e municípios pelo fato de o governo não ter cumprido a meta cheia de 3,1% do **PIB** de superávit das contas de todo o setor público (governo central e governos regionais) em 2010.

Mesmo com o aumento das transferências da União previsto para este ano, muitos Estados e municípios receberam nos últimos dois anos autorização da Fazenda para realizarem novos empréstimos, abrindo espaço para mais gastos. Entre 2009 e 2010, as operações de crédito bateram recorde e atingiram R\$ 18,77 bilhões, com alta de 215% em relação aos dois anos anteriores.

Por terem refinanciado as suas dívidas com a União, os Estados e as principais cidades brasileiras estão sob a tutela do Tesouro, que cumpre para eles o papel que o FMI teve para o **Brasil** no passado. Eles são obrigados a seguir rigorosos programas fiscais - com metas e penalidades - acertados com o Tesouro. Foi com base nessa estrutura de controle que a União conseguiu, nos últimos anos, que os governos regionais seguissem as metas definidas para eles no superávit primário do setor público.

Segundo fontes da Fazenda, as flexibilizações para novos empréstimos foram feitas sem análise técnica aprofundada e uma contabilidade mais ampla que medisse o impacto geral nas contas dos governos regionais. O problema vai agravar ainda mais o quadro das contas dos Estados, porque muitas liberações para a contratação dos empréstimos ainda não surtiram efeito.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO		EDITORIA
	TÍTULO Atividade industrial recua em dezembro		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

PRODUÇÃO 2

A CNI (Confederação Nacional da Indústria) divulgou ontem que o faturamento real (descontando a inflação) recuou 0,6% no último mês de 2010, no dado sem a influência de

fatores sazonais. Em 2010, o faturamento da indústria brasileira cresceu 9,9% na comparação com o ano anterior.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO MANTEGA INSTALA FÓRUM DE <u>DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Luciana Ottoni | De Brasília

Medidas econômicas de repercussão abrangente, como a segunda versão da Política de Desenvolvimento Produtivo, serão discutidas pelos integrantes do governo no Fórum de Desenvolvimento Econômico.

O fórum foi instituído ontem pelo ministro da Fazenda, Guido Mantega, em Brasília, com a participação de titulares de 12 Ministérios e representantes das instituições financeiras federais.

A segunda versão da Política de Desenvolvimento Produtivo está praticamente pronta e aguarda a definição de algumas medidas do governo para ser apresentada. As ações serão direcionadas a alguns setores, serão focadas em inovação tecnológica e dependem, entre outros acertos, das novas condições de financiamento das linhas ofertadas pelo BNDES, que contarão com menor subsídio por parte do Tesouro Nacional.

O tema faz parte da agenda de discussão do Fórum de Desenvolvimento Econômico, que debaterá também medidas de desoneração tributária, a exemplo da

desoneração dos encargos incidentes sobre a folha de pagamento das empresas, e ações relacionadas à competitividade empresarial, como estímulo às exportações.

A meta é ganhar tempo e fazer a convocação dos integrantes do fórum para a análise e avaliações setoriais quando for necessário planejar e idealizar políticas públicas setoriais que exijam o envolvimento de vários órgãos federais.

O Fórum de Desenvolvimento Econômico será coordenado pelo ministro Guido Mantega. Além da Fazenda, integram o fórum os Ministérios da Casa Civil, do Planejamento, do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e da Ciência e Tecnologia. E também as pastas do Trabalho, da Previdência, do Turismo, da Agricultura, da Pesca, da Educação, além da Secretaria de Assuntos Estratégicos, o BNDES, Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO CORTE SÓ ATENUA TENDÊNCIA DE ALTA DOS GASTOS FEDERAIS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Claudia Safatle | De Brasília

A política fiscal de 2011, mesmo depois do corte de R\$ 50 bilhões nas despesas públicas anunciado pelo governo, não será contracionista. O aumento do gasto público federal, que vai crescer 3,7% reais este ano sobre 2010, porém, foi "suavizado" para ajudar o Banco Central no controle da inflação, segundo avaliação de economistas do governo. Para eles, o IPCA, que já esbarra em 6% e ameaça ultrapassar o teto da meta de inflação de 6,5% no meio do ano, só voltará para o centro da meta, de 4,5%, em 2012.

