



**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, 13 de maio de 2011

O ESTADO DE SÃO PAULO BRASIL IMPÕE BARREIRA A CARRO IMPORTADO.....	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO PLANO DO GOVERNO DE REFORMA TRIBUTÁRIA PONTUAL ESTÁ AMEAÇADO.....	2
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO CHINESES CHEGAM, INTERESSADOS EM INFRAESTRUTURA	4
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO EMPREGO INDUSTRIAL MANTÉM ESTABILIDADE EM MARÇO.....	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O GLOBO Engarrafamento na fronteira.....	6
VEICULAÇÃO NACIONAL	
ASSESSORIA MDIC Ministro do Comércio da China visita Brasil com comitiva de empresários	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP BRASIL FREIA IMPORTAÇÃO DE CARROS E BATE DE FRENTE COM A ARGENTINA	9
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP PAULO SKAF	10
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O JORNAL-AL INFORMÁTICA 1	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	
AGÊNCIA CNI Grupo empresarial apresenta projetos na federação do Tocantins.....	12
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO BRASIL IMPÕE BARREIRA A CARRO <u>IMPORTADO</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Medida dificulta entrada de veículos fabricados na Argentina e defende montadoras instaladas no País do avanço de automóveis asiáticos

Raquel Landim / São Paulo e Renata Veríssimo / Brasília - O Estado de S.Paulo

O governo brasileiro decidiu impor barreiras a importação de carros. O objetivo principal é forçar a Argentina a rever as ações protecionistas contra o Brasil, mas a medida também procura defender as montadoras instaladas no País do avanço dos automóveis asiáticos.

Desde terça-feira, os importadores devem solicitar licenças de importação não automáticas, que só são expedidas após análise dos técnicos do governo e podem demorar 60 dias. Não estão incluídos pneus e autopeças, para não prejudicar o funcionamento das fábricas no Brasil.

Já estão parados na fronteira com a Argentina 67 caminhões - boa parte pertence à Toyota. Na prática, trata-se de uma retaliação às medidas protecionistas do país contra o Brasil. O ministro do Desenvolvimento, Fernando PIMentel, disse que não é uma retaliação. Segundo ele, as licenças foram adotadas em razão do "fortíssimo" déficit comercial no setor. Porém, segundo uma fonte do governo, as licenças de importação de terceiros países tendem a ser liberadas mais rápido que as da Argentina.

Exportadores brasileiros de vários setores reclamam que as mercadorias estão acumulando em depósitos na Argentina. O país incluiu 600 produtos no licenciamento não automático e costuma demorar mais de dois meses para liberar o documento.

Os argentinos temem o crescimento do superávit brasileiro. De janeiro a abril, o saldo da balança bilateral foi favorável para o Brasil em US\$ 1,33

bilhão. De janeiro a março, estava em US\$ 588,6 milhões. A medida do governo brasileiro, no entanto, vale para todos os países, como prevê a Organização Mundial de Comércio (OMC). O Ministério do Desenvolvimento aproveitou os desentendimentos com a Argentina para monitorar as importações de carros, que cresceram 80% em abril em relação ao mesmo mês de 2010.

Dessa maneira, também estão sob vigilância as compras de carros da Coreia do Sul, que crescem com vigor, e da China, que começam a entrar no mercado brasileiro. No primeiro trimestre, foram importados US\$ 399 milhões em carros coreanos. Da China, vieram US\$ 26,3 milhões, mas o aumento foi de 161%.

"Essa medida tem de ser aplaudida. O comércio internacional é uma guerra e não podemos ser bonzinhos", disse Robson Andrade, presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI). "O Brasil tomou uma medida que já é adotada pela Argentina há anos", disse Rubens Barbosa, presidente do Conselho Superior de Comércio Exterior da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp).

