



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **16 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, sexta-feira, 15 de abril de 2011

O ESTADO DE SÃO PAULO Preço de commodities divide Brasil e China.....	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO Vendas de PCs no 1º trimestre recuam.....	3
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO 9 aeroportos não ficarão prontos até a Copa, diz Ipea	4
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO Governo afrouxa controles para garantir obras da Copa	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
AGÊNCIA CÂMARA Câmara aprova MP que concede incentivos fiscais à indústria automotiva.....	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	
AGÊNCIA BRASIL Câmara aprova MP que concede incentivos fiscais à indústria automotiva.....	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Demora em nomeações desagrada PMDB do Senado	9
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Nova queda do dólar terá pouco impacto na inflação	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Com anos de atraso, Brasil começa a produzir chips.....	13
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Real mais forte pode impedir estouro da meta	15
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR Para governo, críticos desconhecem projeto da Foxconn para o Brasil	17
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP De 13 aeroportos em construção para a Copa, 9 não ficarão prontos	18
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP Em reunião na China, países do Brics defendem maior controle do fluxo de capitais	20
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP O ministro Guido Mantega diz que é difícil frear a inflação e segurar o dólar	21
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP R\$ 4,5 bi são investidos para reduzir os gargalos	22
VEICULAÇÃO NACIONAL	
IG NOTÍCIAS Concessão de novo porto em Manaus sai neste ano, diz ministro	24
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Preço de commodities divide <u>Brasil</u> e China		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

A excessiva volatilidade no preço das commodities põe em risco a recuperação da economia global e deve ser controlada, declararam os Brics. O tema dividiu Brasil e China.

Brasil e China divergem sobre commodities

Para Brasil, alta dos preços não é responsabilidade de emergentes, mas China quer aprofundar debate

Cláudia Trevisan - O Estado de S.Paulo

A excessiva volatilidade no preço internacional das commodities põe em risco a recuperação da economia global e deve ser controlada por meio do aumento da **produção** e da melhor regulamentação do **mercado** de derivativos, declararam ontem os líderes dos cinco países que compõem o grupo agora chamado de Brics - Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul.

No fim de seu encontro de cúpula, realizado na China, os dirigentes do bloco manifestaram preocupação com o aumento no fluxo de capitais, defenderam maior representação de países em **desenvolvimento** na direção de organismos econômicos multilaterais e propuseram o aumento da regulamentação do sistema financeiro internacional.

O tema das commodities dividiu o grupo e colocou em extremos opostos o **Brasil** e a China. O primeiro é grande **exportador** de produtos básicos, como soja, minério de ferro e petróleo, enquanto o segundo está entre os maiores **importadores** desses bens.

Especulação. O **Brasil** sustentou nas discussões que não se pode atribuir a responsabilidade pela alta no preço das commodities aos países em **desenvolvimento**, enquanto a China propôs uma discussão mais aprofundada sobre o assunto.

Apesar das divergências, os países concordaram na necessidade de conter a especulação financeira com títulos lastreados em commodities.

Os líderes querem combater de maneira especial os derivativos emitidos nem sempre com lastro na existência real de produtos.

A questão da alta no preço das commodities será um dos principais temas da reunião do G-20 que será realizada em Paris no início da próxima semana. Responsável pela presidência do grupo neste ano, o líder francês Nicolas Sarkozy colocou a regulamentação desse **mercado** no centro de sua agenda.

A proposta encontra eco em vários países, já que o aumento da cotação internacional desses produtos provoca pressões inflacionárias em todo o mundo, incluindo os países que integram o grupo dos Brics.

Na terça-feira, o governo da Alemanha se declarou disposto a considerar o estabelecimento de limites nas posições que investidores podem ter quando aplicam em commodities e tetos para movimentos diários de preços.

Rodízio. Na questão da reforma dos organismos multilaterais, todos os presidentes defenderam durante o encontro que haja um rodízio nos órgãos dirigentes do Fundo Monetário Internacional (FMI) e do Banco Mundial, o que abriria caminho para a ocupação dos cargos por representantes dos países em **desenvolvimento**.

Atualmente, esses postos são ocupados de maneira alternada por pessoas indicadas por dirigentes dos Estados Unidos e da Europa. A questão do rodízio não constou da declaração final do encontro, mas, na avaliação de um integrante da comitiva brasileira, o fato de que houve consenso entre os presidentes é uma indicação de que a proposta poderá ser apresentada de maneira formal no futuro.

Novo integrante do grupo, a África do Sul participou pela primeira vez de uma cúpula dos Brics, sigla que incorporou a letra "S" do inglês South Africa. O encontro de ontem também marcou a estreia da

presidente Dilma Rousseff em grandes fóruns internacionais.

Dilma ficará na China até amanhã. Hoje, ela falará no Fórum Boao, uma resposta asiática ao Fórum

de Davos, que reúne representantes de governo e empresários da região.



VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
TÍTULO Vendas de PCs no 1º trimestre recuam		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

INFORMÁTICA

Segundo a empresa de pesquisa Gartner, as vendas caíram 1,1%, para 84,3 milhões de unidades no mundo. Algumas razões apontadas foram a atração de

consumidores por tablets e o foco do Japão em recuperar-se dos estragos causados pelo terremoto e pelo tsunami que atingiram o país.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO 9 aeroportos não ficarão prontos até a Copa, diz Ipea		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Obras já serão entregues defasadas, afirma órgão

DIMMI AMORA

SOFIA FERNANDES

DE BRASÍLIA

Estudo do Ipea (Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada), órgão ligado à Presidência, prevê que as obras em nove aeroportos de cidades-sede da Copa-2014 não ficarão prontas até o evento.

E, quando ficarem, as obras já não serão suficientes para dar conforto aos passageiros, afirma o instituto.

A Infraero, estatal que administra os aeroportos do país, informou que, "sobre o estudo em questão, desconhece as bases técnicas utilizadas e não participou de nenhuma discussão, de modo que não pode fazer nenhum tipo de avaliação a respeito".

O estudo aponta que a média de prazo de obras de infraestrutura de transporte no país é de 80 meses após o fim da fase de projetos e, por isso, as obras dos

aeroportos de **Manaus**, Fortaleza, Brasília, Guarulhos, Salvador, Campinas, Cuiabá, Confins (MG) e Porto Alegre não serão concluídas caso esses prazos sejam mantidos.

Pelo estudo, ainda que a média de crescimento do número de passageiros seja um pouco menor nos próximos quatro anos, quando as obras ficarem prontas a capacidade dos aeroportos já estará no limite novamente.

De 2009 para 2010, a situação dos aeroportos piorou. O estudo aponta que, dos 20 maiores aeroportos do país, 14 estão em situação crítica (com número de passageiros acima da capacidade).

PORTOS

O ministro dos Portos, Leônidas Cristino, afirmou que a ampliação de sete portos para a Copa será concluída até o final de 2013. Santos e Rio, com previsão de término em abril de 2014, terão o cronograma encurtado com obras 24 horas por dia. Os outros portos que receberão obras são os de Fortaleza, Natal, Recife, Salvador e **Manaus**.

