



SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição **16 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, quarta-feira, 6 de julho de 2011

O ESTADO DE SÃO PAULO CELSO MING VEICULAÇÃO NACIONAL	1
O ESTADO DE SÃO PAULO DORA KRAMER VEICULAÇÃO NACIONAL	3
O ESTADO DE SÃO PAULO A ARMADILHA VEICULAÇÃO NACIONAL	5
O ESTADO DE SÃO PAULO EM REUNIÃO, PRESIDENTE DO BNDES PRATICAMENTE SÓ OUVIU..... VEICULAÇÃO NACIONAL	7
O ESTADO DE SÃO PAULO MANTEGA ADMITE MEDIDAS PARA CONTER O REAL VEICULAÇÃO NACIONAL	8
O ESTADO DE SÃO PAULO DILMA JÁ TEM NOME DO PT PARA COMANDO DO DNIT VEICULAÇÃO NACIONAL	9
FOLHA DE SÃO PAULO VINICIUS TORRES FREIRE VEICULAÇÃO NACIONAL	10
FOLHA DE SÃO PAULO ELIO GASPARI VEICULAÇÃO NACIONAL	11
VALOR ECONÔMICO ACORDO FRUSTRADO VEICULAÇÃO NACIONAL	12
VALOR ECONÔMICO CHINA COBRA DO BRASIL RECONHECIMENTO COMO ECONOMIA DE MERCADO VEICULAÇÃO NACIONAL	13
VALOR ECONÔMICO SMART AUMENTA PRODUÇÃO NO PAÍS VEICULAÇÃO NACIONAL	15
G-1 Planalto se reúne com PR para discutir futuro de Alfredo Nascimento VEICULAÇÃO NACIONAL	16
AMAZONAS NOTÍCIAS Setor de duas rodas cresceu 20% no AM VEICULAÇÃO NACIONAL	17
PORTAL A CRÍTICA IBGE: produção industrial aumenta em 11 de 14 locais VEICULAÇÃO NACIONAL	18
PORTAL A CRÍTICA Alfredo Nascimento está fora do Ministério dos Transportes VEICULAÇÃO NACIONAL	19
PORTAL D24AM Governo discute substituto para Alfredo Nascimento no Ministério VEICULAÇÃO NACIONAL	20

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA
	TÍTULO CELSO MING	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

FICOU MAIS DIFÍCIL

O Estado de S.Paulo

Mesmo sabendo que não tem muito o que fazer para domesticar a cotação do **dólar**, o ministro Guido Mantega insiste em que tem lá à disposição um arsenal de medidas que, a qualquer momento, poderiam ser acionadas para provocar a desvalorização do real (alta das cotações da moeda estrangeira). Mas há fatores novos agindo em direção oposta ao que pretende o ministro.

O discurso de que vem mais ação para segurar o câmbio vem se repetindo há pelo menos dois anos. O governo já tomou inúmeras providências para evitar a perda de competitividade da indústria causada pelo **dólar** barato demais: segue comprando moeda estrangeira, tanto no **mercado** à vista como no **mercado** futuro, a ponto de ostentar reservas superiores a US\$ 330 bilhões; permitiu (ou estimulou) a **exportadores** e grandes empresas deixar capitais no exterior, para evitar pressões adicionais sobre o câmbio; e taxou com IOF a entrada de capitais. Mas o **dólar** não para de cair (veja o gráfico, no Confira).

Diferentemente do que fazia há meses, quando apontava os juros altos aqui dentro como o principal fator de atração de moeda estrangeira para o País e, portanto, de valorização do real, Mantega passou a fazer pontaria na "guerra cambial" ou, mais particularmente, na política do Federal Reserve (o banco central dos Estados Unidos) de seguir emitindo **dólares** e, com eles, recomprar títulos do Tesouro americano, com o objetivo de despejar liquidez para ajudar a recuperação econômica. O resultado é a avalanche de moeda estrangeira sobre os **mercados** - inclusive sobre o câmbio do Brasil.

Num eventual reforço da política de tentar conter a valorização cambial, começam a pesar outros objetivos.

Um deles é a necessidade de não prejudicar a política de controle da inflação.

