



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **30 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, quinta-feira, 19 de maio de 2011

O ESTADO DE SÃO PAULO ARGENTINA E BRASIL PODEM RETIRAR BARREIRAS VEICULAÇÃO NACIONAL	1
O ESTADO DE SÃO PAULO NOVA REGRA PARA IMPORTAÇÃO AINDA NÃO AFETA MERCADO VEICULAÇÃO NACIONAL	2
O ESTADO DE SÃO PAULO O BRASIL NA MIRA DA CHINA VEICULAÇÃO NACIONAL	3
FOLHA DE SÃO PAULO Arrecadação federal cresce 19% em abril e bate recorde VEICULAÇÃO NACIONAL	5
FOLHA DE SÃO PAULO Tablet é mais vulnerável a furto de dados VEICULAÇÃO NACIONAL	6
FOLHA DE SÃO PAULO Toshiba compra fabricante suíça de medidores inteligentes VEICULAÇÃO NACIONAL	7
FOLHA DE SÃO PAULO GOVERNO TRAVA IMPORTAÇÃO DE OUTROS 17 PRODUTOS VEICULAÇÃO NACIONAL	8
FOLHA DE SÃO PAULO GOVERNO OPTA POR DIFICULTAR A IMPORTAÇÃO DE MAIS 17 PRODUTOS VEICULAÇÃO NACIONAL	9
VALOR ECONÔMICO INDÚSTRIA DE BENS DE CONSUMO AINDA PERDE PARA IMPORTADOS VEICULAÇÃO NACIONAL	10
VALOR ECONÔMICO PARA EXPORTADOR, PAÍS JÁ VIVE PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO VEICULAÇÃO NACIONAL	12
VALOR ECONÔMICO BRASIL É O 2º MAIOR PARA INVESTIMENTO VEICULAÇÃO NACIONAL	13
VALOR ECONÔMICO BRASIL INQUIETO NA GUERRA DOS SUBSÍDIOS VEICULAÇÃO NACIONAL	14
VALOR ECONÔMICO CRÉDITO À EXPORTAÇÃO BATE RECORDE VEICULAÇÃO NACIONAL	16
VALOR ECONÔMICO EXPORTADORES AJUDAM A INUNДАР PAÍS COM DÓLARES VEICULAÇÃO NACIONAL	18
O GLOBO Governo fará concessão a estados para reduzir ICMS e dar competitividade à indústria..... VEICULAÇÃO NACIONAL	19
ESTADO DE MINAS EXPORTAÇÃO TERÁ CORTE ESTE MÊS VEICULAÇÃO NACIONAL	21
ESTADO DE MINAS BRASIL RECEBE NOVA ENXURRADA DE DÓLAR..... VEICULAÇÃO NACIONAL	22
ESTADO DE MINAS EXPORTAÇÃO TERÁ CORTE ESTE MÊS VEICULAÇÃO NACIONAL	23
ESTADO DE MINAS PRESSÃO TOTAL PARA ATRAIR INVESTIMENTO VEICULAÇÃO NACIONAL	24

ESTADO DE MINAS REPOSIÇÃO DE PERDAS DO ICMS	26
VEICULAÇÃO NACIONAL	
CORREIO BRAZILIENSE CONDIÇÕES ARGENTINAS.....	27
VEICULAÇÃO NACIONAL	
CORREIO BRAZILIENSE BRASIL DESAFINA NA AL	28
VEICULAÇÃO NACIONAL	
CORREIO BRAZILIENSE CONDIÇÕES ARGENTINAS.....	30
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP ERICSSON ESTABELECE NO BRASIL CENTRO DE INOVAÇÃO PARA A AMÉRICA LATINA	31
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP RESTRIÇÃO PERMITE QUE GOVERNO CONHEÇA O CUSTO DOS IMPORTADOS	32
VEICULAÇÃO NACIONAL	
AMAZONAS NOTÍCIAS Produção acadêmica sobre Logística da região será lançada no CAS	34
VEICULAÇÃO NACIONAL	
AMAZONAS NOTÍCIAS NAGI apóia micro e pequenas empresas industriais	35
VEICULAÇÃO NACIONAL	
PORTAL A CRÍTICA Falta de pessoal na liberação de mercadorias importadas prejudica o PIM	36
VEICULAÇÃO NACIONAL	
PORTAL D24AM Estados querem opções para compensar perda com ICMS.....	38
VEICULAÇÃO NACIONAL	
PORTAL D24AM Tsunami afunda Japão na recessão econômica	39
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA
	TÍTULO ARGENTINA E <u>Brasil</u> PODEM RETIRAR BARREIRAS	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Países negociam hoje "gestos de boa vontade recíprocos" para liberar produtos na fronteira

Raquel Landim / São Paulo e Ariel Palacios / Buenos Aires - O Estado de S.Paulo

Brasil e Argentina fazem hoje a primeira tentativa concreta de reduzir a tensão do conflito bilateral. Os dois governos vão negociar "gestos de boa vontade recíprocos" com a liberação de produtos de ambos os lados da fronteira. O objetivo é melhorar o clima político para realizar uma reunião que resolva o assunto.

Está prevista uma conversa hoje, por telefone, entre o secretário executivo do **Ministério do Desenvolvimento** do Brasil, Alessandro Teixeira, e o secretário da Indústria da Argentina, Eduardo Bianchi.

Eles vão discutir possíveis flexibilizações das barreiras que possam ser feitas até o fim de semana.

Não há definição sobre os produtos a ser liberados. As principais preocupações do setor privado são com os automóveis argentinos parados na fronteira com o **Brasil** e os chocolates e geladeiras brasileiros estocados nos depósitos alfandegários da Argentina. Em nenhuma hipótese, o **Brasil** vai aliviar as barreiras unilateralmente.

Desde terça-feira da semana passada, o **Brasil** colocou os carros em licença não automática de **importação**.

Filas de caminhões-cegonha vindos da Argentina estão paradas na fronteira. Em Buenos Aires, a medida foi vista como uma retaliação.

Se Teixeira e Bianchi conseguirem chegar a um acordo hoje sobre os "gestos de boa vontade", os dois vão se reunir em Buenos Aires na segunda e na terça-feira da semana que vem. Caso contrário, é provável que a reunião nem ocorra. Em um cenário otimista, os secretários colocarão fim ao conflito. Só haverá uma

reunião entre os ministros Fernando **PIM**entel e Débora Giorgi se não houver um acordo.

Ontem, a expectativa das montadoras argentinas já era de relaxamento das barreiras brasileiras aos carros argentinos. "A ideia é que até sexta-feira sejam liberados os primeiros veículos para que os dois países cheguem à mesa de negociação sem pressões", disse o secretário executivo da Associação de Fábricas de Automotores (Adefa) da Argentina, Fernando Canedo.

Empresários argentinos estão preocupados com o conflito comercial, que definiram como o pior desde o início do **Mercosul**. Eles esperam que a Argentina coopere e emita os "gestos de boa vontade" necessários.

"O governo Kirchner é ocasionalmente um tanto quanto louco, mas não é suicida. Não vai deflagrar uma crise que causaria pesadas perdas à Argentina. Mas tampouco pode mostrar que vai ceder, pois este é ano eleitoral na Argentina", disse um empresário.

Retórica. Apesar das negociações, a ministra Débora Giorgi deu declarações duras ontem. "Não seremos ingênuos e não vamos ceder nem um palmo sequer em negociação alguma se percebermos que pode pôr em risco um único posto de trabalho nacional", disse Débora.

A ministra participou ontem da inauguração de uma fábrica de botões em Buenos Aires. "É preciso defender o **mercado** interno que construímos com políticas públicas ativas", disse Débora. / COLABOROU MARINA GUIMARÃES Boa vontade FERNANDO CANEDO SECRETÁRIO EXECUTIVO DA ASSOCIAÇÃO DE FÁBRICAS DE AUTOMOTORES (ADEFA)

"A ideia é que até sexta-feira sejam liberados os primeiros veículos para que os países cheguem à mesa de negociação sem pressões."

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO NOVA REGRA PARA <u>IMPORTAÇÃO</u> AINDA NÃO AFETA <u>MERCADO</u>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Cleide Silva - O Estado de S.Paulo

Os importadores independentes de veículos, sem fábricas no País, só devem sentir o impacto da decisão do governo, que voltou a impor licenças não automáticas de importação, daqui a 20 ou 30 dias, quando começam a chegar as encomendas com a nova regra. Nenhum deles traz carros da Argentina, principal alvo da medida. "Temos estoques para os próximos 30 a 40 dias e não faltará produtos", avisou o presidente da Associação Brasileira das Empresas Importadoras de Veículos Automotores (Abeiva), José Luiz Gandini.

A entidade representa 30 marcas, entre as quais Audi, BMW e Porsche e as chinesas JAC e Chery.

Gandini acredita que a liberação ocorrerá antes dos 60 dias previstos. Por garantia, os importadores afirmaram que vão antecipar pedidos das matrizes para que, em caso de demora, os estoques sejam mantidos. As associadas da Abeiva venderam 52.074 veículos no primeiro quadrimestre, 97% a mais que em igual período do ano passado. O número representa 21,3% do total de veículos importados no País (inclusive pelas montadoras) e quase 5% de tudo o que foi comercializado no período.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO O <u>Brasil</u> NA MIRA DA CHINA		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Os dados sobre o **comércio** entre os dois países e, especialmente, sobre os investimentos de empresas de seu país confirmam a afirmação do ministro do **Comércio** da China, Chen Deming, de que "os empresários chineses têm o **Brasil** como foco". Em 2009, a China se tornou o principal parceiro comercial do **Brasil** e, em 2010, o maior investidor externo em nosso país. Mas, como deixou claro o ministro, o interesse da China no Brasil não se concentra mais nas commodities, como soja e minério de ferro. Agora se estende para áreas como infraestrutura, alta tecnologia, a chamada tecnologia verde, indústria em geral e turismo. Abre-se, assim, um novo e imenso campo de cooperação entre os dois países.

À frente de uma delegação empresarial composta por representantes dos setores de infraestrutura, agricultura, energia, automobilístico e ferroviário, entre outros, o ministro do **Comércio** chinês realizou uma visita de quatro dias ao **Brasil** - uma consequência da viagem da presidente Dilma Rousseff à China no mês passado. Com o objetivo de discutir a diversificação do **comércio** bilateral e os investimentos recíprocos, os chineses encontraram-se com empresários brasileiros em São Paulo, na semana passada, e em Brasília, na segunda-feira.

Quanto ao **comércio** bilateral, que em 2010 somou US\$ 56 bilhões - e no qual o **Brasil** tem superávit, apesar das frequentes críticas de dirigentes de diversos setores industriais à concorrência predatória dos produtos chineses -, o ministro Chen Deming afirmou que o saldo favorável a nosso país "é satisfatório". Ele destacou que a rápida expansão do **mercado** consumidor chinês cria oportunidades para os **exportadores** brasileiros.