Carta. Na quarta-feira, o Ministério do Desenvolvimento reenviou por fax uma carta à ministra da Indústria da Argentina, Débora Giorgi, cobrando uma solução para as dificuldades dos exportadores. O documento já havia sido despachado por correio, mas, segundo a ministra argentina, não havia chegado.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO PLANO DO GOVERNO DE REFORMA TRIBUTÁRIA PONTUAL ESTÁ AMEAÇADO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Estados não querem só discutir ICMS; querem também discutir medidas que assegurem a integridade financeira

Lu Aiko Otta / BRASÍLIA - O Estado de S.Paulo

Começa a fazer água a estratégia do governo de promover a reforma tributária apenas com mudanças pontuais. "Não dá para discutir só os importados", disse o secretário de Fazenda da Bahia, Carlos Martins, coordenador do Conselho de Política Fazendária (Confaz). Ele se referia à proposta do Executivo Federal de começar a discussão pela redução de 12% para 2% da alíquota interestadual do Imposto sobre a Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) cobrada nas mercadorias vindas do exterior. A mesma opinião foi dada por Osvaldo Carvalho, coordenador adjunto da Administração Tributária de São Paulo.

Por razões diferentes, eles acham que essa discussão tem de vir acompanhada de outras medidas que assegurem a integridade das finanças de seus Estados. No caso de São Paulo, a avaliação é que a redução da alíquota interestadual do ICMS deve ser estendida a todos os produtos, não só aos importados. Dessa forma, seria dado um passo importante para atacar a chamada guerra fiscal, considerada por São Paulo o maior problema do sistema tributário. Essa guerra consiste na concessão, por governos estaduais, de descontos no ICMS para atrair indústrias. Esses benefícios são concedidos por meio de "brechas" na legislação.

Para o secretário baiano, o problema é outro. A proposta do governo vai mexer com a distribuição do bolo arrecadado do ICMS e, por isso, é necessário assegurar uma forma de compensação aos cofres estaduais.

Os Estados do Norte, Nordeste e Centro-Oeste também veem na reforma tributária uma oportunidade para emplacar medidas que combatam a desigualdade

regional. "Não tem como não discutir um fundo de desenvolvimento regional, o fundo de equalização de receitas", disse Martins. Ele ainda quer incluir no debate a tributação dos produtos vendidos via internet e as dívidas dos Estados com o Tesouro Nacional.

Oportunidade. São Paulo não dá tanta ênfase à necessidade de receber ressarcimento dos cofres federais pelas perdas de receita que vier a ter. Mas também vê na reforma uma oportunidade para rediscutir a divisão do bolo tributário.

"A arrecadação do Governo Federal aumentou muito nos últimos anos, por meio da cobrança de contribuições, e esse ganho não foi repartido com Estados e municípios", observou Carvalho.

Somados os pontos que cada Estado considera essencial, aquilo que começou como uma reforma pontual tende a virar uma discussão ampla sobre o ICMS. Se isso ocorrer, será um debate nos mesmos moldes das outras tentativas de reforma que naufragaram nos últimos 20 anos.

O governo já pensava em estender a medida dos importados para uma redução geral do ICMS interestadual, como defende São Paulo. Pretende também dialogar com os governadores sobre a redução do ICMS sobre alimentos, remédios, telefonia, eletricidade e combustíveis. No entanto, a ideia era discutir um ponto de cada vez. A reação dos secretários de Fazenda, porém, sugere que isso não será possível.

Na terça-feira, o secretário executivo do Ministério da Fazenda, Nelson Barbosa, disse que estava otimista quanto à reforma porque a proposta de reduzir o ICMS interestadual havia sido bem recebida no Confaz, o colegiado que reúne todos os secretários estaduais de Fazenda. "De fato, houve boa receptividade", confirmou Martins. O que não quer dizer que os Estados se contentarão em discutir só esse ponto.

Na avaliação do coordenador do Confaz, há bom clima para discutir a reforma desta vez porque o governo federal já acenou com a possibilidade de colocar mais recursos nos fundos de **desenvolvimento regional** e de equalização de receitas.

Debate

**OSVALDO CARVALHO COORDENADOR
ADJUNTO DA ADMINISTRAÇÃO TRIBUTÁRIA/SP**

"A arrecadação do **Governo Federal** aumentou nos últimos anos e o ganho não foi repartido."