Nos próximos meses, espera-se que a inflação no **Brasil** medida em 12 meses recue ainda mais. Contudo, passado esse período de retração, deverá retornar fortalecida. Parece iminente, por exemplo, nova recuperação dos preços das commodities. Ficou inevitável nova disparada dos preços do etanol, provavelmente ainda mais acentuada do que no início deste ano. E há o impacto do aumento da massa salarial, que está criando renda acima da capacidade de oferta da economia.

Se for bem sucedida, uma política de desvalorização do real encareceria as commodities de consumo interno (petróleo mais derivados, fertilizantes e alimentos) e os demais produtos **importados**, cujos preços são regidos pela cotação do **dólar**. Ou seja, essa política, por si só, acentuaria a inflação.

Mas ainda há outro fator para ser levado em conta: a trajetória de valorização do real empurrou o setor produtivo (especialmente a agricultura e a indústria) ao suprimento externo. Neste momento, está tremendamente dependente dos suprimentos externos - de máquinas, de matérias-primas, de componentes e de peças. Isso significa que qualquer puxada no câmbio terá impacto imediato sobre os preços relativos no **mercado** interno.

Ou seja, mesmo se houvesse o que fazer para conter o **dólar**, o **Governo Federal** (aí incluído o Banco Central) começa a ficar tolhido na execução de uma política desse tipo, na medida em que contraria a política de combate à inflação, prioritária no governo Dilma.

CONFIRA

Volta complicada

Ontem, o Financial Times, de Londres, publicou artigo em que defende a ideia de que a Grécia só poderá encontrar a salvação se sair da área do euro. Mas, se assim o fizer, a Grécia encontrará problemas possivelmente maiores do que tem como membro do bloco. Se tiver de sair do grupo, terá de voltar à dracma - fortemente desvalorizada em relação ao euro. Assim, ficaria ainda mais difícil pagar sua dívida (160% do **PIB**) em euros. E o calote, tido como inevitável, viria ainda mais rapidamente. A Grécia poderá se salvar. Porém como ficarão os bancos que hoje carregam a dívida?

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO DORA KRAMER		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

MEDO DE ÁGUA FRIA

O Estado de S.Paulo

Ninguém entendeu, nem o PMDB que tem o vice-presidente da República, por que a presidente Dilma Rousseff resolveu manter Alfredo Nascimento no cargo depois de ter demitido, à revelia, o segundo escalão do Ministério dos Transportes sob suspeita (forte) de corrupção.

Aventaram-se algumas hipóteses, mas nenhuma delas dá como certa a permanência do ministro. No gabinete do vice Michel Temer houve uma reunião ontem, cuja conclusão foi a seguinte: se a imprensa reservar a Nascimento 10% do tratamento conferido a Antonio Palocci na crise, o ministro não dura até sexta-feira no posto.

Depois de ter deixado Temer sem informação até meia hora antes da demissão de Palocci e ter tentando se redimir ao consultá-lo sobre a nomeação de Ideli Salvatti, Dilma de novo deixou seu vice no ar.

Ele não sabia dizer o que acontecera aos correligionários que correram a ele atrás de explicações não só sobre a permanência, mas principalmente para a nota expressando confiança no ministro que desde o governo Lula comanda a pasta onde o superfaturamento de obras, para dizer o mínimo, corre solto.

Esquisito mesmo, já que a demissão da cúpula do Ministério foi tomada por Dilma sem a anuência de Alfredo Nascimento, deixando evidente que o ministro já não gozava da confiança dela.

Qual a razão para o que transpareceu como mais um recuo de Dilma, que tem se notabilizado por falar forte num primeiro momento para, em seguida, ceder às circunstâncias?

Se a presidente lhe desse a chance de uma conversa franca, coisa que não faz, Temer a aconselharia a agir primeiro e falar depois.

Partindo do princípio de que a presidente costuma fazer o oposto, o comando do PMDB levanta a hipótese de Dilma ter hesitado na última hora, na conversa com o ministro depois de publicada a reportagem da revista Veja relatando

as ilegalidades e de tomada a decisão de afastar os auxiliares de Nascimento.

Seja como for, ele terá de administrar sua sobrevivência praticamente sozinho. O Planalto não vai ajudar e tampouco poderá contar com auxílio do PT e do PMDB, entre outros motivos porque acham que ele está na corda bamba, condenado.