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO Governo afrouxa controles para garantir obras da Copa		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O governo pretende fixar no projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para 2012. Que será enviado hoje ao Congresso, regras mais flexíveis para a realização das obras da Copa do Mundo e das Olimpíadas no país. A LDO, a primeira proposta pela presidente Dilma Rousseff, deve dar tratamento especial a obras ligadas aos dois eventos - como aeroportos, estradas e metrô - para que tenham mais agilidade e trâmites mais curtos. Na prática, isso vai afrouxar o controle sobre esses empreendimentos, e deve alterar as regras para licitações. O relator da LDO, deputado Márcia Reinaldo Moreira (PP-MG), defendeu regras especiais para obras da Copa e das Olimpíadas: "Quando paralisa, quem é prejudicado é a sociedade. E, nas obras da Copa, já estamos ganhando puxão de orelha (sobre atrasos)." Nove dos 13 aeroportos das cidades brasileiras que vão sediar os jogos da Copa de 2014 não terão suas obras concluídas a tempo, alerta um estudo do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea). A estimativa é que o prazo seja de sete anos para as reformas. O Ipea alerta a ainda para o fato de que os terminais logo terão sua capacidade esgotada, porque a demanda cresce rapidamente.

Mudanças nas regras do jogo

LDO de 2012 deve flexibilizar licitações para obras da Copa e das Olimpíadas

Cristiane Jungblut

O governo deve fixar no projeto de Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) de 2012, que será enviado hoje ao Congresso Nacional, regras mais flexíveis para a realização das obras da Copa do Mundo e das Olimpíadas. A intenção é dar tratamento especial a obras públicas relacionadas a eventos especiais, como aeroportos, estradas e metrô, para que, com o controle flexibilizado, elas andem com mais agilidade e não sejam interrompidas a todo momento.

Para 2011, o governo já havia modificado algumas regras favorecendo esse tipo de obra, principalmente em relação à tabela de preços usada nas licitações, além de ter estabelecido um diálogo maior com o Tribunal de Contas da União (TCU), que fiscaliza as obras públicas.

Ontem, logo depois de ser escolhido como relator da LDO de 2012, o deputado Márcio Reinaldo Moreira (PP-MG), afinado com os interesses do governo, criticou a paralisação de obras irregulares e defendeu regras especiais para as obras da Copa e das Olimpíadas:

- Não acredito que a paralisação seja a solução. Os ordenadores de despesas é que deveriam ser punidos, ter os bens sequestrados e serem afastados do serviço público. Quando paralisa, quem é prejudicado é a sociedade. E, nas obras da Copa, já estamos ganhando puxão de orelha (sobre atrasos) - disse Moreira, que já integrou a Secretaria de Orçamento Federal (SOF), do **Ministério** do Planejamento.

"Veto a paralisações foi patriótico"

Sobre obras com problemas, ele citou o caso da refinaria de Abreu e Lima, em Pernambuco, que ano passado teve sua paralisação recomendada pelo TCU. No entanto, o então presidente Luiz Inácio **Lula** da Silva derrubou a decisão do Congresso Nacional:

- Foi o primeiro veto presidencial que eu aplaudi. Foi um veto patriótico - afirmou o deputado.

Segundo interlocutores da área econômica, ao dar tratamento especial às obras relacionadas aos eventos esportivos, o governo pretende agilizar processos de licitação como faz em situações de emergência, e adotar trâmites burocráticos mais curtos, por exemplo, no caso de licenças ambientais.

Mas, na sua primeira entrevista como relator da LDO, Moreira também defendeu os interesses de

parlamentares e prefeitos, ao cobrar do governo uma solução imediata para a questão dos chamados "restos a pagar" de 2007 a 2009, um estoque de cerca de R\$18 bilhões que está previsto para caducar em 30 de abril.

Relator reclama de emendas não pagas

Para o relator, se o governo não resolver essa pendência, terá problemas no Congresso. Sem medir palavras, classificou como "o maior calote da era Lula" a possibilidade de não serem pagos os restos a pagar de emendas que destinavam recursos às prefeituras e não foram pagos.

- Isso tem que ser resolvido via diplomacia, com pé no chão e não na tacada, porque, se não, será um tumulto total. O governo vem enrolando sobre isso, e não negociando. Isso seria o maior calote da era Lula, muito desagradável - afirmou o deputado. - Só deram prioridade ao PAC (Programa de Aceleração do Crescimento), e as emendas parlamentares foram para o inferno. Só que para eles (prefeitos) é um PAC (suas obras).

A ministra do Planejamento, Miriam Belchior, já prometeu solução. A ideia é estender o prazo de validade desses restos a pagar de 30 de abril para 30 de dezembro. O governo negocia manter o pagamento de cerca de R\$11 bilhões para obras já iniciadas.

Ainda sobre esse assunto, o novo relator da LDO deu o tom da irritação do Congresso, com críticas até ao secretário do Tesouro, Arno Augustin:

- O secretário do Tesouro quis ensinar o que era restos a pagar processado e não processado. O governo quer extirpar ao máximo os restos a pagar. Quase perdi as estribeiras.... Mas vamos trabalhar coordenados. A Fazenda fala sim ou não (às propostas) e, geralmente, é não.

A LDO de 2012 fixará os parâmetros do primeiro Orçamento do governo Dilma, já que o de 2011 foi elaborado ainda sob a ótica do ex-presidente Lula. Como em 2011, o governo fixará o superávit primário em valores nominais (em reais), e não em percentual do **PIB**. A intenção é cumprir a meta cheia do superávit, mas, como garantia, manterá o mecanismo que permite descontar do valor total os recursos do PAC.

Servidor do Planejamento e ligado ao ex-ministro e ex-deputado Delfim Neto, Moreira foi escolhido numa acirrada disputa dentro da base aliada. O PP precisou articular com o PT e até com o PSDB do senador Aécio Neves (PSDB-MG) a sua indicação para o cargo, porque o PR também queria o cargo.

	VEÍCULO AGÊNCIA CÂMARA	EDITORIA	
	TÍTULO Câmara aprova MP que concede incentivos fiscais à indústria automotiva		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Iolando Lourenço

Repórter da Agência Brasil

Brasília - A Câmara dos Deputados aprovou hoje (13) a Medida Provisória (MP) 512, que concede incentivos fiscais às indústrias automotivas instaladas nas regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste, desde que sejam vinculadas a projetos com novos investimentos e pesquisas de novos produtos ou modelos de veículos. A MP segue agora à apreciação do Senado.

A MP foi aprovada na forma de projeto de lei de conversão apresentado pelo relator, deputado Moreira Mendes (PPS-RO). Ele acrescentou no texto do governo dispositivo que estende os benefícios fiscais às indústrias automotivas situadas nas áreas de atuação da **Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia** (Sudam) e da **Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste** (Sudene).

Os incentivos para as indústrias instaladas naquelas regiões serão concedidos por meio de crédito

presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), calculado mensalmente sobre as vendas no **mercado** interno dos produtos constantes dos projetos aprovados e que vão receber os benefícios fiscais.

Essa foi a única matéria aprovada hoje pelos deputados. Por acordo de lideranças, a votação da MP 513, prevista para esta quarta-feira, foi adiada para a próxima semana. Na sessão de hoje foi apresentado e discutido o parecer do relator, deputado Wellington Fagundes (PR-MT).

A MP 513 autoriza o Fundo de Compensação de Variações Salariais (FCVS) a assumir os direitos e obrigações do Seguro Habitacional do Sistema Financeiro da Habitação (SH/SFH), entre outras coisas.

O relator apresentou, em seu parecer, projeto de lei de conversão com algumas modificações. Entre elas, Fagundes incluiu o planejamento da construção de portos ao longo do Rio Araguaia.

