



**SUPERINTENDÊNCIA  
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

[www.suframa.gov.br](http://www.suframa.gov.br)

# **Clipping Local e Nacional On-line**

Nesta edição **11 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, segunda-feira, 4 de julho de 2011

<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> EMPRESAS PEDEM POLÍTICA ESPECIAL PARA A INOVAÇÃO.....	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> REFORMA TRIBUTÁRIA E PODER.....	2
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>VALOR ECONÔMICO</b> BRASIL ENTRA NO FOCO DA BIOTECNOLOGIA.....	4
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>VALOR ECONÔMICO</b> SETORES IMPORTANTES PERDEM FÔLEGO NO 2º TRI.....	6
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>VALOR ECONÔMICO</b> EUA E JAPÃO AJUDAM, MAS CHINA SEGUE DEVENDO.....	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>CORREIO BRAZILIENSE</b> PONTO A PONTO - CLÁUDIO PORTO.....	10
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>CORREIO BRAZILIENSE</b> DILMA VIAJA COM MINISTROS.....	12
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>CORREIO BRAZILIENSE</b> A FAVOR DOS ORIGINAIS.....	13
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>PORTAL DA AMAZÔNIA</b> Em nota, Dilma diz ter 'confiança' em Alfredo Nascimento.....	14
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>AMAZONAS NOTÍCIAS</b> Polo Naval do Amazonas pode encaixar.....	15
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>AMAZONAS NOTÍCIAS</b> Produção industrial brasileira cresce 1,3% em maio.....	16
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>EMPRESAS PEDEM POLÍTICA ESPECIAL PARA A INOVAÇÃO</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

### Cleide Silva - O Estado de S.Paulo

**Estudo entregue pela Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea) ao governo no mês passado, com dados comparativos dos custos de produção nos países emergentes, sugere que a saída para melhorar a competitividade interna e externa da indústria é o investimento em pesquisa e desenvolvimento, quesito para o qual o Brasil também perde para os demais países.**

A Coreia investe 3,5% do Produto Interno Bruto (**PIB**) em inovação, índice que é de 1,5% na China, de 1,1% na Rússia e de 1% no Brasil. Segundo o presidente da Anfavea, Cledorvino Belini, "a falta de competitividade traz perdas e riscos para o futuro da indústria". Para ele, um projeto de incentivo à inovação ajudará a reduzir custos e a tornar o País

mais competitivo. Já sobre o lucro das empresas, diz que "não cabe à entidade se pronunciar."

O Sindicato Nacional da Indústria de Componentes para Veículos Automotores (Sindipecas) também levou ao **Governo Federal** estudo mostrando as dificuldades do setor em relação às importações. Segundo o conselheiro da entidade, Antônio Carlos Bento, é preciso definir novas regras para a obrigatoriedade de conteúdo local nos carros produzidos no **Mercosul**, hoje de 60%.

Não há controle, por exemplo, do número de peças chinesas embutidas nos carros vindos da Argentina. O setor pede ainda redução de custos para financiamentos. "Todos os países com política industrial séria não taxa investimentos", diz Bento.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>REFORMA TRIBUTÁRIA E PODER</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

### Everardo Maciel - O Estado de S.Paulo

**Propostas visando a reformar o sistema tributário brasileiro frequentemente costumam subestimar o impacto das mudanças nas relações de poder que existem no âmbito da Federação.**

O federalismo fiscal se estrutura a partir da competência de cada ente federativo, da partilha de renda e seus respectivos critérios de rateio. Subsidiariamente, por transferências voluntárias oriundas de dotações orçamentárias, entre as quais se salientam as denominadas emendas parlamentares.

Ainda que guarde alguma consistência técnica, a definição dessa estrutura de poder tem fundamento essencialmente político. Alterações relevantes somente ocorrem quando balizadas por um presumido objetivo de descentralização fiscal, o que, ao fim e ao cabo, significa aumento de transferências federais para Estados e municípios, não raro com exigência concomitante de aumento da carga tributária.

A titularidade dos tributos segue, grosso modo, modelo instituído na Constituição de 1946. É a fidelidade a esse modelo que explica a titularidade estadual do ICM (hoje **ICMS**), entendido como sucedâneo do extinto Imposto sobre Vendas e Consignações (IVC). Tal fato, em desacordo com o que se fez em todos os países do mundo que optaram por uma tributação do consumo com base no valor agregado, é também explicável à medida que os formuladores da reforma tributária de 1965 não seriam capazes de avaliar os efeitos perversos dessa imprópria titularidade, uma vez que essa forma de tributação só era praticada na França, onde inexistia federação.

A partilha de recursos seguiu parâmetros quase estritamente políticos, em que se reconhece uma tendência para descentralização fiscal. Em 1967, deduzidas as transferências para Estados e municípios, a União detinha 88% da arrecadação do Imposto de Renda (IR) e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI).

Atualmente, esses percentuais estão reduzidos a 52% e 42%, respectivamente, daqueles impostos.

Com o objetivo de mitigar disparidades inter-regionais de renda, as transferências para o Fundo de Participação dos Estados (FPE) e para o Fundo de Participação dos Municípios (FPM) eram, em princípio, proporcionais ao tamanho da população e da área territorial e inversamente proporcionais à renda per capita. No FPM, entretanto, são reservados 10% para as capitais e 3,6% para os municípios com população igual ou superior a 156.216 habitantes. No FPE, desde a edição da Lei Complementar n.º 62, de 1989, foram estabelecidos coeficientes fixos de partilha, presumidamente em caráter provisório, que, entretanto, até hoje estão em vigor.