Nos próximos anos, a demanda chinesa deverá crescer ainda mais depressa, pois será estimulada pelo governo de Pequim, dentro de seu plano quinquenal

recém-aprovado, voltado para a melhoria das condições de vida da população, o que implica aumentar mais as **importações** do que as **exportações**. Isso abre mais espaço para fornecedores do exterior, mas, no caso do Brasil, como observou Chen Deming, é preciso que o País diversifique suas **exportações**, para atender às necessidades dos consumidores chineses. "O **Brasil** tem produtos de boa qualidade que o povo chinês não conhece, por isso os brasileiros precisam aproveitar oportunidades para expor produtos em feiras de negócios chinesas", sugeriu.

A China, de sua parte, passará a dedicar maior atenção aos investimentos produtivos no exterior, para assegurar o atendimento da crescente demanda de seu **mercado** interno e também para aproveitar as oportunidades abertas em outros países.


No encontro com os ministros das Relações Exteriores, Antônio Patriota, e do **Desenvolvimento**, Fernando **PIM**entel, Deming apresentou uma longa lista de propostas de investimentos chineses no País, como nas linhas de transmissão da energia a ser produzida pela Usina Hidrelétrica de Belo Monte, oleodutos e projetos do pré-sal. Na área industrial, o ministro chinês citou os investimentos de US\$ 200 milhões da Sany Heavy Industries numa fábrica de guindastes e escavadeiras em Minas Gerais. Disse também que a Chevy pode investir US\$ 400 milhões para fabricar carros no Brasil. De acordo com o ministro Fernando **PIM**entel, só neste ano, a China deve investir US\$ 8 bilhões no Brasil, em áreas como energia, comunicações, ferrovias, portos e infraestrutura em geral.

Apesar do volume expressivo dos investimentos chineses no País, Deming cobrou das autoridades brasileiras maior facilidade para se investir aqui. É preciso destacar, neste ponto, que os chineses têm muito mais facilidades para investir no **Brasil** do que os

brasileiros na China. Não haverá relações equilibradas se não houver reciprocidade.

Já com relação às críticas às sérias deficiências do **Brasil** em infraestrutura, como ferrovias e portos, e à subutilização de seu potencial de geração de energia

elétrica, o que assusta os investidores estrangeiros, Deming tem razão. Essas deficiências são ruins também para a indústria brasileira, que, por causa delas, tem maiores dificuldades para diversificar sua **produção**

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Arrecadação federal cresce 19% em abril e bate recorde		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

LORENNA RODRIGUES

DE BRASÍLIA

A arrecadação de tributos federais chegou a R\$ 85,15 bilhões em abril, recorde para o mês, segundo a Receita Federal.

Apesar de o governo ter apostado em uma desaceleração no recolhimento de impostos a partir do mês passado, por conta das medidas para segurar a atividade econômica, não foi o que ocorreu.

O total arrecadado no mês passado foi 19,05% maior do que o do mês de março e 10,34% maior do que abril de 2010, já descontada a inflação do período.

Em março, o crescimento real havia sido abaixo dos 10%.

No ano, o governo já arrecadou R\$ 315,06 bilhões, 11,51% a mais do que o arrecadado de janeiro a abril do ano passado.

PREVIDÊNCIA

O bom resultado de abril se deve a um crescimento de 11,75% na arrecadação das receitas da Previdência Social, que somaram R\$ 21,4 bilhões.

No mês passado, os tributos ligados ao faturamento das empresas também continuaram em alta. Em relação a abril de 2010, o Imposto de Renda Pessoa Jurídica cresceu 10,92%. Já a CSLL (Contribuição Social sobre o Lucro Líquido) subiu apenas 0,29%.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Tablet é mais vulnerável a furto de dados		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Adotados por milhares de empresas como alternativa ao laptop, os tablets começam a preocupar os especialistas pelos riscos que podem representar à segurança das informações corporativas, informa reportagem de Camila Fusco e Claudia Rolli para a Folha (íntegra disponível para assinantes do UOL e do jornal).

Levantamento da consultoria americana Ponemon Institute mostra que os tablets são seis vezes mais propensos a serem perdidos do que laptops.

Com isso, podem ser os mais perigosos para vazamento de dados quando não levam sistemas de segurança para blindar seu conteúdo. A pesquisa, feita nos 18 principais aeroportos do mundo, mostrou que, por serem compactos, são confundidos com revistas e esquecidos em salas de embarque ou assentos das aeronaves.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Toshiba compra fabricante suíça de medidores inteligentes		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

DA REUTERS

A Toshiba anunciou nesta quinta-feira a compra da suíça Landis+Gyr em um acordo avaliado em US\$ 2,3 bilhões, incluindo dívida, na expectativa de ingressar no promissor mercado internacional de redes de energia inteligentes.

A operação, que já tinha sido sinalizada ao mercado, acontece no momento em que as esperanças da Toshiba de lucro crescente em sua divisão de energia nuclear estão sendo reduzidas pela crise vivida pelo reator atômico da usina de Fukushima, atingida pelo terremoto e tsunami de março. Mas também ocorre em um momento em que as companhias de energia ao redor do mundo estão se focando em redes inteligentes como forma de economizar eletricidade e reduzir emissões de carbono.

O mercado de redes inteligentes deve crescer seis vezes, para 5,8 trilhões de ienes (US\$ 70,9 bilhões) ao longo da próxima década, afirmou a Toshiba.

"Eu creio que seria quase impossível para a Toshiba criar um negócio como este organicamente",

disse o analista Damian Thong, do Macquarie Equities Research.

Redes inteligentes são projetadas para acomodar uma série de opções de geração de energia, incluindo renováveis, e para fornecer aos consumidores e distribuidoras informações em tempo real, permitindo a eles administrar mais o uso e oferta de energia de maneira mais eficiente.

A Landis+Gyr é fabricante de medidores inteligentes e módulos de comunicação, componentes importantes dessas redes. A companhia compete com empresas como Itron e EnerNoc.

A empresa foi fundada em 1896 e é controlada por vários fundos de investimento e investidores individuais. A companhia atende mais de 8 mil empresas de energia elétrica no mundo e tem 5 mil funcionários em mais de 30 países.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO GOVERNO TRAVA <u>IMPORTAÇÃO</u> DE OUTROS 17 PRODUTOS		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Depois de dificultar a entrada de veículos no país, o governo Dilma cassou a licença automática para a importação de 17 produtos.

A decisão vai reduzir a entrada de produtos siderúrgicos, papel revestido (usado na indústria gráfica), vidro plano e insumos para a indústria química.

Os itens estão sob investigação no Decom (Departamento de Defesa Comercial), órgão do **MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior)**. A ação do **Governo Federal** afeta 20 países.

Todos os 17 produtos são investigados a pedido dos fabricantes brasileiros. Essas investigações podem resultar em atos de defesa comercial, como salvaguardas, compensações ou medidas antidumping.

A ação representa uma nova atitude do governo. Até agora, a abertura de investigação não implicava suspensão da licença automática para a importação.

Para justificar a decisão, o **Ministério** argumenta que a licença inibe a importação de grandes quantidades para formar estoques.

Desta vez, o freio à importação dos 17 itens veio sem aviso prévio do governo. Segundo o **MDIC**, a medida é considerada um ato administrativo, que não é sujeito à publicação de resoluções ou portarias.

Mercado B5

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO GOVERNO OPTA POR DIFICULTAR A <u>IMPORTAÇÃO</u> DE MAIS 17 PRODUTOS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Depois de veículos, Ministério cassa licença automática para bens como artigos siderúrgicos e papel Importadores terão de obter licença para trazer esses itens ao país, mas governo tem prazo de até 60 dias para emití-la

AGNALDO BRITO

DE SÃO PAULO

Depois de dificultar a importação de veículos, o governo Dilma cassou a licença automática para a importação de 17 produtos.

Os produtos estão sob investigação no Decom (Departamento de Defesa Comercial), órgão do MDIC (Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior). A ação afeta 20 países.

A decisão vai reduzir a entrada de produtos siderúrgicos, papel revestido (usado na indústria gráfica), vidro plano e insumos para a indústria química.

Todos são investigados a pedido dos fabricantes locais. Essas investigações podem resultar em atos de defesa comercial, como salvaguardas, compensações ou medidas antidumping.

Segundo o vice-presidente da AEB (Associação de Comércio Exterior do Brasil), José Augusto de Castro, o impacto da decisão não pode ser medido agora, mas o aumento de preços internos pode ser uma consequência.

"O governo tem que estar atento a reajustes de preços. Não sei se o MDIC tem gente e competência legal para monitorar isso. Acho que não tem nenhum dos dois", disse Castro. Ele defendeu, entretanto, uma posição mais pró-ativa do governo na defesa comercial.

A ação representa nova política do Governo Federal. Até agora, a abertura de investigação não implicava suspensão da licença automática para a importação.

Para justificar a decisão, o governo adotou o argumento de que a licença inibe a importação de grandes quantidades para formar estoques.

SEM AVISO

Afora pronunciamento do ministro Fernando PIMentel (Desenvolvimento) sobre o fim da licença automática para veículos, o freio à importação de outros itens veio sem aviso prévio.

Segundo o Ministério, a medida é considerada ato administrativo, não sujeito a publicação de resoluções ou portarias. Isso irritou empresas que tentavam registrar a importação de papel.

A nova exigência passou a ser conhecida pelos importadores no momento do registro da operação no Siscomex (Sistema Integrado de Comércio Exterior), quando o código do produto é inserido.

PRAZO

Agora, os importadores ficarão submetidos ao tempo determinado pelas autoridades para a concessão da licença. O prazo legal é de dois meses.

○ Ministério diz que, em média, esse prazo é inferior a 60 dias. O MDIC não revelou qual é o prazo médio

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO INDÚSTRIA DE BENS DE CONSUMO AINDA PERDE PARA <u>IMPORTADOS</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Marta Watanabe | De São Paulo

O consumo doméstico aquecido e a manutenção de um real valorizado em relação ao dólar fizeram alguns segmentos da indústria nacional continuar a perder espaço para os importados no mercado interno no primeiro trimestre, na comparação com o último trimestre de 2010. A perda aconteceu principalmente em setores fabricantes de bens de consumo, como têxtil, vestuário, calçados, madeiras, móveis, automóveis e máquinas para escritório.

O recuo na participação da indústria nacional nesses segmentos chama a atenção porque esses setores seguiram tendência inversa da indústria geral. Levando em conta todos os segmentos industriais, a participação dos importados no mercado interno foi de 20,6% no acumulado de janeiro a março deste ano, o que representa queda em relação ao último trimestre de 2010, quando as importações atingiram 21,1% do mercado interno de industrializados. A recuperação foi puxada por setores como o de borracha e plásticos, no qual a participação dos desembarques recuou de 17,2% para 16,7% no mesmo período. O setor de máquinas e equipamentos, por outro lado, apresentou recuo na participação dos bens importados, que passaram de 34,4% para 33,6% na mesma comparação.

O levantamento é da LCA Consultores, com base em dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) e da Fundação Centro de Estudos do Comércio Exterior (Funcex).

No setor têxtil, porém, a participação dos desembarques foi de 21,9% no acumulado de janeiro a março deste ano, acima dos 21,6% registrados no último trimestre de 2010. No segmento de calçados e couro a fatia dos importados ainda é relativamente pequena, mas cresceu de 9,9% nos últimos três meses de dezembro para 10,2% no primeiro trimestre de 2011.