Edição: João Carlos Rodrigues

	VEÍCULO AGÊNCIA BRASIL	EDITORIA	
	TÍTULO Câmara aprova MP que concede incentivos fiscais à indústria automotiva		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Iolando Lourenço

Repórter da Agência Brasil

Brasília - A Câmara dos Deputados aprovou hoje (13) a Medida Provisória (MP) 512, que concede incentivos fiscais às indústrias automotivas instaladas nas regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste, desde que sejam vinculadas a projetos com novos investimentos e pesquisas de novos produtos ou modelos de veículos. A MP segue agora à apreciação do Senado.

A MP foi aprovada na forma de projeto de lei de conversão apresentado pelo relator, deputado Moreira Mendes (PPS-RO). Ele acrescentou no texto do governo dispositivo que estende os benefícios fiscais às indústrias automotivas situadas nas áreas de atuação da **Superintendência do Desenvolvimento da Amazônia** (Sudam) e da **Superintendência do Desenvolvimento do Nordeste** (Sudene).

Os incentivos para as indústrias instaladas naquelas regiões serão concedidos por meio de crédito

presumido do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), calculado mensalmente sobre as vendas no **mercado** interno dos produtos constantes dos projetos aprovados e que vão receber os benefícios fiscais.

Essa foi a única matéria aprovada hoje pelos deputados. Por acordo de lideranças, a votação da MP 513, prevista para esta quarta-feira, foi adiada para a próxima semana. Na sessão de hoje foi apresentado e discutido o parecer do relator, deputado Wellington Fagundes (PR-MT).

A MP 513 autoriza o Fundo de Compensação de Variações Salariais (FCVS) a assumir os direitos e obrigações do Seguro Habitacional do Sistema Financeiro da Habitação (SH/SFH), entre outras coisas.

O relator apresentou, em seu parecer, projeto de lei de conversão com algumas modificações. Entre elas, Fagundes incluiu o planejamento da construção de portos ao longo do Rio Araguaia.

Edição: João Carlos Rodrigues

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Demora em nomeações desagrada PMDB do Senado		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Raquel Ulhôa | De Brasília

O comportamento da bancada do PMDB do Senado na votação da medida provisória que permite financiamento do Banco Nacional de **Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)** à construção do trem de alta velocidade - a operar entre o Rio de Janeiro e Campinas (SP) - reflete a insatisfação do maior aliado do governo com o tratamento recebido do Palácio do Planalto. Para petistas, é preciso fortalecer o bloco de apoio ao governo no Senado (PT, PR, PDT, PSB, PCdoB e PRB) para reduzir a dependência do PMDB.

As queixas de parlamentares pemedebistas não se limitam à demora nas nomeações para os cargos do partido no governo. Há outras reclamações, como do não atendimento de demandas regionais, de dificuldade de acesso a ministros, especialmente Antonio Palocci (Casa Civil) e Luiz Sérgio (Relações Institucionais), e de que o partido não é chamado a participar das decisões de governo. "O PMDB é chamado para votar e não para governar", definiu um pemedebista.

Até mesmo em **Ministérios** comandados pelo PMDB - como o de Minas e Energia (MME), cujo titular é Edison Lobão -, as decisões são atribuídas diretamente à presidente Dilma Rousseff.

Na mesa dos líderes do partido há uma planilha com 50 cargos da cota do PMDB (Câmara e Senado) pendentes de solução e 14 já atendidos. Estava marcada reunião entre Pallocci e líderes do partido nesta semana para tentar avançar, mas foi adiada.

Entre os cargos da cota do PMDB aguardando nomeações estão diretorias ou **Superintendências** do **BNDES**, Inbra, **Suframa**, Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Banco do Nordeste, Banco da **Amazônia** (Basa), Itaipu, Chesf (uma diretoria e presidência), Furnas (duas diretorias), Eletrosul e Eletronorte. O ex-ministro Hélio Costa (MG) e o ex-

governador João Maranhão (PB) esperam ser indicados para cargos. "O trem-bala é o pano de fundo, mas a insatisfação é política", definiu um pemedebista.

No caso específico da MP do trem-bala, havia fortes divergências quanto ao mérito do projeto e a revolta com o fato de, por falta de tempo, os senadores não poderem analisar ou apresentar emendas - situação recorrente na Casa, que gera protestos.

Em reunião da bancada convocada pelo líder, Renan Calheiros (AL), o senador Ricardo Ferraço (ES) fez um relato de avaliações apresentadas por técnicos em audiência pública na Comissão de Infraestrutura, segundo as quais o projeto é inviável e os custos (R\$ 34 bilhões) estariam subestimados. Convenceu boa parte dos colegas.

As divergências entre os pemedebistas eram tantas que o líder liberou a bancada para cada um votar como quisesse. Na sessão, Ferraço e Roberto Requião (PMDB-PR) foram contundentes na argumentação. "Não se trata só da inversão das prioridades. Trata-se, isto sim, da inviabilidade técnica absoluta do projeto e de uma engenharia financeira, para dizer o mínimo, criminoso!", disse Requião.

"Os investimentos neste projeto representam dez vezes aquilo que a União investiu nos últimos anos nos aeroportos e mais do que o dobro do que foi investido nos últimos dez anos pelos setores privado e público nas ferrovias. O que é prioridade: o Trem de Alta Velocidade ou 8 mil quilômetros de ferrovias ajudando na competitividade do país? O que é melhor: o trem-bala ou investimentos consistentes em mobilidade urbana nas grandes cidades brasileiras?", discursou Ferraço.

O que preocupou governistas foi o conjunto da obra: o líder liberou a bancada por causa das divergências, cinco senadores do partido votaram contra por discordar do mérito, outros cinco deixaram de votar,

alguns ameaçaram votar contra mas acabaram mudando ideia e as críticas eram comuns mesmo entre os que votaram a favor.

A MP foi aprovada às 21h30, após cinco horas de discussão, por 44 votos a favor e 17 contra - oito deles da base, dos quais cinco do PMDB (os outros foram do PTB, do PR e do PDT). No PMDB, votaram contra Waldemir Moka (MS), Casildo Maldaner (SC) e Luiz Henrique (SC), além de Requião e Ferraço. Embora Moka e os catarinenses tenham apoiado o tucano José Serra para presidente, eles não têm assumido postura de oposição no Senado.

O número poderia ser bem maior. Além da ausência de Jarbas Vasconcelos (PE) e Pedro Simon (RS) - o primeiro, dissidente, e o segundo, independente -, pemedebistas aliados do governo que prometiam votar contra estavam ausentes na hora. Foi o caso de Eduardo Braga (AM). O ex-governador do **Amazonas** recusou convite de Dilma para o **Ministério** da Previdência, mas tem mostrado empenho em ocupar espaço político desde que chegou ao Senado. Adversário de Braga no Estado, Alfredo Nascimento (PR) é ministro dos Transportes.

Nos bastidores, senadores preveem que, se os problemas continuarem, o governo poderá enfrentar dificuldade em matéria mais grave: a proposta de emenda constitucional (PEC) do presidente da Casa, José Sarney (PMDB-AP), que muda o rito de tramitação das medidas provisórias. O texto original apenas torna a tramitação mais equilibrada na Câmara e no Senado, mas alterações feitas pelo relator, Aécio Neves (PSDB-MG), são consideradas um risco à governabilidade.

O ponto mais polêmico é o que acaba com a eficácia legal imediata da MP. Pela proposta de Aécio, esse instrumento só passaria a valer após uma comissão mista aprovar sua admissibilidade, num prazo de até três dias úteis. Alguns pemedebistas admitem apoiar.

O PMDB tem maior bancada do Senado, com 19 senadores. Numericamente, a bancada governista soma 62 senadores (PMDB mais demais partidos da base). Mas os votos considerados certos a favor do governo são 54. Com um PMDB dividido, a situação poderia se complicar para Dilma.