A lógica desses percentuais encontra explicação tão somente no entrechoque de forças políticas, cujos movimentos são, em tese, legítimos. É essa mesma linha de raciocínio que esclarece a transferência para Estados e municípios de 29% do produto da arrecadação da contribuição de intervenção econômica (Cide) incidente sobre combustíveis ou a destinação para aqueles mesmos entes federativos de 10% da arrecadação do IPI com o objetivo de compensar virtuais perdas no **ICMS**, decorrentes da imunidade tributária que alcança os produtos manufaturados **exportados**.

A destinação para os Estados de parcela dos royalties decorrentes da exploração do petróleo, instituída pela Lei n.º 2004, de 1953, foi claramente uma forma de lograr apoio dos governadores à campanha do "Petróleo é Nosso". De igual forma, a extensão dessa regra, em virtude da Lei n.º 7.525, de 1986, para o petróleo extraído da plataforma continental foi um caminho para socorrer financeiramente o Estado do Rio de Janeiro, que à época se queixava de esvaziamento econômico. A plataforma continental é um bem da União, conforme estabelece o artigo 20, inciso V, da Constituição, daí por que foi necessária a instituição de imaginativos critérios, como as projeções ortogonais geodésicas, para associar a **produção** extraída da plataforma a Estados e municípios.

A guerra fiscal do **ICMS**, inequivocamente qualificada como inconstitucional pelo Supremo Tribunal Federal, também pode ser vista como um exercício, embora ilegítimo, de poder político dos governadores.

Sem nenhum juízo de valor, a verdade é que esses fatos moldaram o federalismo fiscal brasileiro e, em consequência, fixaram padrões de gastos para as entidades federativas. É imprudente formular propostas tributárias que desconheçam essa realidade. Preferencialmente, deve-se evitar confrontá-la.

Abre-se, todavia, uma rara janela de oportunidade: as receitas adicionais que advirão da exploração do pré-sal e as decisões do Supremo quanto à inconstitucionalidade dos critérios de rateio do FPE e da guerra fiscal do **ICMS**. Trata-se

de tema que reclama iniciativas urgentes, observado que incluir ingredientes adicionais é patrocinar a crise.

Para que essas iniciativas tenham sucesso, são indispensáveis liderança técnica do **Governo Federal** e maior protagonismo do Congresso Nacional e dos Estados. E, sobretudo, não esquecer de que a matéria é essencialmente política, não cabendo ingênuos exercícios de poesia tributária.

CONSULTOR TRIBUTÁRIO, FOI SECRETÁRIO DA RECEITA FEDERAL (1995-2002)

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>BRASIL ENTRA NO FOCO DA BIOTECNOLOGIA</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Stella Fontes | De Porto Seguro

Líder mundial em melhoramento genético na área florestal, o **Brasil** entrou definitivamente na rota comercial das maiores empresas de biotecnologia do globo. Atentas ao potencial de negócios que podem ser gerados no país - e na possibilidade de **exportar** tecnologia desenvolvida por aqui -, FuturaGene, que foi comprada pela Suzano Papel e Celulose no ano passado, ArborGen, que tem International Paper e MeadWestvaco como acionistas, e SweTree estão apostando suas fichas em pesquisas que potencializem os ganhos de produtividade já alcançados pelas companhias brasileiras de papel e celulose. Duas das maiores - FuturaGene e ArborGen - contam com laboratório ou campo de teste no país. A sueca SweTree, por sua vez, elegeu o eucalipto, uma especialidade das produtoras nacionais, como foco de novos projetos.

Em conferência da IUFRO (do inglês International Union of Forest Research Organization), que ocorreu na semana passada em Porto Seguro (BA), representantes das três companhias enfatizaram que tanto o país quanto o eucalipto passam por momento "particularmente positivo". "O **Brasil** é onde devemos estar", disse ao Valor o vice-presidente de estratégia e **desenvolvimento** corporativo da FuturaGene, Anthony Andrade.

Antes, o presidente da empresa, Stanley Hirsch, já havia defendido essa posição diante de plateia de mais de 300 pesquisadores, entre os quais os mais renomados estudiosos da área florestal.

Para cientistas brasileiros, a escolha do país encontra argumentos fortes. "O **Brasil** se destaca em silvicultura e é líder em melhoramento genético", afirmou o pesquisador da Embrapa e responsável pela realização da primeira conferência da IUFRO na América Latina, Dario Grattapaglia. Além de buscar novos negócios, as

empresas recorrem à experiência das nacionais em melhoramento genético. Com uma matriz (material usado como ponto de partida) "de elite", há mais chances de êxito nos processos de modificação genética.

Atualmente, um hectare de floresta plantada de eucalipto no país gera 12 toneladas por ano de celulose, o dobro do que se poderia alcançar na década de 70. Até 2015, as grandes companhias estimam alcançar a marca de 16 toneladas anuais, chegando a 20 toneladas em 2020 - sem levar em conta eventuais ganhos que a biotecnologia deve trazer à indústria. Outro indicador revela quão à frente da concorrência estão as brasileiras. Enquanto no Hemisfério Norte retira-se em 6 m<sup>3</sup> de madeira por hectare de floresta ao ano, no Brasil são, em média, entre 40 e 45 m<sup>3</sup>.