O corte das despesas, subtraídos os R\$ 18 bilhões em emendas parlamentares para as quais não havia receitas previstas, será de R\$ 32 bilhões. Segundo os cálculos de técnicos oficiais, deixar de alimentar a demanda agregada da economia em R\$ 50 bilhões equivale a elevar em cerca de 1 ponto percentual a taxa básica de juros (Selic). E ao contrário do aumento dos juros, que leva de seis a nove meses para produzir efeitos sobre a demanda agregada, a subtração de gastos do Orçamento começa a gerar resultados mais rapidamente, em cerca de três meses, asseguram.

O **mercado** reagiu com descrença às promessas dos ministros da Fazenda, Guido Mantega, e do Planejamento, Miriam Belchior, de realizar o ajuste e cumprir a meta de superávit primário "cheia", de 3% do Produto Interno Bruto, sem abater recursos do **PAC** e sem "enfeitar" a

contabilidade pública. Para uma parte dos analistas privados, o valor dos cortes anunciados é insuficiente para cumprir a meta. Para outra, ele é impossível de ser executado com base em economias com viagens, diárias e alugueis. Para ser eficaz, teria de atingir os investimentos públicos, que em 2010 somaram R\$ 48 bilhões.

Este ano, porém, começam as obras do **PAC 2** e, tal como ocorreu com o programa nos primeiros dois anos (2007 e 2008), há uma certa demora em colocar os projetos prontos para execução. Apesar de haver uma dotação orçamentária de R\$ 43,5 bilhões para o **PAC 2** em 2011, a perspectiva de realização plena desses gastos é pequena. Os novos governadores também vão reavaliar os gastos nos Estados, que foram elevados no ano passado em função das eleições, lembram os técnicos do governo, citando alguns outros atenuantes da despesa pública.

A área econômica do governo procurou um ajuste das contas públicas levando em conta, de um lado, que a sociedade hoje não tolera inflação alta, e de outro, que os gastos sociais não podem ser reduzidos, assinalam economistas que trabalharam nos cortes. O meio termo encontrado não deverá facilitar muito a tarefa do Banco Central de conter a inflação. Mas também não estará jogando contra.

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO INDÚSTRIA PREOCUPADA COM <u>BNDES</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

BRASÍLIA. O corte de R\$ 50 bilhões no Orçamento, embora esteja em linha com os pedidos da indústria, acabou por preocupar parte do setor produtivo. Isso porque o ministro da Fazenda, Guido Mantega, adiantou na quarta-feira que nas próximas semanas será anunciada a redução nos desembolsos do Tesouro Nacional com subsídios, o que inclui o Programa de Sustentação do Investimento (PSI), linha do BNDES com taxas patrocinadas com dinheiro público.

Esses juros - hoje em média a 5,5% ao ano, abaixo da TJLP de 6% - vão subir, portanto. - O aporte será reduzido e o subsídio também. Isso significa que o BNDES vai trabalhar com taxas mais altas este ano - afirmou Mantega, ao anunciar o corte. O presidente da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), Luiz Aubert Neto, diz que o setor de máquinas e equipamentos está sendo invadido por importados. Segundo ele, ao comprar uma máquina no Japão, a taxa de juros é de 2,5% ao ano. Ainda de acordo com Aubert Neto, a idade média das máquinas no Brasil é de 17 anos. E, afirma, para ter competitividade é preciso renovar o

parque industrial. O PSI acabaria em março de 2011, mas será prorrogado.