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Nova queda do <u>dólar</u> terá pouco impacto na inflação		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O impacto da nova rodada de valorização do câmbio sobre os preços deve ser modesto, mas pode ser o suficiente para que a inflação não supere o teto da meta perseguida pelo Banco Central neste ano, de 6,5%. A expectativa de um dólar mais próximo de R\$ 1,50 no fim do ano pode tirar algo como 0,2 a 0,4 ponto percentual do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), a depender da evolução da taxa ao longo dos próximos meses. Nas últimas semanas, especialistas passaram a apostar num câmbio mais apreciado em 2011, depois que a moeda caiu abaixo de R\$ 1,65, sem que isso provocasse uma reação mais enérgica do BC.

O economista Fábio Ramos, da Quest Investimentos, lembra que o dólar barato ajuda a segurar a inflação dos bens comercializáveis internacionalmente. As já comportadas cotações dos bens duráveis (como automóveis e eletroeletrônicos) poderiam ter um comportamento ainda mais favorável - em 12 meses até fevereiro, estão em alta de apenas 0,53%, segundo o IPCA. Os alimentos podem ter algum alívio, uma vez que, com um câmbio mais apreciado, as cotações em reais das commodities tendem a recuar, diz Ramos. No caso de produtos têxteis e de vestuário, o dólar barato pode ao menos impedir repasses adicionais da escalada do algodão.

Real mais forte pode impedir estouro da meta

Sergio Lamucci | De São Paulo

O impacto da nova rodada de valorização do câmbio sobre os preços deve ser modesto, mas pode ser o suficiente para que a inflação não supere o teto da meta perseguida pelo Banco Central neste ano, de 6,5%. A expectativa de um dólar mais próximo de R\$ 1,50 no fim do ano pode tirar algo como 0,2 a 0,4 ponto percentual do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), a depender da evolução da taxa ao

longo dos próximos meses. Nas últimas semanas, vários analistas passaram a apostar num câmbio mais apreciado em 2011, depois que a moeda caiu abaixo de R\$ 1,65 sem que isso provocasse uma reação mais enérgica do BC.

O economista Fábio Ramos, da Quest Investimentos, que esperava um dólar de R\$ 1,65 no fim do ano, trabalha hoje com R\$ 1,50. Para ele, isso deve trazer um alívio de 0,2 ponto para o IPCA. "Não é a salvação da lavoura, mas pode ser a diferença entre a inflação estourar ou não o teto da meta", resume ele, que espera um IPCA de 6,4% neste ano. "O câmbio mais valorizado tende a evitar novas revisões para cima da inflação." Pelas estimativas de Ramos, o câmbio médio em 2011 ficará em R\$ 1,60, 8,6% abaixo do R\$ 1,75 do ano passado.

O dólar barato ajuda conter a inflação dos bens comercializáveis internacionalmente (os tradables), diz Ramos. As já comportadas cotações dos bens duráveis (como automóveis e eletroeletrônicos) poderiam ter um resultado ainda mais favorável - em 12 meses até fevereiro, estão em alta de 0,53%, segundo o IPCA. Os alimentos também devem ter algum alívio, uma vez que um câmbio mais apreciado atenua eventuais altas - ou acentua quedas - das commodities, quando convertidas em reais. No caso de produtos têxteis, o dólar barato pode impedir novos repasses da disparada do algodão.

A Tendências Consultoria também acredita num câmbio mais valorizado neste ano. Segundo estimativas preliminares, o dólar deve terminar o ano em R\$ 1,62, e não mais em R\$ 1,70. O câmbio médio, por sua vez, deverá ser de R\$ 1,60, e não mais de R\$ 1,68. Esse quadro implica um IPCA 0,15 ponto percentual menor, diz o economista Thiago Curado, que estima um IPCA de 6,3% em 2011. No cenário anterior para o câmbio, aumentaria a possibilidade de o indicador se aproximar ou superar os 6,5% do teto da meta, acredita Curado.

"A expectativa é que o **dólar** ficará em R\$ 1,55 no segundo e no terceiro trimestres, subindo um pouco no fim do ano." Ele espera alguma redução da liquidez internacional no quarto trimestre, o que tenderia a diminuir os fluxos de recursos para o Brasil.

Curado também estimou qual seria o impacto sobre o IPCA de um **dólar** que a partir do terceiro trimestre ficasse em R\$ 1,50, terminando 2011 nesse patamar. A média do ano seria próxima de R\$ 1,55. Nesse caso, o alívio sobre o IPCA poderia ser de até 0,39 ponto.

No mais recente relatório de inflação, o BC fez uma decomposição da inflação nos últimos oito anos. Em 2010, quando o **dólar** médio recuou 12,5% em relação a 2009, o câmbio tirou 0,22 ponto percentual do IPCA.

O impacto do câmbio valorizado sobre a inflação tende a ser moderado neste ano porque há fontes **importantes** de pressão sobre os preços que não respondem à oscilação do real, pelo menos no curto prazo. É o caso dos serviços (como aluguel, condomínio e empregado doméstico) e preços administrados (como tarifas públicas), diz a economista Ariadne Vitoriano, da Rosenberg & Associados.

Em 12 meses até março, os serviços no IPCA sobem 8,53%, impulsionados pela combinação de demanda forte, indexação de alguns itens à inflação passada,

como aluguel, ou influenciados pelo salário mínimo, como empregado doméstico. Os preços administrados, que encerraram 2010 em 3,13%, já estão em alta de 4,53% nos 12 meses até março.

Segundo Curado e Ramos, o **dólar** mais barato pode produzir algum efeito mais relevante - e indireto - em serviços e em preços administrados para a inflação de 2012, ao segurar as cotações ao produtor no Índice Geral de Preços de **Mercado** (IGP-M). O indicador corrige a maior parte dos aluguéis no país e é uma das referências para o reajuste de tarifas públicas, como as de telefonia.

O economista-chefe da Máxima Asset Management, Elson Teles, diz que um real mais forte tende de fato a propiciar algum alívio sobre a inflação, mas destaca que é necessário que o novo nível das cotações seja duradouro, para que se consolide a percepção dos agentes econômicos sobre a nova cotação. Segundo ele, o coeficiente de repasse do câmbio para os preços costuma ser de 5%: uma valorização de 10% do real tende a produzir um alívio de 0,5 ponto no IPCA.

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Com anos de atraso, <u>Brasil</u> começa a produzir chips		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O início da **produção** do primeiro chip brasileiro está marcado, finalmente, para 2012, algo que pelos planos originais deveria ter ocorrido em agosto de 2007. O fabricante será o Centro Nacional de Tecnologia Eletrônica Avançada (Ceitec), como parte de um projeto que completa dez anos desde a doação dos primeiros equipamentos pela Motorola. Nesse período, recebeu investimentos de R\$ 500 milhões. A instituição havia sido constituída como associação civil sem fins lucrativos e em 2008 foi transformada em estatal para receber um fluxo estável de recursos, mas continuou sofrendo com sucessivos atrasos no cronograma.

Contratado em agosto de 2010 e conhecedor dos meandros da administração pública, o físico Cylon Gonçalves da Silva impôs uma nova dinâmica ao trabalho da estatal e adotou uma visão estratégica mais aberta à interação com o **mercado**.