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO CHINESES CHEGAM, INTERESSADOS EM INFRAESTRUTURA		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Sergio Leo | De Brasília

Chega hoje ao Brasil uma missão de 66 empresários e cinco autoridades chinesas para conhecer alternativas de negócios de infraestrutura no Brasil. A missão antecede a chegada, em Brasília, do ministro do **Comércio** da China, Chen Deming, que discutirá com os **Ministérios** do **Desenvolvimento** e de Relações Exteriores medidas para aumentar o valor agregado das exportações do Brasil ao mercado chinês. O governo brasileiro quer atrair a China para projetos de cooperação em tecnologias "verdes" e produção de automóveis bicompostível de alto padrão.

"Os chineses estão interessados, e o que mostramos é a necessidade de serem parceiros das empresas brasileiras, segundo as regras locais", comentou, ao Valor, o presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), Robson Andrade, que se reúne com a missão chinesa hoje, em São Paulo. Cerca de 40% da missão chinesa é de executivos da área de infraestrutura, percentual que sobe a 60% se somados os empresários do setor de energia. Outros 20% têm interesse em projetos de inovação e 10% estão de olho no agronegócio brasileiro.

"Faltam recursos para nós, queremos parceiras, não só com os chineses", diz Andrade, para quem a falta de crédito de longo prazo torna indispensável a participação de sócios estrangeiros nos projetos de

infraestrutura esperados para o Brasil. Entre os projetos que devem ser apresentados aos chineses hoje e na segunda estão as obras de saneamento, os aeroportos que serão oferecidos em concessão, o metrô de Belo Horizonte, e empreendimentos necessários à Copa do Mundo de futebol e à Olimpíada.

A vinda dos chineses é uma preparação para a reunião da comissão de alto nível Brasil-China, no segundo semestre, que deve apontar os rumos para a chamada "aliança estratégica" entre os dois países. É vista pela diplomacia brasileira uma demonstração de boa vontade dos chineses, e foi decidida durante a visita da presidente Dilma Rousseff à China, em maio. As autoridades brasileiras pretendem aproveitar a vinda de Chen Deming para tentar avançar as ofertas anunciadas pelo governo asiático durante a visita de Dilma a Pequim, como a liberação de importações de carne de porco, aberta, a princípio, somente a três frigoríficos em diversas regiões do Brasil. Os brasileiros esperam também que Deming traga sugestões da China sobre projetos de inovação que podem atrair investimentos chineses para produção no mercado brasileiro.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO EMPREGO INDUSTRIAL MANTÉM ESTABILIDADE EM MARÇO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Karen Camacho e Francine de Lorenzo | De São Paulo

O emprego industrial registrou estabilidade em março deste ano, na comparação com fevereiro. Em relação a março de 2010, no entanto, houve expansão de 2,2%, 14^o alta consecutiva nesta comparação. Segundo dados divulgados ontem pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE). No trimestre, o índice avançou 2,6% em relação ao mesmo intervalo de 2010. A taxa dos últimos doze meses permaneceu apontando crescimento (3,9%), mas repetiu o resultado de fevereiro.

Ainda na série com ajuste sazonal, no índice trimestre contra trimestre imediatamente anterior, o pessoal ocupado na indústria cresceu 0,3% nos três primeiros meses de 2011, sétimo trimestre consecutivo de expansão, acumulando nesse período ganho de 5,7%.

Segundo o IBGE, a expansão de março sobre igual período de 2010 mostrou perfil generalizado de crescimento, com 12 dos 14 locais e 13 dos 18 setores investigados ampliando as contratações. Por localidade, as principais contribuições positivas vieram da região Nordeste (3,8%), região Norte e Centro-Oeste (4,1%), Rio Grande do Sul (3,7%), Paraná (4,2%) e Minas Gerais (2,7%).

Por setor, os destaques ficaram com os ramos de meios de transporte (8,2%), produtos de metal (7,6%), alimentos e bebidas (2,4%), máquinas e equipamentos (5,2%), máquinas e aparelhos eletroeletrônicos e de comunicações (6,6%), metalurgia básica (7,7%) e outros produtos da indústria de transformação (5,3%).