O incentivo - que foi lançado em julho de 2009 e prorrogado três vezes - é voltado para produção, compra de equipamentos e inovação tecnológica e prevê financiamentos do BNDES a taxas de 5,5% em média.

Técnicos do governo consideram o PSI um dos mais bem-sucedidos instrumentos de estímulo ao investimento no país. Sua carteira de financiamentos superou R\$ 120 bilhões em 2010, sendo R\$ 87 bilhões em liberações.

Com a demanda em alta, o governo flexibilizou as regras do programa e estendeu o benefício para empresas com receita bruta de até R\$ 90 milhões.

Mantega anunciou ainda que o governo fará uma nova capitalização do BNDES este ano, mas em valor menor do que o que foi feito no último biênio, quando o banco recebeu R\$ 180 bilhões do Tesouro Nacional (Martha Beck e Regina Alvarez).

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO Faturamento da indústria teve alta recorde em 2010, segundo a CNI		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Aumento foi de 9,9%. Horas trabalhadas, emprego e salários também cresceram

Eliane Oliveira

BRASÍLIA. A atividade industrial brasileira apresentou forte expansão em 2010, em relação a 2009, mesmo com a queda do faturamento de 0,6% em dezembro, prenúncio de uma desaceleração do setor em 2011. Segundo boletim divulgado ontem pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), todos os indicadores tiveram alta no ano passado. O faturamento cresceu 9,9%, percentual recorde desde o início da série histórica, em 2005. As horas trabalhadas subiram 7,1%, o emprego apresentou uma alta de 5,4%, a massa salarial teve um acréscimo de 5,9% e o rendimento médio real, de 0,5%.

A utilização da capacidade instalada fechou 2010 em 82,8%. Tomando o ano por inteiro, 2010 foi um dos melhores para a indústria. O gerente-executivo da Unidade de Política Econômica da CNI, Flávio Castelo Branco, atribuiu a boa performance do setor industrial à aceleração da atividade nos primeiros meses do ano, sobretudo no primeiro trimestre.

- Foi um comportamento bastante positivo - destacou.

Crescimento do rendimento médio real no fim do ano

Castelo Branco também apontou o fraco comportamento da indústria em 2009. Lembrou, ainda, que os indicadores de dezembro do ano passado não foram bons, apresentando a primeira queda do emprego em 18 meses, de 0,5% sobre novembro.

A pesquisa também revela que os pagamentos extras típicos de dezembro, como décimo terceiro salário e a distribuição dos lucros, foram responsáveis pelo crescimento do rendimento médio real no fim do ano. O indicador teve alta de 12,3% em dezembro, ante o mês anterior.

A utilização da capacidade instalada aumentou 0,2 ponto percentual em comparação a novembro, terceira alta consecutiva, chegando a 82,8%.

Ainda de acordo com a CNI, os setores que apresentaram maiores aumentos de vendas em 2010 foram os de equipamentos de transportes (helicópteros, navios e bicicletas), couros e calçados, material eletrônico e de comunicação, e veículos automotores.



VEÍCULO JORNAL DO SENADO	EDITORIA	
TÍTULO Zona Franca faturou US\$ 35 bi no ano passado, diz Vanessa		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Vanessa Grazziotin destacou a importância dos segmentos eletroeletrônicos, duas rodas, químico e descartáveis

Da Redação

A senadora Vanessa Grazziotin (PCdoB-AM) saudou ontem o faturamento recorde de US\$ 35 bilhões obtido pela **Zona Franca** de **Manaus** em 2010. O valor é 35% superior ao obtido em 2009 (US\$ 26 bilhões) e maior que o orçamento de muitos países vizinhos do continente sul-americano, disse a senadora.

Vanessa Grazziotin destacou a importância dos segmentos eletroeletrônicos, duas rodas, químico e descartáveis. A senadora também registrou o crescimento do nível de emprego em 2010 na **Zona Franca** de **Manaus**, que já tem 110 mil postos de trabalho diretos.