Primeiro chip brasileiro sai em 2012

Sérgio Bueno | De Porto Alegre

Jefferson Bernardes/Valor

Cylon Gonçalves, da Ceitec: "Encerramos a novela da construção da fábrica"

Contratado em agosto de 2010 para presidir o Centro Nacional de Tecnologia Eletrônica Avançada (Ceitec), o físico Cylon Gonçalves da Silva começa a destravar a implantação do embrião da indústria nacional de semicondutores. Conhecedor dos meandros da administração pública, o executivo impôs uma nova dinâmica ao trabalho da estatal e adotou uma visão estratégica mais aberta à interação com o **mercado**. Agora, ele prepara para 2012 a entrada do primeiro chip brasileiro em linha de **produção**, algo que pelos planos originais deveria ter ocorrido em agosto de 2007.

O projeto do Ceitec completa dez anos desde a doação dos primeiros equipamentos pela Motorola. Nesse período recebeu investimentos de R\$ 500 milhões, a maior parte do **Ministério** da Ciência e Tecnologia (MCT). A instituição havia sido constituída como associação civil sem fins lucrativos e em 2008 foi transformada em estatal vinculada ao MCT para receber um fluxo estável de recursos, mas ainda assim continuou sofrendo com sucessivos atrasos no cronograma.

"Encerramos a novela da construção da fábrica", diz Cylon. Pelo calendário original, as instalações deveriam estar concluídas em abril de 2007 e com os atrasos o início da **produção** foi adiado duas vezes em 2008, uma em 2009 e agora passou para 2012.

As obras terminaram dia 29 de fevereiro e até 15 de junho será concluído o processo de "aceitação": a verificação da conformidade entre o prédio e o projeto. Até 31 de maio será encerrada a reforma dos equipamentos doados pela Motorola e até 30 de setembro, o comissionamento das ferramentas para o início da transferência de tecnologia de fabricação pela alemã XFab, em 1º de outubro. Essa etapa será concluída em 18 meses e a **produção** começará neste ano, em caráter experimental.

A precisão do calendário não é gratuita. Desde que assumiu o cargo, Cylon passou a estabelecer "datas fatais" para cada etapa de trabalho, para melhorar o planejamento das compras que precisam de licitação pública. Para os casos mais simples, adotou o pregão eletrônico, que reduz de 90 para nove dias, em média, o processo de aquisição, além de garantir uma economia de cerca de 20% em relação aos preços de **mercado**.

"A burocracia atrapalha, mas existem formas de atenuar os problemas com gestão, planejamento e antecipação das necessidades", afirma o físico, que

passou a se valer do mecanismo de "adesão" a outras concorrências quando aparece uma demanda de última hora. O dispositivo legal permite que o Ceitec compre, pelo mesmo preço, produtos ou serviços licitados por órgãos federais em qualquer parte do país.

Cylon foi contratado não só por sua experiência científica, mas também por ter passado pelo setor público, onde acumulou conhecimento. Ele sucedeu o alemão Eduard Weichselbaumer, que havia assumido em 2009 e deixou o cargo em função dos entraves burocráticos que encontrou.

Cylon adotou a estratégia de desenvolver, fazer protótipos e fabricar chips apenas para clientes corporativos, e não mais produtos acabados com circuitos integrados, como estava previsto no projeto do chip para um brinco de rastreabilidade bovina: "Vamos reduzir o risco comercial e tecnológico da empresa. Se fôssemos fazer produtos completos, teríamos que abrir canais de distribuição e perderíamos o foco."

A tecnologia da XFab permite a fabricação de circuitos com 600 nanômetros de dimensão. É o caso do "chip do boi", que opera em baixa frequência de 134,2 quilohertz e será o primeiro a entrar em linha de **produção** em versão aprimorada, que permite a gravação de dados. "É uma tecnologia usada em todo o mundo, mas há certas demandas para as quais seguiremos contratando fabricantes no exterior", diz.

Segundo o executivo, o plano é que o Ceitec se especialize no segmento de identificação por radiofrequência (RFID na sigla em inglês), mas pode trabalhar com outras aplicações, como o chip que desenvolve para comunicação em banda larga sem fio WiMax. Ontem, o centro anunciou a conclusão do projeto de mais dois circuitos, um para identificação eletrônica de produtos e outro para o programa de identificação veicular do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran).

Esses chips usam a tecnologia de 180 nanômetros, operam em ultra-alta frequência (UHF) de 915 megahertz (MHz) e foram enviados ao exterior para que seja feito o protótipo. Até o fim maio, será concluído o **desenvolvimento** de um circuito para rastreamento de produtos perecíveis, com tecnologia de 350 nanômetros e operação em alta frequência (13,56 MHz).

A partir de agora, segundo Cylon, até o trabalho de pesquisa, **desenvolvimento** e projeto poderá, em alguns casos, ser feito em parceria com universidades, instituições de pesquisas e empresas. O executivo conta com uma equipe de 129 pessoas e deverá contratar mais 112 até o fim de 2012.

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Real mais forte pode impedir estouro da meta		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Sergio Lamucci | De São Paulo

O impacto da nova rodada de valorização do câmbio sobre os preços deve ser modesto, mas pode ser o suficiente para que a inflação não supere o teto da meta perseguida pelo Banco Central neste ano, de 6,5%. A expectativa de um **dólar** mais próximo de R\$ 1,50 no fim do ano pode tirar algo como 0,2 a 0,4 ponto percentual do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA), a depender da evolução da taxa ao longo dos próximos meses. Nas últimas semanas, vários analistas passaram a apostar num câmbio mais apreciado em 2011, depois que a moeda caiu abaixo de R\$ 1,65 sem que isso provocasse uma reação mais enérgica do BC.

O economista Fábio Ramos, da Quest Investimentos, que esperava um **dólar** de R\$ 1,65 no fim do ano, trabalha hoje com R\$ 1,50. Para ele, isso deve trazer um alívio de 0,2 ponto para o IPCA. "Não é a salvação da lavoura, mas pode ser a diferença entre a inflação estourar ou não o teto da meta", resume ele, que espera um IPCA de 6,4% neste ano. "O câmbio mais valorizado tende a evitar novas revisões para cima da inflação." Pelas estimativas de Ramos, o câmbio médio em 2011 ficará em R\$ 1,60, 8,6% abaixo do R\$ 1,75 do ano passado.

O **dólar** barato ajuda conter a inflação dos bens comercializáveis internacionalmente (os tradables), diz Ramos. As já comportadas cotações dos bens duráveis (como automóveis e eletroeletrônicos) poderiam ter um resultado ainda mais favorável - em 12 meses até fevereiro, estão em alta de 0,53%, segundo o IPCA. Os alimentos também devem ter algum alívio, uma vez que um câmbio mais apreciado atenua eventuais altas - ou acentua quedas - das commodities, quando convertidas em reais. No caso de produtos têxteis, o **dólar** barato pode impedir novos repasses da disparada do algodão.

A Tendências Consultoria também acredita num câmbio mais valorizado neste ano. Segundo estimativas preliminares, o **dólar** deve terminar o ano em R\$ 1,62, e não mais em R\$ 1,70. O câmbio médio, por sua vez, deverá ser de R\$ 1,60, e não mais de R\$ 1,68. Esse quadro implica um IPCA 0,15 ponto percentual menor, diz o economista Thiago Curado, que estima um IPCA de 6,3% em 2011. No cenário anterior para o câmbio, aumentaria a possibilidade de o indicador se aproximar ou superar os 6,5% do teto da meta, acredita Curado. "A expectativa é que o **dólar** ficará em R\$ 1,55 no segundo e no terceiro trimestres, subindo um pouco no fim do ano." Ele espera alguma redução da liquidez internacional no quarto trimestre, o que tenderia a diminuir os fluxos de recursos para o Brasil.