A pesquisa do IBGE também revela que a folha de pagamento real da indústria ficou 0,5% mais cara na

passagem de fevereiro para março. Na comparação com o mesmo mês do ano passado, a expansão foi de 5,9%. Em 12 meses, o índice acumula alta de 7,6%.

Pelos dados de outra pesquisa, o emprego industrial apresentou alta em abril. Em São Paulo, o nível de emprego na indústria de transformação aumentou 0,03% em abril em relação ao mês anterior, já considerando os ajustes sazonais, informou ontem a Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). No mês passado, foram gerados 46.500 postos de trabalho.

Entre os 22 setores analisados, 14 contrataram, três demitiram e cinco ficaram estáveis. Os segmentos industriais que mais ampliaram seu quadro de funcionários foram produtos alimentícios (10,7%) e fabricação de coque, de produtos derivados do petróleo e de biocombustíveis (9,5%). Já os que mais promoveram cortes foram couros e fabricação de artigos de couro, de viagem e calçados (-1%) e produtos de borracha e material plástico (-0,7%).

Neste ano, o indicador de emprego registra aumento de 3,85%, com a criação de 97 mil postos de trabalho.

Nos últimos 12 meses, a alta é de 3,32%, com a contratação 84.500 trabalhadores.

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO Engarrafamento na fronteira		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Para retaliar Argentina, Brasil suspende importações de automóveis de todo o mundo

Eliane Oliveira, Janaína Figueiredo*

e Aguinaldo Novo

Com a arma apontada para a Argentina, o Brasil suspendeu do processo de licenciamento automático as importações de automóveis prontos de todo o mundo na terça-feira. Com isso, o desembaraço desses produtos, antes imediato, agora ocorrerá em até 60 dias. Foi uma resposta ao protecionismo dos argentinos, que poderão deixar de vender ao mercado brasileiro algo em torno de US\$5,2 bilhões ao ano, segundo estimativas de técnicos do governo brasileiro.

Como a medida é considerada uma salvaguarda - prevista na Organização Mundial do Comércio (OMC) -, pelas leis internacionais de comércio a restrição teve de ser estendida a todos os fornecedores, para não ser caracterizada como discriminatória. Além da Argentina, haverá reflexos nas compras de veículos de México, China, Europa, Estados Unidos, Coreia do Sul e Japão, o que pode dar um alívio à balança comercial, tendo em vista o forte crescimento das importações de veículos.

O governo Cristina Kirchner divulgou ontem à noite nota oficial, assinada pela secretária de Indústria, Débora Giorgi, na qual afirma que "a aplicação de licenças não automáticas para o setor de automóveis foi adotada de forma intempestiva e sem aviso prévio, afetando assim 50% do total do comércio bilateral". A Casa Rosada havia recebido na véspera a carta enviada pelo ministro de Indústria e Comércio Fernando PIMental.

A secretária afirmou que quando a Argentina aplicou, em fevereiro, 200 novas licenças não automáticas, "informou o Brasil dez dias antes do anúncio oficial, e a medida entrou em vigência somente 30 dias depois". Para ela, esse comportamento "atenta

contra o diálogo natural entre os sócios majoritários do Mercosul".

Autopeças e vinhos podem ser incluídos

Segundo fontes da secretaria, a Casa Rosada foi informada de demoras na entrada de veículos da Toyota e da Mercedes Benz no Brasil. Para o governo Kirchner, disseram fontes, estão por trás da medida os "poderosos industriais de São Paulo".

Conforme antecipou O GLOBO na semana passada, as autoridades brasileiras estão irritadas com a Argentina, que mantém sob o regime de licença não automática 600 itens, a maioria exportada pelo Brasil. Por isso, decidiram retaliar.

A balança comercial automotiva (veículos e autopeças) brasileira vem se deteriorando: até 2008 era superavitária em US\$10 bilhões, mas em 2010 teve déficit de US\$6 bilhões. De 2005 até agora, a exportação de veículos passou de 30% para 14% da produção nacional. Segundo o Sistema Integrado de Comércio Exterior (Siscomex), no primeiro trimestre deste ano as importações de automóveis subiram quase 50%. As compras oriundas da Argentina cresceram 40%; as da Coreia do Sul, 46%; e as da Alemanha, mais de 75%.