No segmento de máquinas para escritório e equipamentos de informática a fatia dos itens comprados no mercado externo saltou de 38,1% para 42,1% no mesmo período.

José Augusto de Castro, vice-presidente da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), acredita que a perda de espaço da indústria nacional nesses segmentos durante o primeiro trimestre é resultado da decisão de um número cada vez maior de empresas de importar.

"Os setores mais afetados são os fabricantes de bens de consumo e os de mão de obra intensiva, que perderam competitividade nos últimos anos em razão do aumento real de salários", diz. Outro dado que demonstra a decisão de importar em vez de comprar do fornecedor nacional, argumenta, está nas importações de bens de consumo em ritmo muito mais forte que a compra do exterior de matérias-primas e intermediários. "Isso aconteceu durante todo o primeiro quadrimestre, em cada um dos primeiros quatro meses do ano."

No acumulado de janeiro a abril, o valor médio diário importado de bens de consumo cresceu 34,8% em relação ao primeiro quadrimestre de 2010. No mesmo período, a importação de matérias-primas e intermediários teve elevação, mas cresceu em ritmo bem menor, de 21,3%. Considerando o total das importações, houve aumento de 27,1%.

"Com o mercado doméstico ainda aquecido a importação de bens de consumo é favorecida. O crescimento da importação desse tipo de bem em ritmo mais forte que a de matérias-primas e bens intermediários mostra que há uma opção por importar o bem acabado em vez de fabricá-lo no Brasil", explica Castro. A valorização do real em relação ao dólar acentua o movimento. "À medida que aumenta a expectativa de manutenção da relação cambial, há mais

segurança para **importar**. É como uma taxa de câmbio garantida."

Para o presidente da Associação Brasileira da Indústria Têxtil (Abit), Aguinaldo Diniz Filho, o avanço dos **importados** no primeiro trimestre significa que a indústria nacional está perdendo terreno num **mercado** interno ainda crescente. "O setor tem 97% de sua **produção** voltada ao consumo doméstico e gerou no primeiro quadrimestre menos emprego do que no mesmo período de 2010."

Diniz Filho diz que o setor está preparado para produzir mais. "O segmento investiu no ano passado um total de US\$ 2 bilhões. Temos tecnologia, design e moda, mas perdemos com o custo da folha de salários e com o câmbio." Segundo dados da Abit, o setor fechou o quadrimestre com **importações** de US\$ 2 bilhões, valor 33,1% maior do que o US\$ 1,5 bilhão referente ao mesmo período do ano anterior. O déficit do setor no acumulado de janeiro a abril foi de US\$ 1,5 bilhão, valor 30% maior que o do ano passado. A entidade estima que o setor terminará 2011 com déficit de US\$ 6 bilhões.

No setor de calçados a perda de espaço dos fabricantes nacionais no **mercado** interno já começa a contribuir para a redução no saldo de contratações do segmento. Segundo Heitor Klein, diretor da Abicalçados, que reúne a indústria calçadista, o saldo de admitidos e demitidos em janeiro foi de 7 mil trabalhadores. Em fevereiro o saldo caiu para 6,7 mil empregados e, em março, para 3,6 mil trabalhadores.

Ele lembra que o setor já havia sofrido impacto de produção em razão da perda de exportações.

Dados da Abicalçados indicam que houve aumento de 60% no total de calçados **importados** no primeiro trimestre de 2011, na comparação com o mesmo período de 2010. Em volume de pares, a alta foi de 24%.

Levando em conta não só calçados acabados como também **importação** de partes e peças, o crescimento foi de 10%.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO PARA EXPORTADOR, PAÍS JÁ VIVE PROCESSO DE DESINDUSTRIALIZAÇÃO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Rafael Rosas | Do Rio

O atual comportamento das vendas de bens manufaturados na pauta brasileira de exportações mostra o início de um processo de desindustrialização e não há, no curto prazo, nenhuma perspectiva de mudança na tendência. A análise é do presidente em exercício da Associação de Comércio Exterior do Brasil (AEB), José Augusto de Castro, que ressaltou que a balança comercial dos manufaturados deverá continuar deficitária em 2011.

A expectativa da AEB é de que este ano os manufaturados representem apenas 36% do total vendido pelo Brasil. Em 2000, quando começou o ciclo de alta das commodities, esse percentual era de 59%. Do total de 520 milhões de toneladas exportadas pelo país no ano passado, 424 milhões foram de produtos básicos e apenas 47 milhões de manufaturados.

"Não tem nenhuma expectativa de reduzir o déficit no curto prazo. O próprio governo admite que a taxa de câmbio não deve sofrer alteração este ano e o Brasil vai ter que conviver com esta taxa de câmbio, que desestimula a exportação de manufaturados", disse Castro, que participou do 23º Fórum Nacional, no Rio de Janeiro. "Só se houver uma reversão no cenário internacional e essa reversão provocar uma queda nas commodities. Aí sim poderia a taxa de câmbio subir um pouco mais."

Apesar do cenário ruim para os produtos manufaturados, Castro acredita em um saldo positivo na balança comercial do país entre US\$ 25 bilhões a US\$ 28 bilhões este ano, gerado totalmente pelo comportamento das commodities.

"O superávit é claramente graças às commodities. Os manufaturados têm déficit comercial que está aumentando ano a ano, e isso indica um princípio de desindustrialização", destacou.

O executivo frisou que a importação de bens de consumo cresce percentualmente "muito mais" que as compras de matérias-primas e bens intermediários. "Quando importa matéria-prima e bens intermediários, o país está gerando processo de industrialização. Quando importa o produto pronto, o país acaba deixando de produzir, que é o que está acontecendo", lamentou.

Castro elogiou ainda a decisão do governo brasileiro de exigir licenças prévias para a importação de automóveis, como forma de retaliação a medidas protecionistas tomadas pela Argentina. Em março, o governo de Cristina Kirchner havia elevado de 400 para 600 o número de produtos que passariam a ter que apresentar licença prévia de importação, o que atingiu em cheio as vendas de alguns produtos brasileiros.

"A medida é necessária porque na realidade o Brasil acostumou mal os nossos parceiros. Chega uma hora que tem que dar um basta e o basta foi agora", afirmou, lembrando que "há tempos" a Argentina "vem criando dificuldades".

"A Argentina promete que vai estabelecer as licenças automáticas em 60 dias, que é o prazo estabelecido pela OMC, e esse prazo dá 120, 180 dias. Outras vezes autoriza a importação e proíbe a venda para o mercado interno", criticou Castro. "A argentina sempre tem uma tendência a adotar medidas protecionistas, só que agora avançou um pouquinho o sinal e o Brasil decidiu dar um breque", resumiu.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO BRASIL É O 2º MAIOR PARA INVESTIMENTO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Daniela D'Ambrosio | De São Paulo

A indústria brasileira da construção - incluindo obras civis e infraestrutura - é a segunda, no mundo, com maior potencial de investimentos. Estudo da consultoria global Roland Berger mostra que o Brasil deve ter crescimento de 5,1% entre 2008 e 2013 - para uma expansão mundial de 2,3% no mesmo período. O país só fica atrás da Ásia, cujo aumento no período é estimado em 7,1%.

Por conta disso, a indústria de máquinas e equipamentos pesados, que cresceu 23% em 2010, deve ter uma expansão de 15% entre 2010 e 2014, quando deve atingir vendas de 38,6 mil unidades. Em 2009, foram vendidas 18 mil unidades e, no ano passado, foram comercializadas 22,1 mil unidades.


O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016 são os principais fatores de crescimento para o setor. "Há grandes déficits e necessidades de investimento a serem solucionadas, como portos e aeroportos", afirma Thomas Kunze, da Roland Berger.

Para dar conta dos grandes projetos que o Brasil vai sediar, além das melhorias estruturais, o país precisa sair de 19% do PIB de investimento em infraestrutura

para 23%. Na China e na Índia, países onde o governo investe pesado em infraestrutura, o percentual foi de 47,8% e 32%, respectivamente, em 2009. Só em portos, o Brasil teria de receber de US\$ 10 bilhões a US\$ 15 bilhões em investimentos e em aeroportos, de US\$ 8 bilhões a US\$ 13 bilhões.

Ainda de acordo com o levantamento, os grandes competidores globais são os que lideram o mercado brasileiro. A Roland Berger aponta a Caterpillar como a principal fornecedora de máquinas e equipamentos pesados em 2009, com 3,87 mil unidades; seguida pela Case, com 2,88 mil; a Volvo, com 1,54 mil; e Komatsu, com 1,32 mil unidades vendidas. "Ainda que haja gargalos, há uma demanda latente por máquinas e equipamentos no Brasil", diz Kunze.

O Finame, do BNDES, que exige índice de nacionalização de 60%, dá um grande impulso ao setor.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO BRASIL INQUIETO NA GUERRA DOS SUBSÍDIOS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Assis Moreira | De Genebra

O Brasil reagiu ontem a uma nova etapa da disputa entre a americana Boeing e a europeia Airbus manifestando "grande preocupação" com os bilhões de dólares de subsídios recebidos pelos concorrentes da Embraer para produção de novas aeronaves, e considera que essa situação precisa ser resolvida logo.

Está em jogo na disputa dos dois gigantes aeronáuticos um tipo de subsídio que é para o lançamento de novos aparelhos, que a Embraer diz não receber. O Brasil se inquieta com os subsídios pesados que estão sendo dados também pelo Japão, Rússia, China e ainda Canadá, no desenvolvimento de jatos que vão competir com os aparelhos da companhia brasileira.

"A Embraer arca com 100% dos custos de desenvolvimento e lançamento de uma aeronave, enquanto os outros têm um apoio competitivo extraordinário, que é indevido e ilegal e que torna a operação barata para as empresas", afirmou o embaixador brasileiro junto à OMC, Roberto Azevedo. "Estamos examinando, à luz dos resultados (da disputa Boeing-Airbus) que tipo de ação o Brasil pode tomar, inclusive falando com as outras partes", completou.

A UE ganhou pontos no seu litígio com a Boeing e não será obrigada a retirar os subsídios no prazo de 90 dias

Na longa disputa entre Boeing e Airbus, a OMC confirmou em março que o construtor americano recebera pelo menos US\$ 5,3 bilhões de subsídios ilegais de Washington. Ontem, acionado pelos EUA, foi a vez de o Órgão de Apelação da OMC, espécie de corte suprema do comércio internacional, confirmar que a União

Europeia dá subsídios ilegais para a Airbus na forma de financiamentos para lançamento de novos aparelhos, apoio à infraestrutura e injeção de capital.

No entanto, os juízes mudaram decisão do painel anterior de que a Alemanha, Espanha e o Reino Unido deram recursos para o lançamento do super jumbo Airbus-380 que também constituiria subsídios proibidos porque estariam vinculados ao desempenho de exportação da aeronave. Os juízes não disseram que a operação europeia era legal, e sim que o painel anterior fizera interpretação errada. A Boeing calcula que Airbus recebeu US\$ 18 bilhões de subsídios ilegais, incluindo US\$ 4 bilhões para o A380, o mais novo aparelho desenvolvimento pelo grupo europeu.