Curado também estimou qual seria o impacto sobre o IPCA de um **dólar** que a partir do terceiro trimestre ficasse em R\$ 1,50, terminando 2011 nesse patamar. A média do ano seria próxima de R\$ 1,55. Nesse caso, o alívio sobre o IPCA poderia ser de até 0,39 ponto.

No mais recente relatório de inflação, o BC fez uma decomposição da inflação nos últimos oito anos. Em 2010, quando o **dólar** médio recuou 12,5% em relação a 2009, o câmbio tirou 0,22 ponto percentual do IPCA.

O impacto do câmbio valorizado sobre a inflação tende a ser moderado neste ano porque há fontes **importantes** de pressão sobre os preços que não respondem à oscilação do real, pelo menos no curto prazo. É o caso dos serviços (como aluguel, condomínio e empregado doméstico) e preços administrados (como tarifas públicas), diz a economista Ariadne Vitoriano, da Rosenberg & Associados.

Em 12 meses até março, os serviços no IPCA sobem 8,53%, impulsionados pela combinação de demanda forte, indexação de alguns itens à inflação passada,

como aluguel, ou influenciados pelo salário mínimo, como empregado doméstico. Os preços administrados, que encerraram 2010 em 3,13%, já estão em alta de 4,53% nos 12 meses até março.

Segundo Curado e Ramos, o **dólar** mais barato pode produzir algum efeito mais relevante - e indireto - em serviços e em preços administrados para a inflação de 2012, ao segurar as cotações ao produtor no Índice Geral de Preços de **Mercado** (IGP-M). O indicador corrige a maior parte dos aluguéis no país e é uma das referências para o reajuste de tarifas públicas, como as de telefonia.

O economista-chefe da Máxima Asset Management, Elson Teles, diz que um real mais forte tende de fato a propiciar algum alívio sobre a inflação,

mas destaca que é necessário que o novo nível das cotações seja duradouro, para que se consolide a percepção dos agentes econômicos sobre a nova cotação. Segundo ele, o coeficiente de repasse do câmbio para os preços costuma ser de 5%: uma valorização de 10% do real tende a produzir um alívio de 0,5 ponto no IPCA.

	VEÍCULO VALOR	EDITORIA	
	TÍTULO Para governo, críticos desconhecem projeto da Foxconn para o Brasil		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Sergio Leo | De Sanya (China)

Os ministros do **Desenvolvimento**, Fernando **PIM**entel, e da Ciência e Tecnologia, Aloyzio Mercadante, saíram ontem em defesa do projeto apresentado ao governo pela empresa taiwanesa Foxconn, com investimentos de US\$ 12 bilhões no **Brasil** para um complexo industrial voltado à **produção** de telas de cristal líquido de última geração e montagem de aparelhos eletrônicos que usam esses componentes, como tablets, celulares e televisores de alta definição. O investimento da Foxconn pode levar um dos fornecedores de chips da empresa a se instalar no país, afirmou Mercadante.

O anúncio da Foxconn, feito durante a visita da presidente Dilma Rousseff à China, foi recebido com ceticismo no Brasil, onde empresários e analistas do setor consideraram exagerada a cifra. Entre as manifestações sobre o anúncio, houve até suspeitas de que poderia ser apenas uma maneira encontrada pelo presidente da companhia, Terry Gou, de obter mais incentivos do governo. "Com uma empresa líder no setor, com US\$ 100 bilhões de faturamento anuais, suspeito que ele seja bem melhor em outras coisas, além de obter incentivos", ironizou o ministro **PIM**entel, ao rebater as críticas.

Mercadante, que encabeçou as negociações para atração do investimento da Foxconn, afirma que os críticos do projeto não conhecem a dimensão do plano que está sendo proposto por Gou, que já tem fábricas no país e tomou a decisão final após três meses de negociação com o **Governo Federal** e com o governo de São Paulo. A empresa e as autoridades ainda devem discutir os benefícios a serem obtidos para assegurar o investimento, que dependerá, também de obras de

infra-estrutura e capacitação de pessoal, disse Mercadante.

"É uma empresa com **exportações** de US\$ 86 bilhões, o maior provedor em serviços de 3G do mundo, fabricante de um em cada três computadores do mundo", listou Mercadante, exibindo um iPad com a apresentação levada pelo empresário ao governo.

Segundo o ministro, o projeto da Foxconn envolve o envio de mil engenheiros por um ano à China, para treinamento, e prevê a construção de uma "cidade inteligente", para cerca de 420 mil pessoas.

"Os US\$ 12 bilhões são o projeto da cidade inteligente, com desdobramentos em projetos futuros", disse. "Entre 2011 e 2013 vão produzir o display IPS, LTPS, amoled, MVA", recitou. "A primeira fase é de fabricação de telas médias e pequenas para aparelhos celulares móveis; a segunda, de 2014 a 2016 é a geração para telas de tablets e televisão de alta definição", informou ele.

Para reduzir as críticas ao projeto, o secretário-executivo do **Ministério** de Ciência e Tecnologia, Luiz Antônio Elias, entrou em contato na quarta-feira à noite com a Associação Brasileira da Indústria Eletroeletrônica (Abinee), para marcar, para a próxima semana, um encontro com a indústria. "Eles disseram que entendem as preocupações e querem nos explicar o que foi negociado na China", contou o presidente da Abinee, Humberto Barbato. (Colaborou Gustavo Brigatto, de São Paulo)

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO De 13 aeroportos em construção para a Copa, 9 não ficarão prontos		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Pesquisa do Ipea reforça em números o perceptível problema de infraestrutura aeroportuária do Brasil, mas a inoperância está também no entorno dos aeroportos: falta transporte e hospedagem acessíveis aos passageiros. Governo de São Paulo tenta resolver essas questões por meio de concessões que serão apresentadas hoje à iniciativa privada.

Dos 13 aeroportos da Copa, 9 não ficarão prontos

Estudo do Ipea aponta que não será possível cumprir prazo das obras na maior parte das cidades-sede dos jogos; Fifa aponta a situação como principal problema

Maeli Prado

Um estudo divulgado ontem pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) demonstrou com números o que o país inteiro já adivinhava: grande parte dos aeroportos que receberão investimentos em ampliação e reformas para a Copa do Mundo não ficará pronta a tempo para o evento esportivo. De acordo com o levantamento do órgão, as obras de pelo menos 8 dos 13 aeroportos que receberão recursos não estarão terminadas em 2014. Alguns dos terminais que conseguirão cumprir o prazo serão os do Galeão, no Rio de Janeiro, e os do Recife. A reforma do aeroporto de Curitiba deverá terminar, de acordo com o estudo do Ipea, em julho de 2014, um mês depois do início da Copa. Aeroportos cruciais, como os terminais de Guarulhos, Brasília, Salvador, Porto Alegre, Campinas, Fortaleza, **Manaus**, Cuiabá e Confins, não estarão prontos para a Copa. Não há previsão de conclusão para as obras do novo aeroporto de Natal. “Os terminais provisórios [que usam embarques e desembarques remotos dentro dos aeroportos] podem ser uma das medidas paliativas para aliviar essa situação”, disse o pesquisador Carlos Campos, um dos

responsáveis pelo levantamento do Ipea. Para realizar o estudo, os pesquisadores do instituto levaram em conta os prazos médios no **Brasil** para a elaboração de projetos, emissão de licenças de instalação pelo Ibama para obras de infraestrutura, processos licitatórios e obras civis. “Esse estudo não nos surpreendeu, nem um pouco. Só confirmou o que já sabíamos”, afirmou José Márcio Mollo, presidente do Sindicato Nacional das Empresas Aéreas (Snea). “Temos um estudo do ano passado que demonstra exatamente isso”. A situação precária dos aeroportos brasileiros é apontada pela Fifa como o maior gargalo para a realização do evento esportivo. “O setor passa por um momento crítico. O cenário é que esses investimentos dificilmente ficarão prontos a tempo”, afirmou Campos. De acordo com o levantamento do instituto, a Infraero investirá R\$ 1,4 bilhão ao ano entre 2011 e 2014 nesses 13 aeroportos. Mesmo se fosse possível a conclusão das obras, 10 dos 13 aeroportos avaliados estariam operando em “situação crítica”.