Mas há um complicador. Muito provavelmente Dilma não demitiu o ministro para amenizar o confronto com o PR, Valdemar da Costa Neto e a expertise desse pessoal no trato privado da coisa pública.

O partido, ao menos por enquanto, tem a vaga preservada. Quanto a outros poderes de fogo convém não esquecer de que o último que se sentiu alvo dentro do governo era de partido aliado (PTB) e deflagrou o escândalo do mensalão.

Pode ser que sim, pode ser que não. Mas gatos escaldados, sabemos bem o temor que têm até da água fria.

Sinalizador. Fato é que o ministro da Defesa, Nelson Jobim, não desmentiu a interpretação de que fazia uma comparação com Dilma quando elogiou Fernando Henrique por nunca ter levantado "a voz para ninguém".

A assessoria do Palácio do Planalto divulgou que o ministro "iria" à presidente "explicar o mal-entendido".

Não se sabe se foi ou se não foi, se explicou ou não se explicou.

Fato é que Jobim está profundamente contrariado com o esvaziamento da pasta e com o tratamento que recebe da presidente.

Não só ele, mas um grupo expressivo do PMDB que, não demora, incorre em arroubo semelhante.

Espuma. O governador Sérgio Cabral Filho poderia seguir a Constituição, o Código Penal e o estatuto do servidor público, mas preferiu adotar como regra para sua administração o Código de Ética da Presidência da República.

Um conjunto de normas indicativas coordenadas por uma comissão de alcance meramente consultivo, o código não

"pegou" como, de resto, demonstra a rotina de malfeitorias impunes.

Sem poder punitivo de fato, desde sua criação o código não serviu para coisa alguma a não ser para

advertências inócuas e, em alguns casos, para produzir atestados de inocência, como no recente episódio envolvendo Antonio Palocci.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO A ARMADILHA		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Rolf Kuntz - O Estado de S.Paulo

A presidente Dilma Rousseff está numa armadilha. Seis meses depois da posse ela continua enrolada em trapalhadas e escândalos criados por ministros comprometidos muito menos com ela do que com o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva. Só a força desse esquema explica a sobrevivência do ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, depois da demissão de quatro de seus mais importantes auxiliares. Diante do escândalo e da reação da presidente, o ministro convocou uma reunião partidária. Foi uma óbvia demonstração de força para intimidá-la. O recado é claro: se houver demissão, o governo se arriscará a perder os votos do PR, componente da base parlamentar montada por Lula. Se ficar acomodada, a presidente confirmará uma das piores profecias do ano passado: seu papel principal será ocupar a cadeira até a volta do Grande Líder. Se quiser governar de fato, precisará libertar-se e para isso terá de fazer muito mais que demitir o ministro Alfredo Nascimento.

A presidente Dilma Rousseff gastou boa parte do primeiro semestre - um oitavo de seu mandato - enfrentando problemas criados por ministros e tentando fazer funcionar uma administração emperrada. Uma das heranças mais complicadas e mais custosas do governo anterior é o compromisso de hospedar no Brasil a Copa do Mundo de 2014 e os Jogos Olímpicos de 2016. Todas as obras estão muito atrasadas, porque nada se fez em quatro anos para cumprir as promessas. As obras dos estádios vão mal, mas o ministro do Esporte, Orlando Silva, continua no cargo, embora sua capacidade administrativa tenha sido testada amplamente, com péssimo resultado, já no governo Lula. Seu desempenho atual é apenas a continuação do observado nos anos anteriores, talvez com alguma piora. O Tribunal de Contas da União recentemente o acusou de tentar ocultar informações sobre as despesas da Copa. Terá a presidente notado essa acusação?

O ministro dos Transportes é um velho conhecido da presidente. Quando ministra da Casa Civil, no governo anterior, ela já o havia cobrado pela demora na realização de projetos. Chegou a expô-lo a uma situação constrangedora numa acareação diante do presidente Lula. Nenhuma

surpresa, portanto, exceto, talvez, por um detalhe: uma farra das proporções apontadas pela Veja pode ter ido além de suas expectativas.

Com a criação da Secretaria da Aviação Civil, em março, a presidente pareceu disposta a mexer na herança de incompetência administrativa. A nova secretaria assumiu algumas funções antes subordinadas ao Ministério da Defesa e passou a controlar a Infraero. A mudança deveria servir para o governo apressar a construção e a reforma de aeroportos. Também essas obras estavam atrasadíssimas, embora o governo as tivesse previsto quando se comprometeu com a realização dos jogos.