O governo tomou a medida, que provocou a retenção de caminhões na fronteira entre os dois países, sem confirmá-la oficialmente. Mas um alto funcionário avisou que, "em princípio", as licenças deixam de ser automáticas para automóveis, dando a entender que, se não houver uma resposta positiva dos vizinhos, outros itens, como autopeças, vinhos e lácteos, podem ser incluídos na nova regra.

Segundo técnicos envolvidos no assunto, até o fim da tarde de ontem, não houve contatos entre autoridades de primeiro escalão dos dois países. Debora Giorgi tentou falar por telefone com PIMental,

que não a atendeu e repassou a ligação à secretária de **Comércio** Exterior, Tatiana Prazeres.

Para a Argentina, o superávit de US\$4 bilhões registrado pelo **Brasil** no **comércio** bilateral confirma a necessidade de manter o protecionismo - motivado pela queda do superávit fiscal, de US\$16,8 bilhões em 2009 para US\$12 bilhões no ano passado.

Risco de faltar veículos é pequeno

Representantes das montadoras minimizaram o impacto da medida, e alguns disseram ter o compromisso informal do governo de que ela só seria aplicada à Argentina, de onde vêm o Siena (Fiat), o Agile (GM) e o Space Fox (Volks). A Anfavea, que representa as montadoras, diz que a medida não vai interromper as **importações**, apesar de elevar a burocracia. Sobre um

possível prejuízo aos consumidores afirma que, sem o teor oficial da medida, não seria possível avaliar. Para o consultor Luiz Carlos Augusto, da Jato Dynamics do Brasil, esse risco seria pequeno devido à elevada oferta de veículos.

A Abeiva, que reúne as **importadoras** de veículos, não comentou a decisão. Mas representantes de algumas empresas disseram ter recebido "a garantia" de que as compras de outras regiões não seriam afetadas.

- Fizemos hoje um teste, e só houve mesmo problema na alfândega com a Argentina - disse um empresário.

(*) Correspondente

	VEÍCULO ASSESSORIA <u>MDIC</u>	EDITORIA	
	TÍTULO Ministro do <u>Comércio</u> da China visita <u>Brasil</u> com comitiva de empresários		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Ministro Fernando PIMentel sugeriu missão chinesa a Chen Deming, em abril, durante a visita oficial da presidenta Dilma Rousseff ao país

Brasília (12 de maio) – Chefiada pelo ministro do Comércio da China, Chen Deming, uma comitiva de 66 empresários chineses desembarca no Brasil, entre os dias 14 e 16 de maio, para uma extensa agenda oficial. O ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Fernando PIMentel, sugeriu a missão a Deming em abril, durante a visita oficial da presidenta Dilma Rousseff ao país. Os empresários chegam ao país em busca de negócios em áreas que vão de agricultura a energia, passando por mineração e aviação.

Parte da delegação já estará no Brasil nesta sexta-feira (13) e participa de encontro de negócios em São Paulo, na Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp). O ministro Chen Deming é aguardado apenas para o dia seguinte. Durante o evento, a Fiesp apresentará aos chineses um panorama da economia brasileira, os desafios para o fortalecimento da cooperação econômica bilateral e as oportunidades de investimentos no Brasil.

Participam do encontro os presidentes da Fiesp, Paulo Skaf; da Agência Brasileira de Promoção de Exportações e Investimentos (Apex-Brasil), Maurício Borges; da Confederação Nacional das Indústrias (CNI), Robson Braga; e da Associação Brasileira de Infraestrutura e Indústrias de Base (ABDIB), Paulo Godoy; além do diretor-geral da China Investment and Promotion Agency (Cipa), Liu Zuo Zhang. A Fiesp e a Apex são as organizadoras do encontro.