A parlamentar lamentou que no governo Collor (1990-1992) o polo industrial tenha sido alvo de uma política que

não levou em conta uma área de exceção como a **Zona Franca** e desempregou muitos operários.

Não queremos que a **Zona Franca** seja vista com desconfiança pelo Brasil; não é e não pode ser jamais um galpão de montagem ou maquiagem, tem que ser um modelo de **produção** e afirmou.

Vanessa ressaltou que a maior fábrica de motocicletas da Honda no continente sul-americano é que fica na **Zona Franca** de **Manaus** e tem um índice de nacionalização das peças de 98%, o que contribui para a geração de empregos e tecnologia.

A **Zona Franca** não foi um modelo que nasceu para ser de **exportação**, mas de substituição de **importações**.

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Disputa entre montadoras adia carro híbrido e elétrico no país		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Divergências entre representantes da indústria automobilística em relação à tributação estão se transformando em um dos maiores entraves para a venda de carros elétricos e híbridos no mercado brasileiro. Atualmente, esses automóveis pagam a alíquota máxima do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), de 25%.

IPI vai definir futuro do elétrico e do híbrido

Marli Olmos | De São Paulo

A tributação de automóveis no Brasil sempre se baseou no tipo de motor. É por isso que, nos últimos anos, a indústria desenvolveu as modificações de motorização de acordo com os incentivos que recebeu do governo. Foi assim com o carro popular e, mais tarde, com o flex, que funciona com gasolina ou álcool. Agora, quando o mundo começa a conhecer os veículos movidos a eletricidade, a discussão volta à tona. E, como aconteceu outras vezes, a defesa em torno de um novo tipo de veículo não é unânime na indústria. A decisão, de novo, está nas mãos do governo que, além da disputa de forças entre montadoras, enfrentará desta vez a pressão da causa ambiental.

Carros híbridos - com um motor a combustão, movido a gasolina, que abastece outro, elétrico - já estão à venda no Brasil e os puramente elétricos chegam para demonstração. Mas nenhum dos dois se enquadra na atual grade de IPI. Ambos foram parar na categoria denominada "outros", o que significa, recolher a alíquota mais elevada, de 25%.

Parte da indústria defende que esse veículo receba tratamento tributário semelhante ao do carro popular, aquele com motor 1.0, que recolhe IPI de 7%, o mais baixo do setor. A mobilização é liderada, sobretudo, pelas marcas japonesas, que contam com a fase adiantada de testes desses veículos em outros mercados.

Em 2009, o governo criou um grupo de estudo, comandado pelo Ministério da Fazenda, que ouviu toda a cadeia do setor e enviou técnicos ao exterior para ver o que os países mais avançados estão fazendo. Um plano de ação estava prestes a ser anunciado em maio do ano passado pelo então presidente, Luiz Inácio Lula da Silva. Mas a entrevista foi desmarcada poucas horas antes. Segundo fontes do setor,

o Ministério da Indústria teria interferido, por sugestão de parte das montadoras que não têm interesse no carro elétrico agora, convencendo Lula a adiar o pronunciamento.

A divergência de opiniões nesse setor não é nova. A mais notável surgiu na criação do carro popular e todas as vezes que esse tipo de modelo, com motor 1.0, recebeu incentivos. A Fiat, por exemplo, sempre foi defensora feroz desse tipo de modelo, com o qual conquistou liderança de mercado. A Volkswagen seguiu a mesma linha, ao contrário da General Motors, eterna crítica do incentivo para o carro com motor 1.0.

Mas, se no passado, a discussão se limitava as quatro maiores fabricantes, desta vez há novos interessados em entrar na briga. São as montadoras que chegaram por último e que não conseguiram muito espaço em um mercado que favorece os fabricantes mais antigos, que basearam sua estrutura industrial na produção dos carros com menor carga de impostos.