Isso quer dizer que estariam operando acima de 100% de suas capacidades instaladas. A estatal não quis se manifestar sobre o estudo do instituto. Afirmou apenas, em nota, que “desconhece as bases técnicas utilizadas e não participou de qualquer discussão, de modo que não pode fazer qualquer tipo de avaliação a respeito”.

Situação preocupante

Ontem, em São Paulo, o ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, classificou as revelações feitas pelo estudo como “preocupantes”. “É preocupante [a situação], tanto que a presidente Dilma Rousseff criou uma nova secretaria especial apenas para cuidar disso. A Secretaria de Aviação Civil está trabalhando e os investimentos vão sair”, afirmou. A nova secretaria, que deverá atuar no mesmo nível de importância dos demais **Ministérios**, foi criada em 18 de março deste ano para

coordenar o processo de privatização do setor. Com a criação da nova pasta, a aviação

civil saiu do guarda-chuva do **Ministério** da Defesa, comandado por Nelson Jobim. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e a Infraero (estatal que controla os principais aeroportos) passaram a ser subordinadas à secretaria. “Não temos posição sobre os aeroportos serem geridos pela iniciativa privada ou não. Isso é política de governo”, afirmou Mollo, do Snea. “Mas é bom lembrar que concessão de aeroportos é um

processo muito demorado, vai da decisão política até a licitação e assinatura do contrato. Isso leva pelo menos um ano e meio”, disse. O executivo afirmou ainda que, nos Estados Unidos, todos os aeroportos são públicos. “E funcionam. O problema não é ser público ou privado”. ■ Com agências

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO Em reunião na China, países do Brics defendem maior controle do fluxo de capitais		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Brics defende maior controle do fluxo de capitais

Países do bloco também pediram esforço global para conter a volatilidade dos preços das commodities porque temem os riscos de uma crise alimentar em nações como a Índia

Os líderes do Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, países que formam a sigla Brics, pressionaram ontem por uma renovação no sistema monetário global. A ideia é que haja menos dependência do **dólar** e maior controle sobre os fluxos internacionais de capital, que se transformaram em desafio para as economias emergentes. A discussão foi lançada durante reunião do Brics em Hainan, no sul da China. Em comunicado, eles defenderam que é necessário “um amplo sistema internacional de reserva cambial que dê estabilidade e certeza” — uma crítica velada ao que

o Brics veem como uma negligência de Washington às suas responsabilidades monetárias no cenário internacional. Os líderes do Brics também

pediram uma regulação mais forte dos derivativos de commodities para reduzir a volatilidade dos preços de alimentos e energia, que, segundo eles, impõem novos riscos à recuperação da economia mundial. “A volatilidade acrescenta novos riscos à recuperação que está em curso na economia mundial”, disseram os líderes, em comunicado conjunto. Em relatório desta semana, o Fundo Monetário Internacional (FMI) já havia alertado que “o cenário fiscal para as economias emergentes é mais favorável, mas reflete em parte a alta dos ativos e das commodities, juros baixos e

fortes fluxos de capital.” Os países do grupo temem que o amplo déficit comercial e orçamentário dos Estados Unidos enfraqueça o **dólar**, e também desejam trazer para si os privilégios financeiros e políticos que

acompanham a principal moeda de reserva mundial. “A economia mundial está passando por mudanças profundas e complexas”, disse o presidente chinês, Hu Jintao. “A era exige que os países do Brics fortaleçam o diálogo e a cooperação”, afirmou.

Crise alimentar

A China é o maior **importador** de soja e consumidor de energia, dependendo do petróleo **importado** para impulsionar o crescimento econômico. A Índia, onde milhões de pessoas vivem na pobreza, também manifestou receio com a alta dos alimentos. “A regulação do **mercado** de derivativos para commodities deveria ser fortalecida para prevenir atividades capazes de desestabilizar os **mercados**”, segundo documento divulgado

após a reunião. Os preços de milho, café e algodão mais do que dobraram nos **mercados** futuros globais de commodities nos últimos 12 meses, enquanto o petróleo subiu 42% em Londres. A China, por exemplo, deve **importar** este ano 57 milhões de toneladas de soja, ou quase 60% do

comércio global da oleaginosa. Justamente por isso, o comunicado do grupo pede uma maior cooperação em segurança alimentar para restituir a confiabilidade de informações entre oferta e demanda. A comunidade internacional precisa trabalhar em conjunto para aumentar a **produção**, elevando recursos e apoio tecnológico para desenvolver países como parte do “estabelecimento de um mundo mais equitativo e justo.”

O Produto Interno Bruto (**PIB**) combinado dos cinco países do Brics deve ofuscar a economia americana até o final de 2014 e da região do euro, este ano, segundo projeções do FMI. ■ Com Reuters, Bloomberg e AFP

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO O ministro Guido Mantega diz que é difícil frear a inflação e segurar o dólar		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

“É difícil frear a inflação e segurar o dólar”, diz Mantega

O ministro da Fazenda, Guido Mantega, defendeu ontem o acerto da estratégia do governo para mitigar a valorização do real, mas admitiu que combinar isso com o combate à inflação é difícil. Mantega negou que esteja tomando medidas em “conta-gotas” e falou que um exagero poderia ser danoso. “Você não explode uma bomba nuclear porque senão os efeitos colaterais são piores que a medida em si”, disse, antes das reuniões do

G20 e do Fundo Monetário Internacional (FMI), em Washington. “Temos tomado medidas severas.” As declarações vêm num momento em que os índices de inflação se aproximam do teto da meta fixada pelo Banco Central para 2011, de 6,5%, enquanto o dólar segue numa trajetória cadente frente ao real. Segundo o ministro, sem as medidas tomadas pelo governo no câmbio, o dólar poderia estar agora entre R\$ 1,35 e R\$ 1,40—ontem, a moeda americana fechou a R\$ 1,58. “Não é fácil conseguir conter a inflação, o que significa aumentar os juros, e ao mesmo tempo tomar medidas para conter a valorização do real”, disse o ministro. “Mas acho que temos conseguido.” Na semana passada, o governo dobrou para 3% a alíquota do imposto

sobre Operações Financeiras (IOF) incidente nas operações de crédito ao consumo, em mais um esforço para tentar desacelerar a economia. Em dezembro, o Banco Central havia adotado medidas macroprudenciais com o mesmo objetivo. Segundo Mantega, elas estão funcionando. Em outra frente, o BC elevou o juro básico em 1 ponto percentual, para 11,75% ao ano. Na semana que vem, os diretores do órgão devem adotar um aumento entre 0,25 ponto e 0,5 ponto percentual, segundo estimativa do mercado financeiro. O receio do governo e de vários economistas é de que o juro mais alto intensifique a entrada de dólares no país que tem valorizado o real e prejudicado setores da economia brasileira. De acordo com Mantega, é preferível aumentar a taxa sobre a entrada de dólares do que impor restrições mais severas, como uma quarentena. Ele disse que o Brasil continua querendo capital de longo prazo. “Quando você cobra IOF, está simulando a mesma coisa. Preferimos fazer com taxa do que fazer com quarentena. Mas dá mais ou menos a mesma”, afirmou. O ministro disse ainda que o Brasil não aceitará qualquer restrição à capacidade de impor controles de capital que ameacem prejudicar a economia do país. ■ Reuters