Na Veracel, joint venture entre Fibria e a sueco-finlandesa Stora Enso, que opera uma fábrica de celulose na Bahia, o índice é ainda mais alto: 51 m<sup>3</sup> por hectare/ano.

De acordo com o fundador da empresa nacional Assistech, Teotônio de Assis, que tem passagens por Acesita, Aracruz e Fibria, é possível atingir o nível de produtividade estimado para 2020 recorrendo apenas ao melhoramento genético tradicional, já dominado por empresas como Fibria, Suzano, Veracel e Klabin.

"Avançamos muito em pesquisa, capacitação de pessoal, dominamos como ninguém técnicas de clonagem.

Esse conhecimento atrai as empresas de fora."

Com escritório em Campinas (SP) e 15 campos de teste no país, a ArborGen pretende elevar a 25 o número de campos em funcionamento este ano. Segundo a gerente de pesquisa e **desenvolvimento** de produto da empresa, Ana Gabriela Bassa, os estudos serão estendidos para áreas na Bahia e no Tocantins. Hoje, estão concentrados em São Paulo. Até agora, o uso de biotecnologia na cultura de eucalipto tem mostrado

ganhos relevantes. Há estimativa de economia de até US\$ 5 mil por hectare diante da aplicação de uma tecnologia que facilita a obtenção da celulose a partir do eucalipto.

A FuturaGene, comprada por US\$ 83 milhões pela Suzano - a empresa da família Feffer já detinha 8% do capital -, acabou assumindo o laboratório e o campo de testes em Itapetininga (SP) e trabalhará tanto para a

controladora quanto para outras empresas. Segundo Anthony Andrade, a empresa não revela os ganhos que podem ser alcançados com aplicação. "Mas são ganhos suficientes para justificar uma aquisição de quase US\$ 100 milhões."

A repórter viajou a convite da Fibria

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>SETORES <u>importantes</u> PERDEM FÔLEGO NO 2º TRI</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Arícia Martins e Sergio Lamucci | De São Paulo

Setores importantes da indústria, como o siderúrgico, o elétrico e eletrônico e o têxtil, perderam fôlego no segundo trimestre, refletindo o impacto da alta de juros e das medidas de contenção ao crédito adotadas pelo Banco Central, além da dura concorrência do produto importado. Na indústria química, o ritmo de produção no segundo trimestre ficou próximo do primeiro, mas o resultado dos três primeiros meses do ano tinha sido fraco. Há segmentos, porém, que relatam situação mais positiva entre abril e junho, como empresas calçadistas no Rio Grande do Sul e fabricantes de eletrodomésticos e eletroeletrônicos, indicando que a desaceleração não é generalizada.

Carlos Loureiro, presidente do Instituto Nacional dos Distribuidores do Aço (Inda), diz que há uma inversão de tendência neste ano, já que o segundo trimestre foi pior do que o primeiro, o contrário do que costuma ocorrer. Ainda não há dados fechados de junho, mas, de acordo com estimativas para o mês passado, as vendas no segundo trimestre atingiram 1,114 milhão de toneladas de aço, número 7,8% menor do que o registrado no primeiro trimestre deste ano, 11% a mais que em igual período de 2010. De janeiro a março, a alta em relação aos três primeiros meses do ano passado tinha sido de 21%.

O desempenho mais fraco no segundo trimestre provocou um aumento indesejado de estoques. Em 30 de março, os inventários eram suficientes para 3,1 meses de venda, e a previsão de Loureiro é que o mês de junho se encerre com o equivalente a 3,8 meses. "Esse aumento nos estoques mostra que realmente as medidas do governo estão fazendo efeito." Loureiro diz que, em 2010, previu crescimento de 15% neste ano, número que já foi reduzido para 10%, com viés de baixa, dependendo do que ocorrer no terceiro trimestre.

Humberto Barbato, presidente da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), conta que também sentiu desaceleração no ritmo das encomendas no segundo trimestre. "Achávamos que no mês de maio teríamos resultado melhor. O que deduzimos é que o ambiente econômico ficou prejudicado em função das medidas macroprudenciais", diz

Barbato, para quem o controle ao crédito afetou o ânimo e as expectativas, tanto do consumidor como dos empresários do setor.

No início do ano, a Abinee projetava crescimento de 11% para o faturamento, número que em maio foi revisado para 8%. "Da forma que a coisa está se configurando, não sei se durante o segundo semestre teremos de rever novamente esses números."

Embora a Abinee só tenha dados fechados até maio, Barbato relata que, pelas conversas que mantém com associados, "as coisas no mês de junho não foram diferentes". O número de empresas que registraram negócios abaixo das expectativas aumentou de 59%, em abril, para 61% em maio. Em março, essa parcela estava em 43%.

Barbato chama atenção para uma queda "sensível" na geração de empregos das empresas associadas. Em maio, foram criados apenas 250 postos de trabalho nas indústrias do setor, menor número do ano. Em fevereiro, melhor mês do ano, haviam sido criados 1,5 mil postos. Ele também ressalta a perda de competitividade das indústrias do setor na exportação. "A competitividade está abalada em função do câmbio", avalia. "O setor elétrico é muito atingido, porque agrupa a área de bens de capital. Esse setor está passando por um momento delicado, porque vem sofrendo concorrência absurda do importado dentro do Brasil."