Como terceira parte envolvida na disputa, o Brasil recebeu sem surpresa a decisão agora do Órgão de Apelação, porque usou o mesmo argumento contra o Canadá na disputa entre Embraer e Bombardier e não foi bem sucedido. Estava claro que todos os aparelhos da Bombardier eram para exportação. Mesmo assim, na época o painel de especialistas e o Orgão de Apelação não viram evidências suficientes de ilegalidade, e insistiram que era preciso provar que, se o avião não fosse exportado, o subsídio do governo canadense não seria concedido para a Bombardier.

Na prática, ontem a UE ganhou pontos no seu litígio com a Boeing e não será obrigada a retirar os subsídios no prazo de 90 dias. Pode mesmo fazer mudanças domésticas em seus programas nos próximos meses e argumentar que está consistente com as regras da OMC. No entanto, os EUA comemoraram também como vitória a decisão da OMC, na sua campanha de 20 anos contra financiamentos que considera ilegais para a Airbus e que afetam a Boeing.

Para os EUA, os juízes da OMC confirmaram que "décadas de subsídios" fornecidos por países da UE

para a Airbus "são inconsistentes com as regras da OMC".

Segundo comunicado americano, o Órgão de Apelação afirmou que a ajuda para o lançamento de novos aparelhos nos últimos 40 anos, assim como outros subsídios contestados pelos EUA, causaram "efeitos adversos para os interesses dos EUA e não são consistentes com as regras de subsídios da OMC".

Na guerra dos comunicados, a UE igualmente comemorou uma vitória para Airbus. "Mais **importante** é que o Órgão de Apelação concluiu que o apoio fornecido pela Alemanha, Espanha e Reino Unido para o lançamento do Airbus A380 não é subsídio proibido às **exportações**. Também rejeitou a reclamação dos EUA de que outros pagamentos para lançamento de aparelho eram subsídios à **exportação**", afirmou a UE. Na linha oposta de seu colega americano, o comissário europeu de **comércio**, Karel de Gucht, declarou que a queixa central americana contra Airbus "foi rejeitada inteiramente", incluindo reclamações sobre subsídios para pesquisa e **desenvolvimento** e infraestrutura, ou parcialmente aceitas.

Por sua vez, o **Brasil** observa com inquietação o ciclo de litígios e constata que "não é possível continuar com esse grau de imprevisibilidade e assimetria nas condições de competição", inclusive porque a Embraer sofre concorrência desleal.

Para o representante brasileiro, há duas maneiras de lidar com a situação atual no **mercado** de jatos. Uma é continuar num processo de litígios que não se esgota. Basta ver que a Boeing e a Airbus têm anos de disputa. A outra é negociar um entendimento sobre condições de apoio governamental a **produção**, com previsibilidade e plano nivelado da concorrência.

"A melhor forma é evitar um ciclo litigioso improdutivo e custoso, por meio de negociações que deem previsibilidade nas condições de apoio aos construtores aeronáuticos", afirma o embaixador Azevedo, que foi o principal negociador brasileiro de toda a disputa entre Embraer e Bombardier.

Recentemente, todos os grandes construtores aeronáuticos fizeram novo acordo na Organização de Cooperação e **Desenvolvimento** Econômico (OCDE), para evitar uma guerra nas condições de financiamento de vendas das aeronaves. Agora, o próximo passo seria sobre o apoio na **produção**. Só que, enquanto o litígio jurídico não se esgota na OMC, é difícil começar a falar de acordo, porque não há clareza sobre as regras do jogo.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO CRÉDITO À EXPORTAÇÃO BATE RECORDE		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Cristiane Perini Lucchesi e Filipe Pacheco | De São Paulo

Os **exportadores** tomaram um volume recorde de crédito à **exportação** de prazo de vencimento em até um ano em abril e não foi exatamente por causa do aumento das **exportações** verificado no mesmo mês. O financiamento à **exportação** é isento do Imposto sobre Operações Financeiras de 6% ao ano que passou a incidir no crédito externo desde abril e muitas empresas trocaram o capital de giro por essas linhas.

Bancos atuantes no **mercado** perceberam que muitas das grandes companhias compraram **dólar** no **mercado** futuro contra o real com o prazo casado com as linhas tomadas no exterior de forma a ganhar com o diferencial de juros, na chamada transação de arbitragem. O resultado para as empresas foi uma captação ao custo de 80% a 90% dos juros dos Depósitos Interfinanceiros (DI).

Em abril, segundo os dados do Banco Central, o total de contratos de Adiantamento de Contrato de Câmbio (ACC), financiamento pré-embarque, e de Adiantamento sobre Cambiais Entregues (ACE), pós-embarque, chegou a US\$ 5,309 bilhões. Nunca nos dados apurados até agora pelo BC desde 1996 houve um volume tão relevante desse tipo de crédito. Foi um aumento de 24% no total em relação a março e de 58% em relação a fevereiro. Quando se olha a média por dia útil, o aumento em relação a março foi de 43,7% em abril.

Esses ganhos de arbitragem se ampliaram em março, mas principalmente no final de abril, com o aumento nos juros em **dólar** no **mercado** interno, o chamado cupom cambial. Foi em abril que o cupom cambial de curtíssimo prazo, de até 30 dias, chegou a 12% ao ano, acima da própria taxa básica de juros Selic. Na prática, isso significa que o **dólar** futuro ficou

com cotação mais baixa do que o **dólar** à vista em alguns dias.

Isso aconteceu por causa das compras de **dólar** do BC, que se concentram no **mercado** à vista de câmbio e em volumes totais foram US\$ 4,3 bilhões acima do fluxo em abril. Essas compras acima do fluxo tornaram o **dólar** à vista caro demais. O BC comprou US\$ 4,905 bilhões à vista mais US\$ 440 milhões a termo, em um total de US\$ 5,845 bilhões em abril. Nesse mês, entrou US\$ 1,541 bilhão líquido no **mercado** de câmbio no Brasil.

As grandes **exportadoras** tomavam linha externas de **exportação** de um ano pagando 2% ao ano, ou até menos, e investiam no cupom cambial de 5,2% comprando **dólar** futuro sem entrega (no derivativo chamado em inglês de Non Deliverable Forward ou NDF). O ganho era de 3% ao ano ou ainda mais do que isso.

Segundo José Augusto Durand, gerente da mesa de clientes do Itaú BBA, muitos **exportadores** tomam ACCs e usam suas **exportações** como "hedge" (proteção) natural para essas dívidas em **dólar**. Outras fazem o hedge por meio de NDFs. "Em abril, por causa do cupom cambial mais elevado, nós percebemos um aumento de 50% no volume de demanda dos ACCs dos **exportadores**", afirmou Durand.

Os **exportadores** também usaram uma transação conhecida como trava para fazer a mesma arbitragem. A diferença da trava com o ACC é que nesse último o **exportador** recebe os reais hoje enquanto na trava ele recebe os reais no futuro. Ele vende seu **dólar** por meio de uma transação a termo com entrega física futura, casada com um NDF de compra de **dólar** de mesmo prazo.

Os bancos também aproveitaram o cupom cambial polpudo mesmo para prazos mais longos e tomaram no final de abril e início de maio mais de US\$ 3,117 bilhões

em dívida externa de prazo superior a dois anos. O Banco Votorantim, o Bradesco, o Banco Safra, o Santander Brasil, o HSBC e o Fibra fizeram captações.

Para Eric Altafim, responsável pelas vendas de derivativos do Itaú BBA, a preocupação do BC com a exposição cambial das empresas não se justifica, pois, via de regra, só quem tem receitas em **dólar** não faz hedge de sua dívida em **dólar**. "A arbitragem é também uma transação de hedge da dívida em **dólar**", explica. Como há venda de **dólar** no **mercado** à vista (no caso do ACC) ou no **mercado** a termo (no caso da trava) e compra no futuro, o impacto no câmbio é nulo.

José Augusto de Castro, presidente em exercício da Associação de **Comércio** Exterior do Brasil, diz que não

tem como acompanharmos de perto o aumento de tomada de ACC. Segundo ele, no entanto, no mês de abril começa a safra de soja e milho e muitas **exportadoras** vão atrás de ACC e ACE. Em abril, as **exportações** foram a R\$ 20 bilhões, um aumento de 4,6% com relação a março. "Mas tem muita empresa que toma ACC e investe no **mercado** interno sim, as grandes principalmente, porque é bastante vantajoso fazer isso", afirma José Augusto de Castro. (Colaborou Eduardo Campos)

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO EXPORTADORES AJUDAM A INUNДАР PAÍS COM DÓLARES		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Cristiane Perini Lucchesi, Filipe Pacheco e Fernando Travaglini | De São Paulo e Brasília

Os juros altos e a baixa volatilidade da taxa de câmbio voltaram a atrair fluxos pesados de capitais para o Brasil, na contramão das expectativas do governo. Segundo dados do Banco Central, nas duas primeiras semanas de maio a entrada líquida de divisas totalizou US\$ 8,8 bilhões. Em abril, os exportadores tomaram o maior volume de crédito com prazo de vencimento em até um ano (US\$ 5,309 bilhões) desde 1996.


Grandes exportadores aproveitaram a oportunidade para obter ganhos maiores com a diferença entre os juros internos e externos em transações de arbitragem. Em maio, o mesmo se repetiu. Os bancos também saíram correndo atrás dessa janela e, por isso, o fluxo cambial líquido cresceu rapidamente, depois de atingir em abril saldo de pouco mais de US\$ 1,5 bilhão.

Bancos atuantes no mercado perceberam que desde meados do mês passado muitas das grandes companhias compraram dólares no mercado futuro contra o real, com o prazo casado com as linhas

tomadas no exterior, de forma a fazer "hedge" e ao mesmo tempo ganhar com o diferencial de juros.

Para prazos de vencimento em um ano, essas grandes empresas tomavam linhas de Adiantamento de Contrato de Câmbio (ACC) pagando juros de 2% ao ano ou menos e investiam nos juros em dólar no mercado interno, o cupom cambial, recebendo mais do que 5,6% ao ano. O ganho financeiro era superior a 3,6% ao ano. Foi a partir de meados de abril que o cupom cambial de curtíssimo prazo, até 30 dias, chegou a 12% ao ano, acima da própria taxa básica de juros (Selic).

"Em abril, por causa do cupom cambial mais elevado, percebemos um aumento de 50% na demanda por ACCs pelos exportadores", diz José Augusto Durand, gerente da mesa de clientes do Itaú BBA. Os bancos também aproveitaram o cupom cambial polpudo mesmo para prazos mais longos, e tomaram entre o fim de abril e o início de maio mais de US\$ 3,117 bilhões em dívida externa de prazo superior a dois anos, sobre as quais não incide o IOF de 6%

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO Governo fará concessão a estados para reduzir <u>ICMS</u> e dar competitividade à indústria		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

BRASÍLIA - A minirreforma tributária que o governo Dilma Rousseff quer fazer para dar mais competitividade à indústria e acabar com a guerra fiscal, por meio da redução das alíquotas de ICMS, terá uma fatura alta. Apresentada nesta quarta-feira na primeira reunião entre o ministro da Fazenda, Guido Mantega, e os governadores das regiões Sul e Sudeste, a conta passa pela renegociação dos contratos de dívidas estaduais e dos novos critérios de divisão dos recursos do Fundo de Participação dos Estados (FPE). Interessada em ver sua proposta ir adiante, a Fazenda convocou coletiva ao fim do encontro para afirmar que o governo fará concessões, informa a reportagem de Martha Beck.