Os atrasos continuam. As mudanças provavelmente foram insuficientes para tornar a administração do setor mais dinâmica. De janeiro a abril, segundo a organização Contas Abertas, a Infraero investiu apenas 6,5% dos R\$ 2,2 bilhões orçados para 2011. Tudo isso ajuda a explicar a decisão do Palácio do Planalto de privatizar alguns dos principais aeroportos, mas, mesmo assim, o cumprimento dos prazos continua duvidoso.

Uma das heranças mais pesadas - e já muito comentada - foi deixada no Ministério da Educação, uma das principais fontes de encrencas para a administração da presidente Dilma Rousseff. Nenhum princípio gerencial explica a tolerância a esse foco de problemas.

A herança inclui também o presidente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Luciano Coutinho, e a orientação definida para a instituição no governo anterior. O administrador, nesse caso, pode ser bem preparado e eficiente, mas a estratégia continua sendo a de criar os tais "campeões nacionais". O desastrado envolvimento do BNDES no projeto de fusão do Pão de Açúcar com o grupo francês Carrefour é mais um capítulo de uma longa série de desacertos quase cômicos. O governo ainda pode abandonar essa aventura imprudente e despropositada, evitando o risco de graves complicações legais. Mas o cidadão brasileiro terá motivos para se preocupar enquanto persistir a política do governo anterior. O custo dessa política para o Tesouro é apenas uma parte do problema. Seus aspectos mais graves são outros, a começar pelo caráter autoritário e arbitrário

dessa forma de intervenção. Planejamento econômico é outra coisa e passa longe da concessão de benesses a alguns eleitos.

Será difícil escapar da armadilha. A coalizão de governo é essencialmente uma aliança para a divisão das

vantagens acessíveis, por bem ou por mal, a quem exerce o poder. A presidente Dilma Rousseff terá de ser corajosa e hábil para quebrar as amarras sem sofrer grandes danos. Será muito arriscado. Mas, se não o fizer, nunca assumirá de fato o governo.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO EM REUNIÃO, PRESIDENTE DO <u>BNDES</u> PRATICAMENTE SÓ OUVIU		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Alexandre Rodrigues e Daniela Milanese - O Estado de S.Paulo

Na conversa que teve com o presidente do **BNDES**, Luciano Coutinho, no início da noite de segunda-feira, Jean-Charles Naouri teve a primeira oportunidade de expor a um representante do governo brasileiro os planos do Casino para o Pão da Açúcar a partir de 2012, quando, pelas regras atuais, assumirá o controle.

Após reiterar a posição oficial do banco de que só apoiará a fusão após acordo entre Naouri e Diniz, Coutinho praticamente só ouviu. O francês demonstrou irritação com Diniz e contou que, depois de alguns anos de insistência, conseguiu convencê-lo a usar a experiência do Casino na

França para testar lojas de menor porte. Isso teria contribuído fortemente para o bom desempenho do Pão de Açúcar.

A informação contrasta com a imagem construída por Diniz no **BNDES**, a de um administrador hábil que havia encontrado agora o ajuste ideal para o negócio sem a ajuda do sócio francês e que, por isso, precisava ser preservado pela política de privilegiar fornecedores nacionais. Diniz nega e diz que o sócio francês mal participava das reuniões do Conselho de Administração.

Ontem, o tom no governo já era de maior afastamento do assunto. Em Londres, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, disse que não acompanha o tema. "Cabe ao **BNDES** julgar se cabe nos seus planos estratégicos."

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO MANTEGA ADMITE MEDIDAS PARA CONTER O REAL		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Daniela Milanese - O Estado de S.Paulo

CORRESPONDENTE / LONDRES

O ministro da Fazenda, Guido Mantega, afirmou ontem, em Londres, que existe preocupação com a valorização do real. Segundo ele, novas medidas podem ser tomadas para segurar o câmbio. "Medida cambial a gente não antecipa, a gente anuncia", disse a jornalistas. Ele lembrou que o governo já agiu no mercado de câmbio spot (à vista) e nos futuros e poderá voltar a adotar novas ações.