A indústria química também enfrenta quadro complicado. De janeiro a maio, a produção caiu 4,7% em relação ao mesmo período de 2010. O volume médio fabricado em abril e maio foi bastante próximo ao registrado em janeiro e março, diz a diretora da área de economia e estatística da Associação Brasileira da Indústria Química (Abiquim), Fátima Ferreira.

"Esse nível de produção não é dos melhores, sendo inferior ao de 2010", destaca. Fátima excluiu o resultado de fevereiro da comparação porque o setor sofreu muito naquele mês, devido ao impacto do apagão ocorrido no Nordeste.

A diretora da Abiquim destaca o avanço do produto estrangeiro no mercado nacional. Nos 12 meses até maio, a fatia dos importados no consumo aparente (a soma da produção e da importação, excluindo as exportações) atingiu

31,7%. Em janeiro do ano passado, esse número era de 26,7%. O consumo aparente cresceu 7,9% nos 12 meses até maio, resultado da combinação de aumento de 23% das compras externas e de queda de 0,58% da **produção** e de 8,7% das vendas externas. Para Fátima, esses números evidenciam a perda de competitividade da indústria química brasileira, tanto aqui como no exterior.

Há, porém, empresas dentro do setor que vivem um momento positivo, como a Lanxess. A companhia está com sua demanda aquecida por conta das obras de infraestrutura e urbanização do país. "O **Brasil** se tornou muito **importante** para o grupo. Em 2005, quando iniciamos a empresa, o país era responsável por 1% do faturamento mundial, hoje já é de 10%", conta Marcelo Lacerda, presidente da Lanxess.

No primeiro trimestre de 2011, a empresa vendeu €181 milhões, 29,5% a mais que no mesmo período de 2010. Como a companhia tem ações negociadas em bolsa, o presidente não pode revelar dados do segundo trimestre, mas afirma que "o ano começou muito bem". Para ele, "a demanda vai ficar alta".

O presidente da Associação Nacional dos Fabricantes de Produtos Eletroeletrônicos (Eletros), Lourival Kiçula, traça um quadro favorável ao falar de seu setor. Diz que o segundo trimestre ainda foi forte, embora o desempenho tenha variado bastante de acordo com os produtos. A venda de câmeras digitais atingiu 802 mil unidades no segundo trimestre, 31% a mais que em igual período do ano passado, considerando estimativas preliminares para junho. No primeiro trimestre, as vendas foram de 724 mil, 48% a mais que no mesmo intervalo de 2010. Já a venda de televisores somou 3,094 milhões de unidades entre abril e junho, 9% a menos que no segundo trimestre de 2010. No primeiro trimestre, o número foi de 2,970 milhões de televisores, 2,9% a menos que de janeiro a março do ano passado.

"Nesse caso, a base de comparação é muito forte, por causa da Copa", afirma ele, acrescentando que quem produz refrigeradores, lavadoras de roupas e micro-ondas vive um bom momento. Kiçula mantém a projeção, feita no começo do ano, de que as vendas do setor devem crescer 10% em 2011. (Colaborou Paola Moura, do Rio)

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>EUA E JAPÃO AJUDAM, MAS CHINA SEGUE DEVENDO</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

### Eduardo Campos

**Com a Grécia fora do radar, o foco dos investidores agora é outro e os primeiros sinais de que o segundo semestre pode apresentar maior crescimento econômico já começaram a aparecer.**

Nos Estados Unidos, o ISM industrial surpreendeu para cima, se somando ao índice de atividade em Chicago. O que não agradou muito, mas não fez preço, foi a queda da confiança do consumidor.

O Japão também começa a respirar após a devastação promovida pelo terremoto, tsunami e desastre nuclear.

A **produção** industrial teve a maior retomada em 50 anos durante o mês de maio. E embora a pesquisa Tankan com grandes industriais tenha mostrado um número maior de pessimistas do que de otimistas, as empresas japonesas pretendem contratar e investir mais nos próximos meses.

Essa percepção de melhora, mesmo que incipiente, está entre as explicações para o desempenho positivo das bolsas, que tanto aqui quanto em Nova York tiveram a melhor semana do ano, e para a queda do **dólar** antes seus principais rivais.

**Dólar** volta a 1999, mas não desperta ameaças do governo

**Mas nem todos os sinais foram francamente positivos.**

A China continua desacelerando. Dois indicadores, sendo um oficial e outro privado, mostram retração da atividade fabril em junho. Os índices, no entanto, ainda estão acima dos 50 pontos, linha que separa crescimento de retração.

Tal comportamento não surpreende muito, já que o Banco Central chinês tomou uma série de medidas para que isso acontecesse.

Fica a dúvida, no entanto, de até quando essa desaceleração perdura. Pergunta de grande importância para o **mercado** brasileiro, tendo em vista a estreita correlação entre a economia local e a chinesa.

No limite, uma desaceleração prolongada da economia chinesa poderia tirar força das commodities, o que prejudica as **exportações** brasileiras, tanto por volume quanto por preços relativos.

Esse mesmo cenário tira brilho do **mercado** de ações, já que empresas ligadas às matérias-primas respondem por cerca de 50% do Ibovespa.