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA
	TÍTULO R\$ 4,5 bi são investidos para reduzir os gargalos	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Portos e terminais somados movimentaram 833 milhões de toneladas em cargas, levando 2010 a bater recorde histórico

TEXTO AMUNDSEN LIMEIRA

Depois de investir cerca de R\$ 2 bilhões nos portos públicos, de quatro anos para cá, o **Governo Federal** planeja desembolsar mais R\$ 2,5 bilhões, nos próximos quatro anos, em obras de modernização e na inteligência logística dos terminais portuários no país. “Comisso vamos reduzir os gargalos”, disse José Leônidas Cristino, o ministro dos Portos, durante a sua passagem pelos estandes da Intermodal South America, evento realizado entre 5 e 7 de abril, em São Paulo. Segundo Cristino, os recursos serão distribuídos por toda a rede portuária nacional, “mas vamos focar as atenções naqueles que estão em situação mais complicada”, no caso, os portos de Santos, do Rio de Janeiro, de Paranaguá e de Vitória, que, na avaliação do ministro, tem “problemas estruturais” mais urgentes. Para ele, no entanto, não cabe apenas ao **Governo Federal** a responsabilidade de solucionar esses problemas estruturais. “É claro que precisamos de investimentos que não estão na alçada do porto, que são os acessos terrestres, rodoviários, ferroviários e no que estão entorno desses terminais”, disse ele. Só o porto de Santos, acrescentou, concentrará R\$ 1,4 bilhão daquele total, enquanto os outros, os chamados portos nacionais estratégicos, como Paranaguá (PR), Rio de Janeiro (RJ), Itaguaí (RJ), Vitória (ES), Suape (PE), Pecem (CE) e Itaqui (MA), “vão consumir mais de R\$ 3 bilhões”. Pelas contas da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) existem no país 119 instalações portuárias, sendo 36 portos organizados e 83 terminais de uso privativo. Juntos, esses terminais chegaram a movimentar 833 milhões de toneladas em 2010, batendo o recorde histórico da movimentação de cargas em portos brasileiros. Em relação ao exercício anterior, esse

resultado representou um crescimento de 13,7%. A expectativa da Antaq para 2011 é que haja um novo aumento, que se confirmará ou não dependendo de como se comportará a recuperação da economia mundial. Leônidas Cristino explicou que, desde 2007, o governo tem procurado identificar o que é necessário fazer para estimular a economia por meio dos portos. Entre outras ações, estabeleceu para os próximos quatro anos investimentos da ordem de R\$ 500 milhões apenas na inteligência logística nos portos em geral. O projeto Porto sem Papel é um exemplo. Ele prevê a integração dos órgãos intervenientes na liberação de cargas em uma única janela virtual, reduzindo, assim, entre 15% e 20% o tempo dispensado aos serviços. Como iniciativa, a Secretaria dos Portos acredita que a tendência é eliminar um sistema burocrático herdado da era anterior à informática, quando vários órgãos do governo atuavam dentro dos portos e cobrando diferentes tarifas. O programa de modernização prevê ainda a implantação do controle e **monitoramento** de embarcações. O VTMS (Vessel Traffic Management Information System) é um sistema de auxílio eletrônico à navegação, com capacidade de controlar toda a movimentação de navios até 20 milhas de distância da costa. Cristino concordou que os problemas relacionados aos acessos portuários, como a profundidade e o alargamento dos berços existentes, são atualmente os principais gargalos ao **desenvolvimento** do setor. “Isso o governo já identificou, projetou e está executando”, declarou. Se a memória do ministro não falhou, ele disse que já foi investido R\$ 1,4 bilhão e que tem mais R\$ 1,2 bilhão só para fazer esse tipo de obra, nos próximos quatro anos. No porto de Santos, a parcela de recursos privados para obras de dragagem, de acordo com Cristino, soma R\$ 4 bilhões, aproximadamente. De acordo com ele, o governo também está investindo nos acessos terrestres no entorno dos portos assim como está planejando recompor ferrovias e rodovias para que

possa ter toda essa estrutura recuperada e que hoje afeta o desempenho do setor portuário. No porto de Santos, considerado o caso mais crítico “lá, estamos fazendo uma parte da avenida Perimetral e mais dois outros trechos, tanto na margem direita como na esquerda”.

Para enfrentar a questão da profundidade e do alargamento dos canais de acesso aos portos, foi criado, no final de 2007 o Programa Nacional de Dragagem.OPND, no entanto, só começou a ser intensificado a partir de 2009 para adequar a profundidade e a geometria do canal de acesso e da bacia de evolução de 18 portos, capacitando-os a receber navios de maior porte, aumentando sua

competitividade e sua capacidade de movimentação de cargas.

A limitação dos canais de navegação estende-se a outros portos além do de Santos. É o caso, por exemplo, de Vitória. Segundo o presidente da Intersindical da Orla 22 Portuária do Espírito Santo (ES), José Adilson Pereira, a Baía de Vitória, só tem estrutura para receber embarcações com capacidade de 1.000 a 2.500 TEUs, enquanto há no Brasil navios bem maiores, com necessidade de dragagem e da derrocagem na via para que os portos ali concentrados ganhem sobrevida.

	VEÍCULO IG NOTÍCIAS	EDITORIA	
	TÍTULO Concessão de novo porto em <u>Manaus</u> sai neste ano, diz ministro		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Porto da cidade vai escoar produção da Zona Franca e custará R\$ 1,4 bilhão

Até o fim deste ano, o governo deve leiloar concessão para construção e operação de um novo porto em Manaus (AM). O porto ficará a dez minutos do Pólo Industrial da cidade e receberá somente navios de carga. O governo espera que todo o investimento, estimado em R\$ 1,4 bilhão, seja feito pela iniciativa privada por meio de concessão.

O empreendimento deve servir para escoar a produção da Zona Franca de Manaus. “O porto que existe hoje em Manaus opera com muita restrição, praticamente inexistente”, disse o ministro da Secretaria Especial de Portos, Leônidas Cristino, em coletiva de imprensa na manhã desta terça-feira.

A concessão do novo porto de Manaus deve seguir o modelo de obras que contam quase exclusivamente com recursos privados, como a usina de Belo Monte, no Rio Xingu, Pará. “Nos inspiramos no setor energético e vamos fazer um teste, implementar um modelo novo no setor de portos”, afirmou o ministro. “A intenção é que a obra já conte com uma licença prévia ambiental antes do leilão”, completou.

No ano passado, a SEP convocou interessados em fazer o projeto básico e os estudos para o empreendimento. Duas empresas se apresentaram e a APM Terminals foi escolhida. Agora, ela realiza estudos complementares, como o de impacto ambiental, que devem orientar a elaboração de um edital do leilão. A previsão é de que esses estudos sejam concluídos no segundo semestre para que o leilão ocorra ainda em 2011.

O grupo que vencer o processo de licitação terá o direito de construir e operar o porto por 25 anos. Ao final do período, a licença poderá ser renovada por outros 25 anos. O grupo poderá também arrendar o terminal.

Depois de licitar o porto de Manaus, a SEP deve fazer o mesmo em outras cidades. O passo seguinte, segundo o ministro, deve ser a construção de um porto de águas profundas em Vitória (ES).