Para Mantega, o movimento de valorização do real esta ligado à estratégia monetária registrada nos países desenvolvidos. "O QE2 (a política de injeção de recursos na economia americana) acabou, mas ainda existe expansão monetária", afirmou. O ministro reforçou que o câmbio é uma preocupação para o governo, ao responder sobre a necessidade de novas altas dos juros para conter a economia. "Estamos planejando medidas o tempo todo, mas não posso antecipar", disse, sobre a possibilidade de nova ação no câmbio.

Mantega participou pela manhã de um seminário fechado à imprensa sobre as oportunidades de investimentos no Brasil organizado pelo banco BTG Pactual. Ele disse que

passou a visão que o Brasil segue ritmo de crescimento sustentável, sem superaquecimento, com mercado de consumo sólido, investimentos crescentes e resultados positivos no mercado de trabalho.

O ministro também avaliou que a situação fiscal está melhorando em relação ao período de expansão registrado durante a crise. Em 2011, o Brasil registrará déficit fiscal pequeno, menor do que a maioria dos países, frisou.

Economia quente. Mantega afirmou ainda que a economia brasileira está "quente", e não superaquecida.

"São coisas diferentes, o crescimento já foi ajustado para uma faixa entre 4,5% e 5%". Ele reforçou que a economia está desacelerando e a inflação vem caindo. "O próximo IPCA virá baixo e seguirá baixo pelos próximos meses." Ao ser questionado sobre se o processo de desaceleração era suficiente para impedir novas altas de juros, Mantega afirmou que "o BC fará o que for necessário para manter a inflação sob controle".

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO DILMA JÁ TEM NOME DO PT PARA COMANDO DO DNIT		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Denise Madueño / BRASÍLIA - O Estado de S.Paulo

A permanência do ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, não encerrou a crise do PR com a presidente Dilma Rousseff. Parlamentares do partido desconfiam que a presidente pretende esvaziar o poder do ministro, tornando-o uma espécie de rainha da Inglaterra no cargo.

A suspeita foi reforçada na noite de segunda-feira, quando a ministra da Casa Civil, Gleisi Hoffmann, sinalizou ao PR a intenção de o Planalto interferir na escolha que Nascimento fez para substituir o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Luiz Antonio Pagot.

A intenção foi relatada por um parlamentar do grupo do PR que foi ao gabinete de Nascimento manifestar apoio. Gleisi ligou e disse que o substituto de Pagot poderia ser Hideraldo Caron, diretor de Infraestrutura Rodoviária do Dnit.

Caron é antigo conhecido de Dilma. Os dois foram colegas de trabalho no governo do Rio Grande do Sul. Caron é ligado ao governador Tarso Genro e considerado por petistas um gestor competente e de perfil técnico.

Na conversa com Gleisi, Nascimento usou um argumento hierárquico para negar a indicação do Planalto.

Segundo o parlamentar, ele disse a Gleisi que caberia ao diretor executivo do órgão, José Enrique Sadok, suceder ao diretor. "Há um jogo por trás que não está muito claro para nós", disse um parlamentar do PR.

Interlocutores petistas dão conta de que a primeira informação sobre suposto esquema de corrupção na cúpula do **Ministério** dos Transportes chegou à presidente por intermédio do ministro de Indústria e **Comércio**, Fernando **PIM**entel. Empresários de Minas teriam reclamado a **PIM**entel de que estariam sendo achacados pelo PR.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO VINICIUS TORRES FREIRE		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Crediário brazuka, fofoca mundial

Endividamento em alta leva observadores estrangeiros a críticas exageradas sobre risco de crédito no Brasil O BRASILEIRO está superendividado? A pergunta se tornou assunto na mídia econômica do mundo. A opinião mais "pop" e frequente diz que sim.

Os mais alarmistas, em geral mais ignorantes do Brasil, acreditam que a parte da renda dedicada ao pagamento dos empréstimos teria chegado a um nível semelhante ao de países que viveram estouro de bolhas de crédito.

Antes de mais nada, note-se que os dados disponíveis para comparações internacionais sobre o peso da dívida na renda das famílias são precários. Mesmo que as metodologias sejam ajustadas, ainda assim é preciso comparar contextos (evolução de renda, prazos e juros das dívidas, se as taxas de juros são flutuantes ou fixas etc.).