A fotografia desse momento mostra sinais conflitantes. Retomada nos EUA e baixa na China. Vale lembrar que a evolução desse quadro é **importante**, mas não determinante, já que as notícias ganham a interpretação que melhor convém dependendo do humor dos **mercados**.

Nos Estados Unidos, a confiança na recuperação pode ganhar força, ou ir morro abaixo, dependendo dos dados sobre o **mercado** de trabalho. A criação de vagas de junho será conhecida na sexta-feira, bem como a taxa de desemprego.

Aqui no para o **mercado** local, a semana deve começar morna, já que Wall Street, nosso principal referencial externo, não opera em função de feriado.

Na agenda local, o ponto alto é o Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de junho. Não deve haver deflação, mas um número próximo de 0,10%.

**Na Europa, Banco Central Europeu (BCE) e Banco da Inglaterra (BoE) têm reuniões de política monetária.**

No Reino Unido a taxa básica deve permanecer em 0,5% ao ano. Já na zona do euro a previsão é de alta de 0,25 ponto, com o juro básico avançando de 1,25% para 1,50%. Tal consenso foi formado na semana passada após declarações do presidente do BCE, Jean-Claude Trichet, que falou que o banco está em modo de "forte vigilância".

Na sexta-feira, os vendedores não deram trégua e o **dólar** caiu a R\$ 1,558, baixa de 0,25%, e menor preço desde 19 de janeiro de 1999. Na semana, a moeda perdeu 2,87%.

A ideia de que algum repique de alta acontecerá no curto prazo segue válida. Na sexta-feira, essa expectativa pegou gente no "pé trocado". Alguns agentes dormiram comprados de quinta para a sexta-feira esperando o repique.

Até houve um ensaio de alta, mas, como ele não se confirmou, esses agentes se viram obrigados a zerar posições. Algo que somou pressão de venda ao longo do pregão.

Chama atenção o silêncio do governo (ao menos até o momento), já que das últimas vezes que o **dólar** flertou com o R\$ 1,55, foram feitas ameaças de novas medidas restritivas. Seja oficialmente ou via noticiário atribuído a "fontes próximas" a alguém **importante**.

No **mercado** de juros futuros, a puxada de alta de fim de mês foi devolvida na abertura de julho. Os contratos de

prazo mais dilatado ajustaram para baixo, no que foi classificado de realização de lucros.

Olhando os vencimentos curtos, parece que a aposta de que o ajuste da Selic vai até agosto continua atraindo novos adeptos. Para o encontro de 20 julho do Comitê de Política Monetária (Copom) já está contratada alta de 0,25 ponto, que traria o juro básico para 12,50%.

	VEÍCULO CORREIO BRAZILIENSE	EDITORIA	
	TÍTULO <b>PONTO A PONTO - CLÁUDIO PORTO</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

## OTIMISMO

Inegavelmente, o Brasil já mudou de patamar. Pela primeira vez é possível ser otimista com os pés no chão, traçando perspectivas seguras. Já conseguimos enxergar o Primeiro Mundo como ponto de chegada, sem que isso seja apenas um exercício de retórica. A renda per capita do brasileiro é atualmente de US\$ 10 mil e vai dobrar em 2022. O importante é saber como vamos nos inserir no jogo da economia globalizada: se será apenas como um grande produtor de commodities. Mesmo que a desindustrialização não ocorra, muitos elos produtivos correm risco de desaparecer. A China, por exemplo, conseguiu evoluir da fabricação de produtos ruins e baratos para bons e mais baratos.

## PLANEJAMENTO

Apesar de conviver há quase 20 anos num cenário de estabilidade monetária, o país ainda não consolidou sua cultura de planejamento de longo prazo. Povo e governo brasileiros são, por natureza, imediatistas. O Brasil se move lenta e conturbadamente, como uma baleia. E essa inércia o impede de dar guinadas no trajeto. Por sorte, o país tem se deslocado nos últimos 25 anos na direção correta. Mas precisa acelerar e impedir desvios. Chegou a hora de aperfeiçoar métodos de gestão e reconhecer as vantagens do planejamento, como fez a China, para deixar a ignorância e o improviso no passado. País sem plano acaba sendo pautado por outros. O livro 2022 contribui como visão prospectiva da economia.

## ENERGIA EM ALTA

Estudos mostram que, em um cenário menos otimista, a necessidade de energia no Brasil vai dobrar nos próximos 20 anos. Mas não está descartada a hipótese dessa demanda triplicar até 2030. Os negócios energéticos no país já crescem em ritmo três vezes maior que a média mundial, de 1,8% ao ano. O maior desafio é conduzir bem os novos projetos de óleo e gás e ainda agilizar outros de geração, retardados pelo licenciamento ambiental. As oportunidades geradas pelo petróleo e pelo biomassa não são concorrentes, mas complementares, permitindo ao país oferecer um leque de opções a um mundo faminto por energia, além de dar espaço

a outras áreas, como a petroquímica fina. A extração do petróleo do pré-sal também vai criar uma competência tecnológica nova.