Reunião de governo

Na segunda-feira (16/5), em Brasília, a Subcomissão Econômico-Comercial da Comissão Sino-Brasileira de Alto Nível de Concertação e Cooperação (Cosban) discute as relações comerciais e econômicas

entre os dois países. Coordenam a Cosban os ministros Antônio Patriota (Relações Internacionais) e Chen Deming, além do secretário-executivo do MDIC, Alessandro Teixeira.

Entre os temas da pauta, estão Rodada Doha, comércio, oportunidades de investimentos no Brasil, harmonização estatística, propriedade intelectual e cooperação aduaneira. O encontro, exclusivo para representantes dos dois governos, será realizado no Itamaraty, das 9h30 às 12h30.

No mesmo dia, também está prevista reunião privada entre PIMentel e Chen Deming, que será realizada no MDIC. Às 16h, na CNI, os dois ministros ainda participam da cerimônia de assinatura do Memorando de Entendimento entre a Apex-Brasil e sua contraparte chinesa, a Cipa. O documento será assinado pelos presidentes das duas instituições.

Encontro empresarial

O último compromisso da agenda oficial de PIMentel e Chen Deming será o encerramento do Encontro Empresarial Brasil-China, realizado das 9h às 17h, também na CNI. O encontro irá reunir os empresários chineses em visita ao Brasil e representantes de empresas brasileiras de diversos setores.

No encontro empresarial, serão apresentadas as oportunidades de investimento no Brasil nas áreas de inovação, agroindústria, infraestrutura e energia. Participarão representantes dos Ministérios da Agricultura, Pecuária e Abastecimento (Mapa), Minas e Energia, Ciência e Tecnologia e Planejamento, além de entidades do setor privado.



VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
TÍTULO BRASIL FREIA <u>IMPORTAÇÃO</u> DE CARROS E BATE DE FRENTE COM A ARGENTINA		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Licenças para veículos ingressarem no país não serão mais concedidas automaticamente e poderão demorar até dois meses

O **Ministério** do **Desenvolvimento** decidiu restringir a entrada de carros fabricados fora do país, que terão de esperar 60 dias para poder ingressar no Brasil. No mês passado, as **importações** de veículos de

passeio cresceram 71%. Embora o governo não admita que seja uma retaliação às medidas protecionistas recém-adotadas pela Argentina, as vendas do parceiro do **Mercosul** serão significativamente afetadas.

Carros chineses, coreanos e mexicanos também serão prejudicados. .P40

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO PAULO SKAF		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Presidente do Centro e da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Ciesp/Fiesp)

Precisamos de um Brasil mais inovador

Vivemos a era da informação, do conhecimento e, principalmente, da inovação. As marcas mais admiradas da atualidade utilizam e vendem inovação. É por meio de processos inovadores que essas bem sucedidas empresas conseguem aumentar a eficiência, a produtividade e, conseqüentemente, a competitividade.

Inovação gera valor para o setor produtivo. No mundo todo, muitas empresas e governos já despertaram para a questão e investem boa parte de seus recursos, financeiros e humanos, em pesquisa e **desenvolvimento** (P&D). No Brasil, contudo, ainda não temos um ambiente favorável que estimule a inovação por parte dos agentes do **desenvolvimento**, que são as empresas, os trabalhadores e o poder público. Nos falta uma postura mais ousada e inovadora. É preciso criar urgentemente essa cultura no país.

Os números comprovam o nosso atraso na área. De acordo com o Índice Fiesp de Competitividade das Nações, o gasto em P&D no Brasil subiu de 0,9% do Produto Interno Bruto (**PIB**), em 1997, para aproximadamente 1,1%, em 2008. Nos países mais competitivos, o gasto em P&D cresceu de 2,6% do **PIB**, para 2,8 % no mesmo período. Temos, portanto, um modelo ultrapassado de gestão da inovação. Nossas empresas, de modo geral, têm dado pouca importância à questão quando ela deveria estar no centro das atenções. Sem uma conjuntura que fomente a inovação nos setores produtivos, corremos o risco de perder ainda mais competitividade, tanto no **mercado** doméstico, com

a invasão dos **importados**, como no internacional, onde boa parte dos atores econômicos está mobilizada em busca de maior eficiência por meio da inovação. Neste cenário, devemos esperar que o Estado assuma o compromisso de articular e perseguir um plano de longo prazo, com metas, projetos e programas bem estruturados, semelhantes aos de nossos principais concorrentes.