Em seguida, observem-se dados menos incertos. O total da dívida em relação ao **PIB** é de 54% no Brasil.

No vizinho Chile, 98%; na China, 112%; nos EUA, 203%; no Reino Unido, 214% (inclui dinheiro captado no **mercado** de capitais doméstico, dados do Banco Mundial, tirados de estudo do banco HSBC).

O endividamento das famílias ("pessoa física") é de 42% da renda líquida no Brasil, segundo dados da OCDE, apresentados ontem no Congresso pelo presidente do Banco Central, Alexandre Tombini. Nos EUA, é de 104%; no Japão, 126%; no Reino Unido, 171%. A medida mais precisa para avaliar o endividamento das famílias seria o peso da dívida: a parcela da renda mensal dedicada ao pagamento de juros e principal.

A depender do método, a média brasileira estaria entre 20% e 30%. Fora dos bancos, inexistente informação sobre a distribuição da dívida: quanta gente está mais endividada do que a média.

Um estudo do HSBC, junho passado, resume assim a situação:

1) O **Brasil** vive um boom, não uma bolha de crédito -o total do crédito em relação ao tamanho da economia (estoque de crédito-**PIB**) cresceu rápido, mas era e ainda é baixa;

2) O perfil da dívida das famílias tem melhorado desde 2004. As taxas de juros são cadentes, o crédito migra para modalidades mais seguras e baratas (imóveis, consignado, veículos, em vez de cartão de crédito e cheque especial);

3) Medidas macroprudenciais limitaram a aceleração do endividamento (mais exigências de capital bancário, limitação de prazos, mais exigência de pagamento da dívida do cartão etc.);

4) A renda das famílias está crescendo;

5) A dívida está mais pesada para as famílias, "mas longe de ser uma situação alarmante nos níveis atuais.

"Desde que os salários cresçam no ritmo da inflação, não se espera nenhuma deterioração além do movimento cíclico" (decorrente de altas e baixas de juros, em suma do crescimento do **PIB**).

Note-se, de resto, que para o bem ou para o mal faltam ou são raros no **Brasil** os instrumentos financeiros que permitem alavancagem excessiva de dívida; inexistem securitizações malucas e em massa de dívida bancária.

A regulação bancária do país é forte (a capitalização dos bancos está acima da média global). Enfim, há muita provisão nos bancos para créditos duvidosos -a banca é conservadora no crédito ao consumidor (ou parece ser, segundo os dados disponíveis no Banco Central).

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO ELIO GASPARI		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

A faxina ferroviária deve continuar

O Egito foi governado por diversas mulheres, nenhuma construiu pirâmide; Dilma devia arquivar seu trem-bala

A BOA NOTÍCIA é que o Palácio do Planalto acordou para a faxina no setor de transportes do governo.

Agora, a má: acordou tarde e faz de conta que não vê a floresta. Se a doutora Dilma perder cinco minutos pensando no estrago que a obsessão do trem-bala poderá fazer no seu governo, ela fecha a quitanda desse projeto.

Na degola do mensalão do PR, a lâmina pegou o presidente da Valec, José Francisco das Neves, o "Doutor Juquinha" ou simplesmente "Juquinha". Ele foi nomeado em 2003 para a direção da estatal ferroviária. Veio da presidência da Companhia Energética de Goiás e das redes políticas do Estado. Foi do PMDB, migrou para o PR e tem amigos no PSDB local. Até 2007, o estudo do trem-bala ficou por conta da Valec.

Em maio daquele ano, o **Ministério** dos Transportes (já nas mãos do doutor Alfredo Nascimento), informou que a ministra-chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, viajaria à Itália para conhecer uma das propostas.

Seria uma iniciativa 100% privada e, segundo "Juquinha", custaria R\$ 19 bilhões. O trem faria o percurso Rio-São Paulo em 85 minutos com uma tarifa de R\$ 127. Melhor negócio não poderia haver.

Tudo muito bonito, mas o bicho tinha um pescoço enorme, pois a linha não teria paradas intermediárias.

Parecia uma girafa. O trem não iria a Campinas, a girafa tinha asas. O Tribunal de Contas duvidou de uma planilha com a expectativa de demanda estimada em 40,7 milhões de passageiros/ano. Pediu esclarecimentos e veio um novo número: 4,5 milhões de passageiros/ ano. O empresário

italiano que patrocinava o projeto informou que não foi ele quem apresentou a planilha dos 40,7 milhões de passageiros.