## MISÉRIA ZERO

A meta estabelecida pela presidente Dilma Rousseff, de eliminar a pobreza extrema no país, é factível de ser alcançada, mas não em apenas um mandato. Em 2025, as classes A, B e C deverão representar 90% da população brasileira. Os outros 10% serão da classe D, sendo que parte dos seus integrantes não pode ser chamada de pobres. Trata-se de uma parcela da sociedade que continuará a depender da assistência do Estado. A dinâmica econômica dos emergentes e os saltos de produtividade agrícola estão tornando miseráveis uma camada residual. Os maiores desafios estão na África e na Índia.

## RISCOS AO SUCESSO

O maior risco ao futuro do Brasil é o da acomodação com o sucesso experimentado agora. Se formos apenas embalados pela inércia com os crescentes e valorizados volumes de exportações de matérias-primas agrícolas e minerais e com as auspiciosas perspectivas do pré-sal, podemos perder a chance de progredir satisfatoriamente. Os dois maiores obstáculos à expansão da economia estão dados, representados pelo apagão de mão de obra, com deficiências de educação e de qualificação profissional, e pelas limitações gerais da infraestrutura. Além de nos deixar menos competitivos, esses gargalos nos impedem de ousar avanços maiores.

## PESO DO ESTADO

A pesada máquina de governo e a elevada carga tributária necessária para sustentá-la são problemas para o desenvolvimento brasileiro. O custo extra tira fôlego de investimentos privados, que precisam ser atraídos e estimulados para superar os desafios já colocados pela economia. Em paralelo, a tendência de maior proteção da economia aos importados pode agravar falhas de competitividade. O ideal é defender o comércio exterior sem perder de vista a capacidade do país competir. Nesse sentido, é um sinal de alerta quando o Estado se move para

atuar diretamente em setores já privatizados, como no caso das telecomunicações, com a recriação da Telebrás.

### **GOVERNOS TÉCNICOS**

Os gestores públicos comprometidos com as boas práticas gerenciais vêm colecionando bons resultados e angariando reconhecimento, inclusive das urnas. Governantes como Antônio Anastasia, de Minas Gerais, provam que a vontade política precisa se aliar à capacidade de inovar para solucionar problemas antigos. Os métodos de gestão aplicados ao setor público são uma exigência do momento, para obter melhor resultado nos gastos. O Planalto sabe disso e boa parte do sucesso do país no futuro vai depender do equilíbrio fiscal.

### **REFLEXÃO FINAL**

Hoje o Brasil não convive mais com ameaças ao crescimento que tanto transtorno deram no passado: as crises energéticas e de financiamento externo. Além disso, o mercado consumidor caminha rapidamente para alcançar a quinta posição mundial, a partir de 2014. Apesar disso, as vantagens comparativas da economia brasileira e os gargalos que precisa superar são um convite à reflexão. O maior risco é, justamente, o da acomodação, dos poderes Legislativo e Executivo autorizarem gastos sem passar pela crítica e análise. Os atrasos do país na área educacional e a urgência em se investir para superá-los se tornaram, por exemplo, um consenso, repetido nos discursos de empresários e políticos.

	VEÍCULO CORREIO BRAZILIENSE	EDITORIA	
	TÍTULO <b>DILMA VIAJA COM MINISTROS</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

A presidente Dilma Rousseff embarcará para Belo Horizonte hoje na companhia de quatro ministros: as titulares da Casa Civil, Gleisi Hoffmann; das Relações Institucionais, Ideli Salvatti; e da Secretaria de Comunicação Social, Helena Chagas; além do ministro das Relações Exteriores, Antônio Patriota. O chefe da pasta do **Desenvolvimento, Indústria e**

**Comércio**, Fernando **PIM**entel, que já está em Minas Gerais, também deve se unir à comitiva presidencial.

Segundo o Palácio do Planalto, o avião presidencial deixará Brasília às 9h30 desta segunda-feira, mas não foi divulgada a estimativa de quanto tempo a presidente deve permanecer na cerimônia fúnebre na capital mineira.

	VEÍCULO CORREIO BRAZILIENSE	EDITORIA	
	TÍTULO <b>A FAVOR DOS ORIGINAIS</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Antônio Rocha**

**Presidente do Sistema Federação das Indústrias do Distrito Federal (Fibra/Sesi/Senai/IEL).**

Em tempos de economia crescente, maior poder aquisitivo e acesso a linhas de crédito, a população brasileira encontra um ambiente propício para compras que vão além das necessidades básicas, principalmente de produtos de vestuário, eletroeletrônicos e de natureza tecnológica. Roupas, acessórios, CDs e DVDs, celulares e computadores lideram o ranking da procura no **comércio**. Entretanto, embora a busca pelo menor preço esteja na primeira página do manual do bom consumidor, a relação entre custo e benefício nem sempre é favorável. Consumir é necessário e economizar é essencial, mas os brasileiros precisam se conscientizar de que a compra de um produto envolve impactos positivos e negativos não somente aos seus bolsos. Assim, adquirir produtos falsificados, por exemplo, representa um dano maior do que se supõe.

Estima-se que seis em cada dez CDs ou DVDs vendidos no **Brasil** sejam piratas. O mesmo ocorre, por exemplo, com as bolsas com marcas destacadas, nacionais ou **importadas**, em que oito em cada dez são falsificadas. A pirataria causa muitos prejuízos ao país, que deixa de arrecadar cerca de R\$ 30 bilhões em impostos e perde cerca de dois milhões em empregos formais. Em função dessa realidade, vemos grande mobilização do governo e do setor produtivo no sentido de combater a pirataria. Para reforçar essa batalha que já dura alguns anos, o Governo do Distrito Federal, recentemente, instituiu por decreto o Comitê de Combate ao **Comércio** Ilegal, Pirataria e Delitos contra a Propriedade Intelectual, como parte do projeto Cidade Livre de Pirataria, atendendo a uma das exigências da Fifa para manter o **comércio** ilegal bem distantes das cidades-sede.