Esse esforço passa necessariamente pelo estabelecimento de um ambiente jurídico mais estável e por evitar que o trinômio câmbio-juros-carga tributária, além da burocracia, sejam restrições permanentes aos investimentos privados em inovação. Em 2008, por exemplo, o gasto em P&D da indústria brasileira foi de R\$ 12,4 bilhões. No mesmo ano, o gasto apenas com spread bancário foi em torno de R\$ 60 bilhões, valor quase cinco vezes superior ao aporte em pesquisa e **desenvolvimento**.

Para reverter esse cenário, é preciso enfrentar o desafio institucional. Precisamos aprimorar e ampliar o financiamento reembolsável e não reembolsável à inovação. Temos de reestruturar os incentivos fiscais à inovação tecnológica, permitindo a utilização por empresas de lucro presumido. É necessário aumentar investimentos em Tecnologia Industrial Básica (TIB). Tudo isso reforçando o suporte à propriedade intelectual e, não menos **importante**, reconhecendo efetivamente a educação como parte primordial do Sistema Nacional de Inovação.

	VEÍCULO O JORNAL-AL	EDITORIA	
	TÍTULO INFORMÁTICA 1		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

O ministro da Ciência e Tecnologia, Aloizio Mercadante, informou que o governo fará uma revisão abrangente da lei de informática. Segundo ele, do ponto de vista do governo, a legislação é insuficiente perante os desafios que o País tem nessa área. Ele disse que, por exemplo, não existem incentivos para o setor de software.

INFORMÁTICA 2

Segundo Mercadante, a lei de informática atualmente é muito mais um fator de isonomia entre o polo industrial de **Manaus** e o resto do País do que propriamente uma lei de fomento aos investimentos.

	VEÍCULO AGÊNCIA CNI	EDITORIA	
	TÍTULO Grupo empresarial apresenta projetos na federação do Tocantins		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Palmas - O grupo Eurolatina, empresa especializada em logística, participação em investimentos e biomassa, apresentou na última quarta-feira (11/5), os projetos Ecoporto Praia Norte e Pequeno Marinheiro à representantes da Federação das Indústrias do Estado do Tocantins (FIETO), Secretaria das Cidades, Secretaria da Indústria e **Comércio** e Serviço Brasileiro de Apoio às Micro e Pequenas Empresas do Tocantins (Sebrae/TO). O Ecoporto de Praia Norte, que tem área de 150 hectares, é planejado pelo governo estadual em cooperação com o grupo Eurolatina.

Entre os benefícios que o grupo traz para o Tocantins está a ligação estratégica do estado ao Atlântico por meio do sistema hidroviário, industrialização do Bico do Papagaio e renovação da logística da **Zona Franca** de **Manaus**.

De acordo com o presidente do grupo Eurolatina, Klaus Weyand, será criada uma nova logística para o **Brasil** e especificamente para o Tocantins. “O maior gargalo do agronegócio se chama logística. Acreditamos

que a criação desta nova rota irá beneficiar produtores e sociedade em geral”, afirmou.

Representando o presidente da FIETO, Roberto Pires, estava o vice-presidente Emilson Vieira, que salientou a participação da federação para o **desenvolvimento** do Ecoporto. “Vemos que a implantação do Porto passa por uma exigência de mão de obra qualificada para construção e operacionalização. O projeto Pequeno Marinheiro vem preencher essa lacuna e capacitará a mão de obra.”

PROJETO PEQUENO MARINHEIRO - O projeto Pequeno Marinheiro é uma iniciativa do grupo Eurolatina e do Ecoporto Praia Norte e visa preparar mão de obra local. “Nossa intenção é levar, em conjunto com o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI/TO), Sebrae/TO e Serviço Social da Indústria (SESI/TO), a capacitação para que no momento de construção o emprego seja gerado para a comunidade local”, ressaltou a representante da Eurolatina no Brasil, Adélia Nunes.