A girafa alada tinha tromba.

Meses depois, o trem-bala fez sua primeira viagem. Saiu da Valec, foi para o **BNDES** e os italianos viram-se desembarcados. A companheira Dilma sabia perfeitamente por quê. Infelizmente, isso foi feito com aquele nível de discrição que inibe o malfeito, mas não expõe o malfeitor. Mostrada ao público, a girafa teria recomendado a faxina.

Passaram-se quatro anos, o diretor financeiro da Valec, Bernardo Figueiredo, foi para a presidência da Agência Nacional de Transportes Terrestres e levou consigo o trem.

O projeto privado sumiu e a iniciativa baldeou-se para uma estatal, a ETAV. O custo foi para R\$ 35 bilhões (pode me chamar de R\$ 50 bilhões) e a demanda continua envolta em mistério, mas será garantida pela Viúva.

A tarifa está em R\$ 205 e o eventual concessionário receberá alguns mimos fiscais. O edital que fixará a data do leilão para a escolha do consórcio da obra já foi adiado sete vezes.

O governo está encurralado pelos fornecedores de equipamentos (que querem vender logo) e os empreiteiros que não querem botar a mão numa obra que escavará 103 quilômetros de túneis (três vezes a extensão do Chunnel, sob o Canal da Mancha) sem blindar o negócio.

Capturada pela própria máquina de propaganda, a doutora Dilma está reescrevendo uma velha piada, segundo a qual o empreiteiro é aquele sujeito que convenceu o faraó a empilhar pedras no deserto. Agora é o faraó quem quer convencer o empreiteiro. Diversas mulheres governaram o Egito, nenhuma construiu pirâmide.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO ACORDO FRUSTRADO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Em novembro de 2004, durante visita do presidente chinês Hu Jintao a Brasília, o então presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva prometeu reconhecer a China como economia de mercado, mas até hoje a medida não foi regulamentada pelo governo brasileiro. Desde então, os chineses cobram a promessa, e a frustração com o descumprimento do acordo foi um dos motivos do relativo esfriamento das relações sino-brasileiras, após um começo animado no governo Lula.

De acordo com calendário previsto pela Organização Mundial do Comércio (OMC), em 2016 - 15 anos depois da adesão chinesa à entidade - todos os sócios da OMC terão de reconhecer a China como economia de mercado. Isso significa que, ao criar tarifas de importação punitivas e adotar medidas antidumping, terão de provar que as vendas chinesas são feitas com preços abaixo do "normal" no mercado chinês. Na prática, será mais difícil proteger concorrentes nacionais das mercadorias da China, sob a alegação de preços desleais. Com o reconhecimento, estratégias em relação à China, baseadas em medidas de proteção, serão cada vez mais custosas e arriscadas.

Quase cem países já fizeram o reconhecimento da China como economia de mercado, mas grandes parceiros, como EUA, União Europeia e Índia, ainda não. Por isso a China insistiu tanto e conseguiu tirar do Brasil, em 2004, o reconhecimento formal, que, para ter efeito, precisaria ser regulamentado.

Com a crise nos mercados desenvolvidos, a partir de 2008, os esforços diplomáticos chineses se voltaram para os países emergentes em busca de maior articulação em instâncias internacionais. O Brics, grupo formado por Brasil, Rússia, Índia, China e África do Sul, antes visto sem grande entusiasmo pelos asiáticos, ganhou novo peso.

A mudança da atitude chinesa em relação aos emergentes e a consciência da forte pressão dos empresários brasileiros por medidas contra a entrada de produtos chineses, em período de crescente comércio bilateral, diminuiu a insistência sobre o reconhecimento como economia de mercado, tema que pode estar sendo retomado agora.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO CHINA COBRA DO <u>Brasil</u> RECONHECIMENTO COMO ECONOMIA DE MERCADO		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Marli Olmos | De Pequim

O diretor do departamento da América Latina do **Ministério das Relações Exteriores da China, Yang Wanming**, cobrou, esta semana, o cumprimento das promessas que Brasil e Argentina fizeram, durante os governos Luiz Inácio Lula da Silva e Néstor Kirchner, de reconhecer o país asiático como uma economia de mercado. "As palavras de Lula em 2004 se transformaram em letras mortas", disse.