Mas não se trata de criminalizar os consumidores, e sim de combater o crime organizado que está por trás dessa atividade ilegal. Quem compra um produto falsificado está desrespeitando os direitos autorais, de marca, e ainda de propriedade intelectual e de indústria. A pirataria envolve a sonegação fiscal, o contrabando, a formação de quadrilha, a evasão de divisas, o tráfico de drogas e de armas, o trabalho

escravo, a exploração do trabalho infantil e até o terrorismo. Essa prática ilegal provoca o desemprego na medida em que a indústria e o **comércio** sofrem com a concorrência desleal que acaba promovendo o enfraquecimento da economia formal. O governo tem criado estímulos à formalização dos ambulantes, dos artesãos e dos que trabalham por conta própria, como o Micro Empreendedor Individual e o Simples, que é mais uma forma de legalizar o micro e pequeno **comércio**, indústria e serviços, mas sem pirataria.

Quanto mais houver mobilização dos diversos setores no combate à pirataria, mais esse mal será enfraquecido não só **Brasil** como no mundo. O **Governo Federal**, por sua vez, já elaborou o Plano Nacional de Combate à Pirataria, que tem três pilares de atuação: a parte educativa, de conscientização da população; as ações de caráter repressivo e econômico. O empenho de diversos órgãos e entidades, como a Confederação Nacional da Indústria (CNI), não tem sido em vão. A Frente Parlamentar de Combate à Pirataria e à Sonegação Fiscal também foi relançada na Câmara dos Deputados, com um objetivo imediato: apressar a tramitação do Projeto de Lei 8.052/2001, que, entre outras medidas, dá rapidez à perícia técnica nas apreensões de produtos piratas, ao permitir que seja feita por amostragem. E a Federação das Indústrias do Distrito Federal (Fibra) também já fez sua parte, executando a campanha Eu quero original, que distribuiu cerca de 10 mil cartilhas demonstrando as vantagens do produto original e os riscos que as pessoas correm com produtos falsos.

Entretanto, as campanhas contra a pirataria não terão tanta eficácia se os produtos originais não tiverem também seus atrativos. Para isso, uma reforma tributária se faz urgente para que a indústria e o **comércio** consigam oferecer produtos com preços mais acessíveis. Na última semana, o brasileiro atingiu a marca de R\$ 700 bilhões em impostos federais, estaduais e municipais pagos desde o começo do ano e a previsão do Instituto Brasileiro de Planejamento Tributário (IBPT) é a de que, até o final de 2011, seja arrecadado R\$ 1,4 trilhão em tributos. Dessa forma, não há competitividade que resista ao **mercado** paralelo.

	VEÍCULO PORTAL DA <b>AMAZÔNIA</b>		EDITORIA
	TÍTULO <b>Em nota, Dilma diz ter 'confiança' em Alfredo Nascimento</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

### **Caberá ao ministro promover a investigação de denúncias vinculados à pasta federal**

Brasília- Em um comunicado, a presidente Dilma Rousseff afirmou nesta segunda-feira (4) que tem “confiança” no ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, e que cabe a ele apurar as denúncias de irregularidades na pasta.

“O governo manifesta sua confiança no ministro Alfredo Nascimento. O ministro é responsável pela condução do processo de apuração das denúncias contra o **Ministério** dos Transportes”, diz Dilma no comunicado divulgado pela Secretaria de Comunicação Social da Presidência.

Após denúncias de superfaturamento em obras públicas apontadas em reportagem da revista “Veja”, o governo decidiu afastar a cúpula do **Ministério** dos Transportes e abrir sindicância para apurar o caso.

Por determinação do ministro dos Transportes foram afastados temporariamente os servidores Mauro Barbosa da Silva, chefe de Gabinete do ministro; Luís Tito Bonvini, assessor do Gabinete do ministro; Luís Antônio Pagot, Diretor-Geral do Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes (Dnit); e José Francisco das Neves, Diretor-Presidente da Valec.

O ministro permanece no cargo. Os afastamentos foram comunicados pelo próprio ministro a presidente Dilma Rousseff, por meio de um telefonema, na manhã de sábado (2). Em nota divulgada no fim de semana, Alfredo Nascimento negou que tenha sido “conivente” com supostas irregularidades ocorridas no **Ministério**.

“O Ministro de Estado dos Transportes, Alfredo Nascimento, rechaça, com veemência, qualquer ilação ou relato de que tenha autorizado, endossado ou sido conivente com a prática de quaisquer ato político-partidário envolvendo ações e projetos do **Ministério** dos Transportes”, disse.

A reportagem de “Veja” relata que representantes do PR, partido ao qual pertence o ministro e a maior parte da cúpula do **Ministério**, funcionários da pasta e de órgãos vinculados teriam montado um esquema de superfaturamento de obras e recebimento de propina por meio de empreiteiras. Em nota, o PR defendeu uma sindicância no **Ministério** dos Transportes.