A disposição da equipe econômica em negociar com os governadores é tanta que, pela primeira vez, admitiu estudar uma demanda polêmica dos estados: mudar a forma de correção dos contratos de dívidas estaduais com a União. Hoje, ela está fixada em inflação medida pelo IGP-DI mais um percentual, que varia entre 6% e 7,5%. Essa alteração mexe num ponto considerado sagrado para o governo: a Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF).

- Ficamos de estudar essa possibilidade (de mudar a correção dos contratos). O indexador e as taxas atuais podem estar hoje acima do que há no mercado - disse o secretário-executivo da Fazenda, Nelson Barbosa, responsável por tocar a reforma.

Cabral: Rio pode ser duplamente afetado

Os governadores também foram unânimes ao defender prazos mais longos, de até dez anos, para a redução das alíquotas do ICMS - principal instrumento da guerra fiscal. E não aceitaram que fique muito baixa. Inicialmente, a equipe econômica queria que as alíquotas caíssem de 12% ou 7% para 2% até 2014 (caso de produtos importados) e até 2016 (em geral).

- Para nós, a faixa do ICMS pode ficar entre 2% e 4% - disse Barbosa, acrescentando: - O prazo também pode ser um pouco mais longo.

Após o encontro, o governador do Rio, Sérgio Cabral (PMDB), afirmou que a atual forma de correção dos contratos de dívida dos estados não é mais condizente com o país:

- Os indexadores hoje não cabem com a realidade nacional.

Já as mudanças na forma de distribuição do FPE a partir de 2013, determinadas por uma decisão do Supremo Tribunal Federal (STF), poderão entrar na negociação.

- Não temos nada contra isso - afirmou Barbosa.

- São Paulo é o maior contribuinte do FPE, entretanto, é o que menos recebe. O Rio é o segundo maior contribuinte do FPE e o segundo que menos recebe. Recebemos R\$ 50 per capita, enquanto outros recebem R\$ 500 per capita. Isso vai acabar e tem que estar discutido com uma reforma do ICMS - justificou Cabral.

- A sugestão foi que se fizessem duas discussões simultâneas, a do ICMS e outra que é do FPE. É uma maneira de estabelecer compensações com dois instrumentos - disse o governador de São Paulo, Geraldo Alckmin (PSDB).

Durante a reunião, Cabral lembrou que o Rio corre o risco de ser duplamente prejudicado em função das mudanças no ICMS e nos repasses referentes à exploração do pré-sal. O governador ressaltou que, no ano passado, o Rio arrecadou R\$ 23 bilhões com ICMS e R\$ 5,5 bilhões com royalties e Participações Especiais (PEs) decorrentes da exploração de petróleo. Dos R\$ 5,5 bilhões, 60% vêm das PEs, que acabarão com o regime de partilha do pré-sal.

- Portanto, aquele acordo que eu fiz com o presidente Lula e com a então ministra Dilma Rousseff, que aumenta a alíquota dos royalties, já quase que não compensa as perdas que o Rio vai ter de PEs atualmente - alertou Cabral.

	VEÍCULO ESTADO DE MINAS	EDITORIA	
	TÍTULO EXPORTAÇÃO TERÁ CORTE ESTE MÊS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Marta Vieira

Ipatinga - Desestimulada pelo **dólar** fraco, a infraestrutura deficiente no **Brasil** e o excesso de estoques de aço no **mercado** internacional, a Usiminas determinou um corte drástico nas suas **exportações** a partir deste mês. A companhia trabalha com uma proporção histórica de 75% de vendas destinadas ao **mercado** brasileiro e 25% embarcados ao exterior. A determinação, agora, é reduzir a fatia externa a um patamar de 10% a 11% da **produção**, informou o presidente da empresa, Wilson Brumer. "**Exportar** aço hoje é quase perder dinheiro", afirmou o executivo.

O cenário das vendas fora do **Brasil** só será reavaliado se o governo brasileiro, de fato, apresentar medidas efetivas de apoio às **exportações**. Questionado sobre o assunto, ao chegar à fábrica da Usiminas, em Ipatinga, na manhã de ontem, o ministro do **Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**, Fernando **PIMentel**, disse que o país tem de competir melhor. "A Usiminas está se fortalecendo, mas não vai abrir mão de **exportar**", disse.

Na polêmica sobre a forte participação do aço **importado** no **mercado** brasileiro, especialmente o chinês, **PIMentel** preferiu argumentar que a China é um grande competidor no mundo. "Temos de ser mais competitivos e a Usiminas é um exemplo disso", alegou. De acordo com **PIMentel**, a relação comercial do Brasil com o gigante asiático é muito boa e o que o governo quer é diversificar os negócios com seu maior parceiro comercial.

"**Exportamos** muito minério, soja e petróleo para a China. Queremos diversificar essas vendas", disse o ministro do **Desenvolvimento**. O presidente da Usiminas, Wilson Brumer, destacou que a indústria brasileira defende isonomia com a capacidade de competição do aço estrangeiro no Brasil. Foi o que levou a própria Usiminas, a CSN e a ArcelorMittal, recentemente, a pedirem ao governo brasileiro a abertura de processos antidumping no país. A preocupação de Brumer vai além da penetração do aço chinês no **Brasil** e chega à **importação** de bens que contêm aço. Há uma enorme sobra de aço no mundo, estimada em 600 milhões de

	VEÍCULO ESTADO DE MINAS	EDITORIA	
	TÍTULO BRASIL RECEBE NOVA ENXURRADA DE DÓLAR		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Ingresso de moeda dos EUA sobe a US\$ 8,8 bi até 13 de maio

Victor Martins

Brasília - O Brasil voltou a receber uma entrada maciça de dólares na última semana. Depois de o Banco Central ter elevado a taxa básica de juros (Selic) para 12% ao ano em 20 de abril, ficou interessante para os investidores captar dinheiro no exterior, converter em real e aplicar em renda fixa no país, mesmo pagando 6% de Imposto sobre Operações Financeiras (IOF). Assim, o ingresso de recursos, que vinha minguando, voltou a subir. O saldo entre o capital estrangeiro que entrou e saiu do país na primeira quinzena de maio foi positivo em US\$ 8,8 bilhões. Só a conta financeira ficou em US\$ 4,5 bilhões.

A balança comercial brasileira, influenciada pelos preços altos de produtos básicos e pela repatriação de dólares de exportadores, também tem promovido números expressivos de ingresso de capital no país. Até 13 de maio, os contratos de exportações venceram os de importações em US\$ 4,2 bilhões. Parte desse montante se explica ainda pela valorização do dólar nas últimas semanas, que tornou mais interessante trazer o dinheiro obtido nas vendas externas.


Com esse movimento, aumentaram também as pressões por uma queda mais acentuada da divisa norte-americana. Ontem, o dólar fechou o dia com queda de 0,56%, cotado a R\$ 1,610. Na semana, o dólar acumula queda de 1,65%, mas ainda sobe 2,29% no mês. "Essa queda toda (na semana) se deve ao fluxo de dólares. Entrou dinheiro demais no país. As empresas continuam tomando empréstimos no exterior e trazendo muito capital", avaliou José Roberto Carreira, economista da Fair Corretora. "Tá sobrando dinheiro no mundo."

A ata do Federal Reserve (Fed, o banco central dos Estados Unidos), divulgada ontem, indicou que ainda não é o momento de os EUA subirem os juros, o que poderia prejudicar a recuperação do país. Além disso, as autoridades ainda estudam colocar dinheiro nos bancos e na economia norte-americana, elevando intensamente o volume de capital em circulação no mundo. Tudo isso faz com que a já alta rentabilidade brasileira fique mais atraente aos olhos dos estrangeiros.

O ingresso de dólares no Brasil alcançou US\$ 45,9 bilhões até maio, volume 88,8% maior que o registrado em todo o ano passado. Com esse excesso, a equipe econômica está em alerta, mas ainda espera para ver como esse movimento vai se dar nas próximas semanas para decidir se mais medidas, a exemplo do aumento do IOF, serão necessárias. "Por enquanto, estamos apenas observando o fluxo. Não há nenhum tipo de medida no radar", afirmou uma fonte do governo.

BOLSA FECHA EM QUEDA DE 1,31%

Depois de um início volátil, a Bovespa passou o período da tarde renovando as mínimas pontuações e, nos ajustes finais, perdeu novamente os 63 mil pontos. Petrobras, bancos e construtoras ajudaram nessa trajetória de baixa do índice, que, novamente, encerrou na contramão das bolsas externas. O Ibovespa terminou o dia em queda de 1,31%, aos 62.840,61 pontos. Na mínima, registrou 62.830 pontos (-1,32%), e, na máxima, os 64.015 pontos (0,54%). No mês, acumula perdas de 4,98%, e, no ano, de 9,33%. O giro totalizou R\$ 6,142 bilhões.

	VEÍCULO ESTADO DE MINAS	EDITORIA	
	TÍTULO EXPORTAÇÃO TERÁ CORTE ESTE MÊS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Marta Vieira

Ipatinga - Desestimulada pelo dólar fraco, a infraestrutura deficiente no Brasil e o excesso de estoques de aço no mercado internacional, a Usiminas determinou um corte drástico nas suas exportações a partir deste mês. A companhia trabalha com uma proporção histórica de 75% de vendas destinadas ao mercado brasileiro e 25% embarcados ao exterior. A determinação, agora, é reduzir a fatia externa a um patamar de 10% a 11% da produção, informou o presidente da empresa, Wilson Brumer. "Exportar aço hoje é quase perder dinheiro", afirmou o executivo.

O cenário das vendas fora do Brasil só será reavaliado se o governo brasileiro, de fato, apresentar medidas efetivas de apoio às exportações. Questionado sobre o assunto, ao chegar à fábrica da Usiminas, em Ipatinga, na manhã de ontem, o ministro do **Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**, Fernando **PIMentel**, disse que o país tem de competir melhor. "A Usiminas está se fortalecendo, mas não vai abrir mão de **exportar**", disse.

Na polêmica sobre a forte participação do aço **importado** no **mercado** brasileiro, especialmente o chinês, **PIMentel** preferiu argumentar que a China é um grande competidor no mundo. "Temos de ser mais

competitivos e a Usiminas é um exemplo disso", alegou. De acordo com **PIMentel**, a relação comercial do Brasil com o gigante asiático é muito boa e o que o governo quer é diversificar os negócios com seu maior parceiro comercial.

"**Exportamos** muito minério, soja e petróleo para a China. Queremos diversificar essas vendas", disse o ministro do **Desenvolvimento**. O presidente da Usiminas, Wilson Brumer, destacou que a indústria brasileira defende isonomia com a capacidade de competição do aço estrangeiro no Brasil. Foi o que levou a própria

Usiminas, a CSN e a ArcelorMittal, recentemente, a pedirem ao governo brasileiro a abertura de processos antidumping no país. A preocupação de Brumer vai além da penetração do aço chinês no **Brasil** e chega à **importação** de bens que contêm aço. Há uma enorme sobra de aço no mundo, estimada em 600 milhões de toneladas.