No caso de duas japonesas - Mitsubishi e Nissan - há interesse específico pelo incentivo à venda do veículo puramente elétrico. Ou seja, aquele com um único motor, movido a eletricidade, com carga obtida em tomadas. Ambas aguardam licitação da Prefeitura de São Paulo, que vai incorporar 50 carros elétricos à frota da Companhia de Engenharia de Tráfego (CET).

A Mitsubishi está trazendo duas unidades do i-Miev, um modelo elétrico já à venda no Japão. A ideia é mostrar o novo conceito às autoridades e entidades interessadas. Esses carros entram no país pagando Imposto de Importação de 35% e IPI de 25%, além dos demais impostos.

O diretor de planejamento da Mitsubishi, Reinaldo Murotori, diz que hoje um carro assim não poderia ser vendido no Brasil por menos de R\$ 200 mil, o que inviabiliza qualquer plano de venda.

No Japão e Europa, onde os governos estão dando bônus de mais de US\$ 5 mil para quem comprar um carro elétrico, esse tipo de veículo está saindo a preços em torno de US\$ 25 mil.

As montadoras não contam com incentivos semelhantes no Brasil. Mas consideram eventual redução de IPI um bom começo. Prestes a trazer do Japão algumas unidades do elétrico Leaf, a Nissan espera um sinal do governo. "O caminho a ser adotado em relação a impostos é o ponto mais **importante**", afirma Carlos Murilo Moreno, diretor de marketing. Para ele, a mudança tributária que estimulou a criação do motor flex foi mais fácil porque apenas mudou o tipo de combustível em um motor já existente. "Agora estamos falando de um novo modo de transporte".

Há dois meses a Ford começou a vender o Fusion híbrido. A vantagem é que o acordo comercial entre **Brasil** e México, onde o veículo é produzido, o isenta de imposto de **importação**. Mesmo assim, o modelo custa R\$ 133 mil, mais de 30% acima do que o similar movido com motor a combustão. A empresa argumenta que o carro traz outras novidades em tecnologia.

Um Fusion híbrido foi doado à frota da Presidência da República. A blindagem, motivo de preocupação, deu certo, segundo o diretor de assuntos institucionais, Rogelio Golfarb. Ele não divulga se outros já foram vendidos: "Trata-se de um investimento de longo prazo, em torno do qual temos ainda muito a aprender".

Cledorvino Belini, presidente da Anfavea, entidade que representa o setor, lembra que o **Brasil** ainda tem muito a explorar da sua alternativa energética, o etanol. Ele questiona a limitação de autonomia do elétrico e a infraestrutura necessária para esse tipo de automóvel. Ele concorda que o híbrido já abre um espaço maior, apesar de ser caro. "Não discutimos isso na Anfavea porque os volumes são ainda tão marginais que não há preocupação nesse sentido", diz.

No salão do automóvel, há quatro meses, a Honda mostrou dois híbridos - CR-Z e Insight - e a BMW a versão também híbrida da Série 7, que começa a ser vendida em março. A Honda prefere esperar. "Enquanto não houver uma política governamental esse tipo de carro custará no **Brasil** mais do que em qualquer outro lugar do mundo", diz o gerente comercial da Honda, Alberto Pascumo.

Fontes que participaram do grupo formado pela Fazenda dizem que o governo estaria propenso a reduzir impostos apenas para carros produzidos no país. Embora boa parte do setor considere difícil fabricar um tipo de carro que levará tempo para ter os custos de **desenvolvimento** reduzidos, a Mitsubishi se propõe a iniciar **produção** de elétricos entre 2014 e 2015.

Questionado sobre o assunto, o **Ministério** da Fazenda não se pronunciou. Para o tributarista Júlio de Oliveira, sócio da Machado Associados, o que deve nortear a questão é o princípio da seletividade. "A tributação serve para estimular ou desestimular a venda dos produtos." Para Oliveira, assim como uma questão de saúde definiu altas taxas no cigarro e a redução para o protetor solar, a questão ambiental poderá ser motivo para o governo rever a tributação dos carros.