	VEÍCULO <b>AMAZONAS NOTÍCIAS</b>	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Polo Naval do Amazonas pode encolhar</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Governo e Suframa trabalham para gerar qualificação profissional e conseguir uma área para o modelo**

**O Faturamento da Indústria Naval em 2010 foi de R\$ 185 milhões de dólares, equivalente ao do Polo Termoplástico do Distrito Industrial.**

O setor, que deve triplicar seu crescimento nos próximos anos, precisa de 36 mil profissionais qualificados até 2014. Os dados foram revelados pelo Sindicato da Construção Naval, durante o I Seminário “A Formação Profissional para o Arranjo Produtivo Local da Indústria da Construção Naval”, coordenado pela Secretaria Estadual de Planejamento.

O setor - em franco crescimento e despertando interesse de grandes estaleiros internacionais - provocou uma corrida pela organização desse, que é considerado um novo segmento econômico para o **Amazonas**.

Governo do Estado e **Suframa**, querem resgatar uma dívida histórica de mais de cem anos com o setor naval e nos últimos 18 meses vem desenvolvendo ações concretas para, em pelo menos três anos, inaugurar o novo “Polo Industrial Naval do **Amazonas**”, nos mesmos moldes do Polo Industrial de **Manaus (PIM)**.

A coordenadora geral de estudos econômicos da **Suframa**, Ana Maria Souza, admite essa dívida. “Nós desassistimos o setor em todas as áreas. Financeira, de qualificação e de estruturação. Agora vamos mudar isto, unindo parceiros e definindo estratégias”, diz.

#### **Falta terreno**

Além da qualificação profissional, outro grande gargalo da Indústria Naval no **Amazonas** é a falta de documentação da terra. Nesse sentido, a **Suframa** solicitou uma área de 1,9 mil hectares, localizada depois do

Puraquequara - demarcada pelo Instituto de Terras do **Amazonas** - que está sob domínio do Programa Terra Legal.

“Precisamos definir uma área para a uniformização de um complexo náutico e naval que possa comportar estaleiros locais e de grande porte” detalha Ana.

Ela também revela que os recursos para o **desenvolvimento** de todos os estudos necessários para definição da área está agendado no Planejamento da **Suframa** para 2012.

#### **Mão de obra carece de mais técnica**

O sindicato Naval reconhece que a mão de obra existente, em sua maioria, é resultado de um aprendizado que passa de um trabalhador para outro.

“Trabalhamos com o que nos vimos os outros fazerem, não temos tecnologia e ainda cortamos aço com oxigênio. Nossos profissionais, que são muito bons, não possuem nenhuma qualificação técnica e isso precisa mudar rapidamente”, considera o presidente do Sindicato da Construção Naval do **Amazonas**, Matheus Araújo.

Atualmente o Cetam, em parceria com a Hermasa, oferece três cursos na área naval em Itacoatiara. O Senai também atende parte da demanda oferecendo curso de soldador, mecânico, eletricista e marceneiros. No nível superior, UEA e Ufam prometem criar cursos para a área naval.

Fonte: Portal A Crítica/Kátia Gomes



VEÍCULO <b>AMAZONAS NOTÍCIAS</b>	EDITORIA	
TÍTULO <b>Produção industrial brasileira cresce 1,3% em maio</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

A **produção** das fábricas brasileiras cresceu 1,3% em maio em comparação com abril deste ano, informou nesta sexta-feira o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE).

Já em relação ao mesmo mês do ano passado, a alta foi de 2,7%, com o que reverteu dois meses consecutivos de retração na mesma comparação, segundo os dados da instituição.

O resultado de maio também permitiu que a **produção** acumulada das fábricas brasileiras até o quinto mês do ano chegasse a 1,8% em relação aos cinco primeiros meses do ano passado, acima do 1,6% acumulado até abril.

O crescimento da **produção** industrial nos últimos 12 meses cresceu 4,5% em relação ao período entre junho de 2009 e maio de 2010.

O resultado de maio também permitiu à indústria retomar o ritmo de crescimento que tinha perdido um mês antes. Após uma retração de 1,2% entre março e abril, a **produção** das fábricas cresceu 1,3% entre abril e maio.

Segundo o IBGE, 19 dos 27 setores analisados registraram aumento da **produção** em maio em comparação com o mesmo mês do ano passado.

Os setores que mais impulsionaram o crescimento industrial em maio foram os de veículos automotores, com uma

expansão de 6%, e refino de petróleo e **produção** de álcool, com um crescimento de 8%.

O instituto também destacou o crescimento da **produção** de produtos de metal (+13,0%), outros equipamentos de transporte (+13,2%), máquinas e equipamentos (+3,5%) e fumo (+20,2%).

As fábricas que mais aumentaram sua atividade em maio foram as que produzem caminhões e tratores, gasolina, diesel, peças para maquinárias, aviões, motocicletas e fornos micro-ondas.

Entre os oito setores que registraram redução da **produção** em maio se destacaram o têxtil (-13,4%), de bebidas (-6,4%) e edição e impressão (-2,6%).

A **produção** industrial brasileira é responsável por quase um terço do Produto Interno Bruto do país e sua desaceleração em 2011 terá um forte impacto na economia do país, que poderá crescer 4,5% este ano após ter se expandido 7,5% em 2010.