	VEÍCULO ESTADO DE MINAS	EDITORIA	
	TÍTULO PRESSÃO TOTAL PARA ATRAIR INVESTIMENTO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Prefeitos do Norte de Minas e Vale do Jequitinhonha se juntam a campanha por sanção e prorrogação do prazo de validade da MP que prevê incentivos para indústria automotiva

Luiz Ribeiro

Lideranças políticas mineiras desencadearam um movimento de pressão no Congresso para que sejam prorrogados os efeitos da Medida Provisória 512, que concede incentivos fiscais a empresas automotivas que se instalarem no Nordeste, Norte e Centro-Oeste e em 165 municípios do semiárido mineiro. A presidente Dilma Rousseff (PT) decide pela sanção ou veto da norma hoje. O prazo para concessão dos benefícios termina amanhã. A campanha, que vinha sendo liderada pelo senador Aécio Neves (PSDB-MG), ganhou ontem a adesão de prefeitos e empresários do Norte de Minas, que acionaram os deputados estaduais para entrar na briga, o que será feito hoje, em visita do líder do PT no Senado, Humberto Costa, à Assembleia Legislativa.

Deputados estaduais governistas e de oposição recolheram assinaturas dos pares para entregar ao senador, durante uma visita à Casa para falar de Reforma Política. A mobilização veio com um abaixo-assinado de 150 prefeitos do Norte mineiro e do Vale do Jequitinhonha, que entregaram manifesto aos parlamentares pelo empenho na prorrogação dos benefícios para a área mineira da Sudene. Querem que o prazo da MP assinada pelo ex-presidente Luiz Inácio **Lula** da Silva se estenda até 31 de dezembro.

Isso porque a inclusão dos mineiros só veio no fim de abril, com a confirmação de um substitutivo apresentado pelo senador Aécio Neves.

Em pronunciamento ontem no Senado, Aécio Neves cobrou do **Governo Federal** a sanção da MP, destacando a importância da medida. Ele lembrou que houve um compromisso de Humberto Costa de que

seriam feitas gestões junto à presidente Dilma para que ela não vete a expansão da área de abrangência da medida e amplie sua vigência até o fim do ano. "Lutamos para que fosse estendido até o fim do ano o prazo que termina no dia 20 de maio para apresentação de projetos. A proposta que foi aprovada estendia a região geográfica, mas não ampliava o prazo. Houve, entretanto, o compromisso da liderança do governo de trabalhar pelo aumento do prazo", cobrou Aécio.

No pano de fundo da discussão está a disputa por novos empreendimentos. Quando baixou a Medida Provisória 512, em novembro de 2010, o ex-presidente **Lula** facilitou a ida para Pernambuco de nova fábrica da Fiat Automóveis, disputada por Minas Gerais. A MP concedeu a isenção do Imposto de **Importação** para máquinas e equipamentos e de parte do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Agora, o estado entrou na briga por uma nova montadora da BMW.

A princípio, os dispositivos da Medida Provisória valeriam somente até dezembro de 2010, atendendo as regiões Nordeste, Norte e Centro-Oeste. O senador Aécio Neves se mobilizou e solicitou extensão do benefício a 165 municípios do Norte de Minas e do Vale Jequitinhonha, que fazem parte da área da **Superintendência** do **Desenvolvimento** do Nordeste (Sudene). Aécio também solicitou que o prazo de validade fosse ampliado para até dezembro de 2011. Mas, o relator da Medida Provisória, deputado Moreira Mendes (PPS/RR), fixou em 20 de maio o fim do prazo para concessão dos incentivos fiscais, alegando que enfrentou resistência de lideranças governistas. "Se colocasse o prazo até dezembro, ocorreria uma discussão enorme e nada seria aprovado.", afirmou o relator.

Pela legislação, a presidente não pode alterar o texto da Medida Provisória após a apreciação pelo

Congresso. Mas, para atender o apelo das lideranças de Minas, seria buscada uma alternativa, incluindo a prorrogação dos incentivos fiscais como emenda em outra medida provisória ainda em votação no Congresso. A solução teria sido proposta pelo líder Humberto Costa. (Colaborou Leandro Kleber)

ENTENDA O CASO

A Medida Provisória 512 foi editada em novembro pelo então presidente Luiz Inácio da Silva, concedendo benefícios fiscais federais a empresas do setor automotivo que apresentassem projetos para se instalar nas Região Norte, Nordeste e Centro-Oeste do país. O prazo para a apresentação dos projetos termina em 20 de maio

Os incentivos foram usados pela Fiat Automóveis, com sede em Betim, Minas Gerais, para investir R\$ 3

bilhões na instalação de unidade em Pernambuco, em projeto anunciado no fim de 2010 Neste ano, o senador Aécio Neves (PSDB-MG) propôs a inclusão dos 165 municípios da Área Mineira da Sudene e do Espírito Santo no texto da MP

O texto foi aprovado pelo Congresso, que acolheu o pedido do senador tucano, estendendo os incentivos aos municípios mineiros do Norte e Nordeste e dos vales do Jequitinhonha e do Mucuri. A proposta depende agora da sanção da presidência da República

De acordo com a MP, entretanto, as empresas de automóveis teriam até 20 de maio para apresentar seus projetos de investimentos industriais nas áreas atendidas. Por isso, há forte para que a presidente Dilma Rousseff estenda o prazo até o fim do ano

	VEÍCULO ESTADO DE MINAS	EDITORIA	
	TÍTULO REPOSIÇÃO DE PERDAS DO ICMS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Rosana Hessel

Brasília - Os governadores dos estados das regiões Sul e Sudeste saíram da reunião de ontem à tarde sobre Reforma Tributária com o ministro da Fazenda, Guido Mantega, sem um acordo. Pelo menos, um consenso havia no discurso dos convidados: para reduzirem as alíquotas do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS), o Governo Federal deverá apresentar medidas compensatórias com garantias seguras e que sejam feitas de forma automática.

Entre os que participaram do encontro, o governador de Minas Gerais, Antonio Augusto Anastasia, saiu otimista da reunião com Mantega. "Naturalmente cada estado tem um perfil econômico diferente e isso repercute de maneira distinta em cada realidade tributária. O Governo Federal assumiu o compromisso nessa proposta também, de colocar uma forma de compensação muito mais automática, objetiva e concreta do que aquela que hoje ocorre, por exemplo, em

relação à Lei Kandir (que isenta os **exportadores** do pagamento do imposto). Isso foi o primeiro passo de uma conversa", afirmou.

O Governo Federal pretende, com a reforma, diminuir alíquotas de **ICMS** interestadual de 12% para 2% até 2016. Os governadores alegam que precisam de um período maior, de até 12 anos, para que essa redução ocorra de forma menos abrupta para os seus respectivos cofres. No entanto, nenhum deles aceitou a redução chegue a 2%. O mínimo a que conseguiriam chegar seria 6%. Além de Anastasia, participaram da reunião os governadores Renato Casagrande (ES), Tarso Genro (RS), Beto Richa (PR), Sérgio Cabral (RJ), Geraldo Alckimin (SP) e o vice-governador Eduardo Moreira (SC).

Para o governador mineiro, os estados não podem mais aceitar perda de receitas. As propostas apresentadas pelo ministro, segundo ele, ainda estão sendo debatidas. "Não houve deliberação nem decisão", afirmou. O governador tucano defende a composição de uma alíquota que atenda todos os estados.

	VEÍCULO CORREIO BRAZILIENSE	EDITORIA	
	TÍTULO CONDIÇÕES ARGENTINAS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

A Argentina defenderá seus empregos e o **mercado** interno em qualquer negociação de **comércio** mundial, como a que iniciará com o **Brasil** em razão da crise gerada por medidas protecionistas dos dois lados, afirmou ontem a ministra argentina da Indústria, Débora Giorgi. "Não vamos ser ingênuos e não vamos ceder nem um palmo em nenhuma negociação quando virmos que se pode anular o horizonte a uma pequena ou média empresa ou pôr em risco um único posto de trabalho", disse.

Brasil e Argentina anunciaram que solucionarão de forma negociada o conflito bilateral com uma reunião nos próximos dias entre Débora e o ministro brasileiro do **Desenvolvimento**, Fernando **PIM**entel. "A real defesa do nosso **mercado** interno não produzirá problemas de relacionamento com outros países. Mas vamos manter a reindustrialização da Argentina iniciada em 2003", afirmou Débora.

A crise entre os dois vizinhos explodiu na semana passada, quando a presidente do Brasil, Dilma Rousseff, freou a **importações** de automóveis e autopeças da Argentina, que movimentaram US\$ 7 bilhões nos quatro primeiros meses do ano. As montadoras argentinas ressaltaram que 80% de suas **exportações** de veículos (447 mil unidades) e 65% das autopeças têm como destino a economia brasileira.

As demoras alfandegárias do lado do **Brasil** foram interpretadas por setores empresariais da Argentina como represália aos entraves que a presidente do país vizinho, Cristina Kirchner, havia imposto a alimentos, máquinas agrícolas, autopeças e calçados brasileiros, entre outras **mercadorias**. A Argentina é o terceiro parceiro comercial do país, depois de China e Estados Unidos, com um volume de negócios bilateral de US\$ 33 bilhões no ano passado e saldo de US\$ 4 bilhões favorável ao Brasil.

	VEÍCULO CORREIO BRAZILIENSE	EDITORIA	
	TÍTULO BRASIL DESAFINA NA AL		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Índice de confiança na América Latina cai ao menor nível desde janeiro de 2009, devido ao medo da inflação brasileira

Mariana Mainenti

A recente deterioração de importantes indicadores da economia brasileira, como a inflação, funcionou como um banho de água fria nas expectativas dos analistas para o desempenho da América Latina. O Índice de Clima Econômico (ICE) da região - calculado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) a partir de dados do instituto alemão Ifo - caiu para 5,6 pontos em abril. Na medição realizada três meses antes, ficou em 5,8 pontos. No mesmo período, o ICE do Brasil despencou de 6,7 pontos para 5,9 pontos.

Como o país tem peso importante na composição do índice, devido ao alto volume de suas transações comerciais, acabou deixando todos os países latino-americanos em um patamar que só não é pior do que o registrado no início de 2009, quando o mundo ainda vivia a ressaca da crise econômica internacional. "O Brasil foi um dos primeiros países a sair da crise e passou por uma fase de boom econômico. Agora, está saindo dessa fase de boom para uma situação de declínio, o que mostra que os analistas estão vendo algum problema nos indicadores do país", afirmou a coordenadora do Centro de Estudos do Setor Externo da FGV, Lia Valls.

Para ela, comparado com outros países da América do Sul, o Brasil está gerando maior preocupação entre os analistas com a inflação em alta, a elevação do deficit público e a falta de competitividade da indústria. "A piora no Índice de Clima Econômico mostra que o mercado tem dúvidas sobre se o governo brasileiro conseguirá reverter a tendência de piora nesses indicadores", explicou.

Previsão pessimista

A sondagem apontou que os analistas mantiveram sua avaliação sobre a situação atual da economia latino-americana, mas temem que, em um horizonte de seis meses, seja menos promissora. No caso brasileiro, a queda foi verificada tanto na análise do momento quanto das perspectivas. Enquanto isso, levando-se em conta o mundo todo, o ICE melhorou de 5,9 pontos para 6,0 pontos.

Diferentemente do Brasil, que sai da fase de boom para entrar em declínio, os Estados Unidos estariam deixando o momento de recuperação econômica para iniciar um período de boom. A União Europeia, por sua vez, deixa o declínio para voltar a um boom. O Japão consolida uma fase de recessão, França e Reino Unido mantêm-se em recuperação. Entre os países dos Brics, Índia e Rússia conseguem manter o boom econômico, mas a China apresenta declínio.

A inflação foi uma das principais influências na avaliação das expectativas em abril. No mundo, a previsão para a inflação de 2011 aumentou de 3,4% para 3,8% entre a sondagem de janeiro e abril. Na América Latina, a projeção ficou estável em 7,9%, embora sejam esperadas acelerações para Uruguai, Paraguai, Bolívia, Brasil, Chile, Peru e Equador. No mundo, as previsões para o crescimento passaram, em um ano, de 2,7% para 3,2%. Na América Latina, a expectativa foi de 3,4% para 4,3%.

Trichet pede alta de moedas emergentes

O presidente do Banco Central Europeu (BCE), Jean-Claude Trichet, pediu que as potências emergentes com forte superavit na balança comercial deixem suas moedas se valorizarem gradualmente. Ele não citou, nominalmente, nenhum país, mas a China tem sido alvo da pressão internacional para permitir que o iuan se aprecie, como forma de permitir a competitividade de produtos de outros países. "O câmbio de grandes países

emergentes com forte superavit precisa se tornar mais flexível gradualmente, o que quer dizer permitir a valorização de maneira gradual e ordenada", disse. Trichet acrescentou que ainda há muito a ser feito para melhorar a coordenação econômica internacional, pois

vários países da Europa continuam em sérias dificuldades e ainda há dúvidas sobre a recuperação da economia dos Estados Unidos.

	VEÍCULO CORREIO BRAZILIENSE	EDITORIA	
	TÍTULO CONDIÇÕES ARGENTINAS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

A Argentina defenderá seus empregos e o **mercado** interno em qualquer negociação de **comércio** mundial, como a que iniciará com o **Brasil** em razão da crise gerada por medidas protecionistas dos dois lados, afirmou ontem a ministra argentina da Indústria, Débora Giorgi. "Não vamos ser ingênuos e não vamos ceder nem um palmo em nenhuma negociação quando virmos que se pode anular o horizonte a uma pequena ou média empresa ou pôr em risco um único posto de trabalho", disse.

Brasil e Argentina anunciaram que solucionarão de forma negociada o conflito bilateral com uma reunião nos próximos dias entre Débora e o ministro brasileiro do **Desenvolvimento**, Fernando **PIM**entel. "A real defesa do nosso **mercado** interno não produzirá problemas de relacionamento com outros países. Mas vamos manter a reindustrialização da Argentina iniciada em 2003", afirmou Débora.

A crise entre os dois vizinhos explodiu na semana passada, quando a presidente do Brasil, Dilma Rousseff,

freou a **importações** de automóveis e autopeças da Argentina, que movimentaram US\$ 7 bilhões nos quatro

primeiros meses do ano. As montadoras argentinas ressaltaram que 80% de suas **exportações** de veículos (447 mil unidades) e 65% das autopeças têm como destino a economia brasileira.

As demoras alfandegárias do lado do **Brasil** foram interpretadas por setores empresariais da Argentina como represália aos entraves que a presidente do país vizinho, Cristina Kirchner, havia imposto a alimentos, máquinas agrícolas, autopeças e calçados brasileiros, entre outras **mercadorias**. A Argentina é o terceiro parceiro comercial do país, depois de China e Estados Unidos, com um volume de negócios bilateral de US\$ 33 bilhões no ano passado e saldo de US\$ 4 bilhões favorável ao Brasil.

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO ERICSSON ESTABELECE NO <u>Brasil</u> CENTRO DE INOVAÇÃO PARA A AMÉRICA LATINA		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

O centro de inovação atuará no **desenvolvimento** e customização de novas soluções, como plataformas de mídia social, verticais e computação em nuvem. A Ericson informou que planeja investir mais de R\$ 40 milhões por ano em inovação e pesquisa em toda a América Latina. A companhia relatou que planeja estabelecer parcerias com centros universitários no país e com outras empresas com tradição em inovação.

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO RESTRIÇÃO PERMITE QUE GOVERNO CONHEÇA O CUSTO DOS <u>IMPORTADOS</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Para associacao de importadores, o objetivo e monitorar veiculos que chegam ao pais

Ana Paula Machado

amachado@brasileconomico.com.br

As medidas de restricao a importacoes de carros vao permitir ao governo ter uma nocao dos precos pelos quais os veiculos chegam ao mercado brasileiro. Segundo o presidente da Associacao Nacional dos Importadores de Veiculos Automotores (Abeiva), Jose Luiz Gandini, a iniciativa foi uma forma de monitorar a entrada de automoveis importados no Brasil, ja que esses veiculos tem caido no gosto do consumidor nacional. "Essa imposicao de uma guia de importacao junto a Secex (Secretaria de Comercio Exterior) foi adotada para monitorar o mercado e para o governo conferir o preco dos carros que chegam no pais. Ainda nao foram expedidas guias. Nao ha um operador na Secex para fazer esse trabalho. Estamos aguardando", diz Gandini.

De acordo com os dados da Abeiva, as importacoes de carros realizadas por seus associados responderam por 21,32% das importacoes feitas pelo pais, que totalizaram 244,27 mil veiculos entre janeiro e abril deste ano. No mesmo periodo, foram emplacados no Brasil 1,05 milhao de veiculos. O restante das importacoes, 78,27% do total, foi realizada pelas montadoras instaladas no pais.

" As empresas que dependem da producao de paises vizinhos, como a Argentina, foram, ate agora mais afetadas com as medidas de importacao. Isso porque, se um carro leva cerca de 30 dias da Asia ao Brasil da Argentina sao cerca de 4 a 5 dias. E, como as guias ainda nao comecaram a ser expedidas, haveria falta de alguns produtos nas concessionarias do pais", disse Gandini. Fiat e GM estao entre as montadoras que trazem produtos da Argentina. Reorganizar encomendas

O presidente da Audi do Brasil, Paulo Sergio Kakinoff, informa que a empresa tera que reprogramar suas encomendas a matriz para se adequar a nova realidade brasileira. Segundo ele, a montadora tem em estoque cerca de 20 dias.

"No curto prazo o efeito e zero, mas temos que nos reprogramar para atender o mercado brasileiro, pensar em novos prazos", diz. Um carro vindo da Alemanha, leva em media 15 dias para chegar ao Brasil. "Os automoveis que foram embarcados ate a ultima sexta-feira ja sairam de la com as guias expedidas. O problema sao as novas encomendas para as quais ainda ao temo uma resposta do governo", ressalta Kakinoff.

A montadora alema vendeu no ano passado 3,3 mil carros no Brasil e ha a expectativa de comercializar outros 7 mil automoveis em 2011. De janeiro a abril a marca emplacou 1.083 unidades, aumento de 17,8% no comparativo com o mesmo periodo de 2010. O presidente da Land Rover Brasil, Flavio Padovan, informa que a marca vai esperar o andamento o processo nos proximos dias. Segundo ele, a montadora inglesa tem cerca de 30 dias de estoque na rede de concessionarios. "Vamos ter que rever os processos de importacao, mas nao acreditamos que haveria falta de nossos produtos no mercado", diz Padova.

No quadrimestre, a marca de utilitarios esportivos de luxo comercializou 2.129 unidades. No ano passado, o volume de emplacamentos chegou a 5,28 mil automoveis. Oferta e procura As licencas previas concedidas pela Secex eram uma obrigatoriedade nos anos 90, quando comecaram as importacoes de carros no Brasil.

Isso durou ate 2001, quando todo o processo passou a ser automatico. A partir dai, o governo pedia somente uma licenca do Ibama para o carro chegar ao pais. "Vamos ter mais trabalho para importar nossos

carros e isso pode sim representar um atraso de 15 dias. E **importante** salientar que não haverá aumento no preço de lista em função dessa medida, mas haverá um

posicionamento do **mercado**. E a lei da oferta e da procura", acrescenta Grandini.

	VEÍCULO AMAZONAS NOTÍCIAS	EDITORIA	
	TÍTULO Produção acadêmica sobre Logística da região será lançada no CAS		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Resultado de investimento da Superintendência da Zona Franca de Manaus (SUFRAMA) em Capital Intelectual na região, os livros: “Reflexões sobre desenvolvimento, transporte e logística na Amazônia Brasileira”, “A Amazônia Série de Pesquisa - Transporte e Logística” serão lançados oficialmente na 250ª reunião do Conselho de Administração da SUFRAMA (CAS) que será realizada na sede da autarquia, nesta sexta-feira, 20, às 15h.

Os livros foram desenvolvidos pelo projeto da turma especial de Doutorado em Transportes e Logística da Universidade Federal do Amazonas (Ufam) e organizados pelos doutores Elton Fernandes, Waltair Viera Machado e Raul de Bonis Almeida Simões. A participação da SUFRAMA na realização do projeto ocorreu por meio de convênio assinado em 2004 e

demandou investimentos de R\$ 702 mil. O apoio da SUFRAMA permitiu formar 13 doutores em Planejamento de Transportes e Logística na região que contribuem com seus textos e conhecimentos nas publicações.

De acordo com a Superintendente da Zona Franca de Manaus, Flávia Skrobot Barbosa Grosso, “a participação da SUFRAMA no projeto se insere na lógica das ações de apoio da autarquia à formação de recursos humanos para a estruturação de grupos de pesquisa na região, voltados à geração de conhecimentos específicos para o aumento da competitividade da matriz produtiva da Amazônia”.

	VEÍCULO AMAZONAS NOTÍCIAS	EDITORIA	
	TÍTULO NAGI apóia micro e pequenas empresas industriais		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O Núcleo de Apoio a Gestão da Inovação (NAGI), lançado ontem em Manaus, tem como proposta inicial sensibilizar nos próximos três anos 300 empresários para a cultura de inovação, com planos de gestão no segmento, bem como auxiliar na elaboração de 50 planos de inovação, prospectando até o final de 30 meses o lançamento de 30 projetos de inovação.

As metas foram anunciadas pelo coordenador do NAGI **Amazonas**, Aldemurpe Barros. O Núcleo conta com 18 parceiros (organizações públicas e privadas que atuam nas áreas de educação, ciência, pesquisa, tecnologia e inovação, que formarão o Comitê Gestor), entre os quais a Federação das Indústrias do Estado do **Amazonas**, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (SENAI/AM) e Serviço Brasileiro de Apoio a Pequena e Micro Empresa (Sebrae **Amazonas**).

Segundo o presidente da **FIEAM**, Antonio Silva, a inovação industrial representa a sustentabilidade dos negócios e permite que o **mercado** se abra para as empresas que ousam inovar, melhorando seus produtos e processos.

Na avaliação de Antonio Silva, a indústria amazonense tem grande potencial inovador, porém precisa exercer mais a capacidade de transformar idéias em valor para se tornar cada vez mais competitiva.

O presidente da entidade destaca a importância da Mobilização Empresarial pela Inovação (MEI), movimento articulado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), com atuação e apoio dos líderes empresariais de vários setores da indústria.

“O NAGI vai coordenar serviços de inovação do Sistema Indústria. Suas ações tornam-se instrumento de motivação para trazer ao ambiente empresarial a oportunidade de aprimorar a cultura da inovação


brasileira, permitindo ferramentas para que as indústrias sejam mais pró-ativas e introduzam a inovação na estratégia do seu negócio”, explica o analista de Estudo e Políticas Industriais da CNI, Rodrigo Teixeira.

O NAGI **Amazonas** irá receber a quantia de R\$ 771.500,00, sendo R\$ 389.380,00 viabilizado pela CNI e os outros R\$ 382.120,00 pelo Sebrae. O valor será utilizado nas ações de mobilização, capacitação, consultoria e assessoria, além da contratação de consultores, promoção de palestras, seminários, reuniões, atividades voltada para a difusão de planos de inovação, com foco na melhoria de produtos e processos desenvolvidos em micro e pequenas empresas industriais.

“A Federação das Ações de Microempresas e Empresas de Pequeno Porte irá incentivar cada associado a participar da iniciativa que se trata de mais um serviço da **FIEAM** que vem potencializar a competitividade do nosso grupo de empresas, gerando o crescimento da cadeia produtiva dos pequenos, mais emprego e ganhos na área econômica do **Amazonas**”, vislumbrou a presidente da Femicro, Maria Ivanilde Sampaio.

A programação do lançamento do NAGI também contou com a palestra do professor e doutor Manoel Cardoso que apresentou aos convidados um panorama da inovação no Estado do **Amazonas**.

“Inovar no **Brasil** é um grande desafio, porém a mudança desse cenário de comodismo quanto à inovação deve vir tanto da política governamental na melhoria dos estudos públicos, quanto na gestão dos líderes industriais, pois são eles que permitem que as novas idéias sejam concretizadas dentro das fábricas”, ressaltou Cardoso.

	VEÍCULO PORTAL A CRÍTICA	EDITORIA	
	TÍTULO Falta de pessoal na liberação de <u>mercadorias importadas</u> prejudica o PIM		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Bisneto disse que a situação é absurda e que contradiz com um Polo Industrial que fatura mais de US\$ 35 bilhões de dólares por ano

O tucano disse que está encaminhando pedido aos **Ministérios** da Agricultura, da Fazenda, Indústria e **Comércio** e de Ciência e Tecnologia sobre o assunto (Foto: **Reprodução**)

O deputado estadual Arthur Bisneto (PSDB) denunciou nesta quarta-feira (18), na tribuna da Assembleia Legislativa do **Amazonas** (ALE/AM), que a falta de estrutura pessoal nos portos de **Manaus** (Chibatão, Super Terminais e Aeroporto Eduardo Gomes) e de Itacoatiara está atrasando a liberação de **mercadorias importadas**.

Segundo ele, o **Ministério** da Agricultura só conta com três fiscais para cuidar da liberação das **mercadorias** de todas as empresas do Polo Industrial de **Manaus (PIM)**. “Nosso Polo vem sofrendo no seu dia a dia por conta de puro descaso, atraso na liberação de **mercadorias importadas** (...)”, afirmou.

“Os insumos que são cruciais para **produção** das empresas do Polo Industrial que necessitam de liberação alfandegária, ora da Receita Federal, Estadual e pelo **Ministério** da Agricultura, sofrem atrasos constantes por pura falta de estrutura pessoal e responsabilidade. Para se ter uma idéia, o **Ministério** da Agricultura só conta com três fiscais para realização dessa tarefa aqui no porto de **Manaus** e no porto de Itacoatiara”, destacou.

Bisneto disse que a situação é absurda e que contradiz com um Polo Industrial que fatura mais de US\$ 35 bilhões de dólares por ano. Segundo o deputado, o descaso é tamanho que chega constantemente provocar paralisação de linhas de **produção** com imensuráveis prejuízos as atividades industriais.

“Nós estamos há anos luz de Xangai e Hong Kong, onde as **mercadorias** são liberadas em até oito horas. É

uma brincadeira de puro mau gosto (...). Os empresários do polo têm recorrido ao Ministro da Agricultura Wagner Gonçalves Rossi para solucionar o problema com a urgência que caso requer, porém, não tem recebido a merecida importância. Vou tratar com rigidez, como presidente da Comissão de Indústria, **Comércio** Exterior e **Mercosul**, este problema me solidarizando aos geradores de emprego e renda do meu estado, representado junto ao **Ministério** da Agricultura e até mesmo a Presidência da República se preciso for, denunciando o fato em busca da solução do problema”, afirmou.

Arthur Bisneto disse ainda que o problema necessita da atuação da bancada do **Amazonas** em Brasília. “Registro ainda a necessidade da atuação dos nossos parlamentares em Brasília. Que passivamente, infelizmente, assistem calados, sentados na tribuna com muita timidez ou falta de interesse pelo Estado, os prejuízos significativos que o nosso Polo Industrial está tendo”, afirmou.

Concurso

Em a parte, os deputados estaduais Luiz Castro (PPS) e José Ricardo Wendling (PT), se manifestaram sobre o assunto. Castro disse que esse tema é **importante** e de interesse da sociedade, da economia industrial no ponto de vista da empregabilidade.

“Porque nós sabemos os prejuízos que isso causa. Essa precariedade do atendimento dos técnicos da agricultura. Eles na verdade não tem culpa, estão em número insuficiente do tamanho da demanda (...). Não dão conta da demanda. São poucos e ainda graças a eles a coisa ainda não está pior. O problema é que o próprio **Ministério** da agricultura não priorizou”, declarou.

Segundo Castro é preciso promover concurso para atender a demanda. “É preciso permitir que entre um

número de profissionais suficientes para atender a demanda. Porque ele é essencial para a economia da **Amazônia** Ocidental. Através do nosso Polo Industrial. Mas, a mentalidade que prevalece que é o Estado não é agrícola, de expressão, porque a nossa **produção** é pequena e não é necessário ter tantos técnicos a nossa disposição”, completou.

José Ricardo afirmou que é preciso insistir com a cobrança ao **Ministério** da Agricultura ou em outros **Ministérios** para que não prejudique o **PIM**. “Nós precisamos insistir. Hoje nós temos esse processo de entrada e saída de **mercado**rias com certo grau de

burocracia, que existe e se tem que enfrentá-lo. Não sei se falta concurso ou se basta remanejar, eu não sei, mas como fala o deputado Praciano, falta um olhar mais adequado para a **Amazônia**. O restante do País parece que não compreende isso”, afirmou.

Ao final do discurso, Bisneto disse que está encaminhando aos **Ministérios** da Agricultura, da Fazenda, Indústria e **Comércio** e de Ciência e Tecnologia, pedindo para que sejam revistos a falta de estrutura de pessoal para atuar neste setor.

	VEÍCULO PORTAL D24AM	EDITORIA	
	TÍTULO Estados querem opções para compensar perda com <u>ICMS</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O governo não queria colocar na mesa de discussão estes pleitos dos Estados para não embaralhar a reforma tributária.

Para conseguir reduzir as alíquotas de ICMS nas operações interestaduais, o governo terá que entrar, a contragosto, em duas discussões colocadas hoje pelos Estados do Sul e Sudeste: a reformulação do Fundo de Participação dos Estados (FPE) e repactuação dos encargos da dívida dos Estados com a União. Os sete governadores das duas regiões argumentaram, em reunião com o ministro da Fazenda, Guido Mantega, que as duas propostas podem ser alternativas para compensar os Estados que perderem arrecadação de ICMS com a redução das alíquotas.

O governo não queria colocar na mesa de discussão estes pleitos dos Estados para não embaralhar a reforma tributária. O Ministério da Fazenda havia sinalizado com a criação de um fundo de compensação para permitir que as alíquotas atuais de 12% e 7% chegassem a 2% em 2014, no caso do ICMS sobre importações, e até 2016 sobre as demais operações interestaduais.

Alguns governadores também reagiram em relação ao período de transição e o tamanho da redução. O Espírito Santo, por exemplo, quer uma redução gradual ao longo de 12 anos, até atingir uma alíquota de 6%. Santa Catarina defendeu uma transição entre 7 e 10 anos. "O que importa para os Estados que podem perder arrecadação é que a compensação seja automática, que não seja como a Lei Kandir. Que não tenha que colocar no orçamento todo ano. Acho que todos os Estados estão abertos para discutir a reforma tributária", afirmou o governador do Espírito Santo, Renato Casagrande, após a reunião com Mantega.

"O que se deseja com esta reforma tributária fatiada é buscar eficiência no sistema tributário,

desburocratizar e simplificar, e ter eficiência tributária. Não é impor perda para um e ganho para outro. Mas isso acaba ocorrendo inexoravelmente. A sugestão é que fizesse duas discussões simultâneas porque é uma maneira de estabelecer compensações com dois instrumentos", explicou o governador de São Paulo, Geraldo Alckmin.

O vice-governador de Santa Catarina, Eduardo Moreira, disse que a redução do ICMS proposta pelo governo "é intempestiva e muito violenta". "Concordamos que deve haver uma reforma tributária que deve ser feita de forma lenta e avaliando os resultados, não de forma abrupta. A redução que querem para 4% ou 2% num prazo curto, ninguém concordou", contou.

Moreira disse que a dívida entraria na negociação, não como moeda de troca, mas como algo que poderia significar uma condição de concluir a discussão. "Acho que só a redução do ICMS não será possível", afirmou. Nas contas de Santa Catarina, a perda será de R\$ 2 bilhões por ano.

Técnicos do Ministério da Fazenda já sinalizaram que o governo não está disposto a mexer nos contratos das dívidas dos Estados, sob pena de desrespeitar a Lei de Responsabilidade Fiscal. A reformulação do FPE foi uma determinação do Supremo Tribunal Federal (STF), mas o governo gostaria de levar esta discussão separadamente da reforma tributária.

"São Paulo é o maior contribuinte do FPE, entretanto, é o que menos recebe. O Rio é o segundo maior contribuinte do FPE e o segundo que menos recebe. Recebemos R\$ 50 per capita e tem outros que recebem R\$ 500 per capita e isso vai acabar. Isso tudo tem que estar discutido com uma reforma do ICMS", defendeu o governador do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral.



VEÍCULO PORTAL D24AM	EDITORIA	
TÍTULO Tsunami afunda Japão na recessão econômica		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Segundo o governo, o PIB japonês caiu 0,9% no primeiro trimestre de 2011 em comparação ao trimestre anterior.

TÓQUIO, 19 maio 2011 (AFP) - O governo japonês anunciou nesta quinta-feira que a economia do país voltou a cair em recessão no primeiro trimestre do

ano, em consequência dos prejuízos gerados pelo terremoto e tsunami que abalaram a Nação no dia 11 de março.

Segundo o governo, o **PIB** japonês caiu 0,9% no primeiro trimestre de 2011 em comparação ao trimestre anterior.