O diplomata também fez dura crítica às regras antidumping adotadas especialmente pela Argentina. As queixas em relação aos dois maiores países do Mercosul alteraram o tom de uma entrevista do diplomata chinês a jornalistas latino-americanos, em Pequim, no fim da tarde de segunda-feira.

Realizada no suntuoso edifício do **Ministério** das Relações Exteriores, no bairro de Chaoyang, o mesmo que abrigou a Olimpíada de 2008, a entrevista, em princípio, não poderia se estender além de 40 minutos em razão de outros compromissos, avisou Wanming. O diplomata anotou uma pergunta de cada um dos 16 jornalistas presentes, que representavam o mesmo número de nações. Avisou que daria as respostas de uma só vez.

O método de acumular questões que misturaram temas de política, economia e relações diplomáticas parecia fadado à confusão, principalmente tratando-se de alguém que inicialmente se mostrava pouco familiarizado com o espanhol, idioma utilizado na tradução. A ordem das respostas não seguiu a das perguntas, mas sim a lógica do entrevistado, com clara prioridade às questões econômicas.

Wanming tratou de falar logo sobre a existência de "problemas comerciais entre China e Argentina".

Mencionou a insatisfação em relação ao óleo de soja argentino, cujo grau de qualidade, segundo ele, teria, em 2010, ficado abaixo dos índices fixados pelo país asiático. Disse, em seguida, que o Brasil "não poderia faltar" nessa discussão. "Esperamos que esses países cumpram com suas palavras; estamos abertos para negociar".

Iniciada há quase sete anos, a discussão sobre o reconhecimento da China como economia de mercado reaparece sempre que a oportunidade aparece. Dessa vez, o diretor do **Ministério** das Relações Exteriores encarregado da América Latina e também Caribe aproveitou um raro contato com a imprensa de toda a região para, inclusive, comparar condutas entre países. Durante a entrevista, o Chile foi o mais elogiado.

Quando lhe pediram detalhes da queixa contra as regras argentinas antidumping, Wanming tinha um exemplo na ponta da língua: "A Argentina deveria tomar como referência preços de mercado local e não comparar produtos italianos com chineses".

O impasse surge à medida que Brasil e Argentina encontram dificuldades para mudar regras antidumping contra produtos chineses. O reconhecimento do parceiro comercial como economia de mercado implicaria a adoção de critérios da Organização Mundial do Comércio (OMC), mais rígidos.

O compromisso brasileiro de reconhecer a China como economia de mercado foi assumido com o presidente Hu Jintao durante sua primeira visita oficial ao Brasil, em novembro de 2004. O recuo, posteriormente, reforçava o receio de apoiar uma nação que, já dona de uma indústria de produtos acabados altamente competitiva, ainda manteve a moeda desvalorizada.

Na época do compromisso com Jintao, em 2004, o governo brasileiro exigiu, como contrapartida, a abertura do mercado chinês para as carnes brasileiras. As queixas dos frigoríficos brasileiros pela demora na liberação da fronteira chinesa à carne suína foram incluídas no pacote de assuntos a serem tratados pela presidente Dilma Rousseff em sua visita à China, em abril.

Wanming disse que, apesar de não dominar os detalhes técnicos, o Brasil está liberado para exportar carne suína. O diplomata ressaltou que as restrições impostas até aqui à carne suína não diziam respeito à questão comercial, mas sim à "qualidade".

Também não escapa aos chineses, pelo menos no que diz respeito ao tratamento diplomático da questão, a

insatisfação do **Brasil** em relação à composição do **comércio** entre os dois países. Wanming disse apenas que reconhece a necessidade de elevar a participação dos produtos de maior valor agregado nas **exportações** do **Brasil** para a China, que se tornou seu maior parceiro comercial, com 15,2% das **exportações** brasileiras em 2010, segundo o **Ministério** do **Desenvolvimento**. Soja, minério de ferro e petróleo concentraram os embarques brasileiros para o país asiático, que totalizaram US\$ 30,8 bilhões em 2010.

Para o lado brasileiro, o excesso de dependência na **exportação** de commodities agrícolas e minerais pode deixar o país mais vulnerável. Antes que alguém apontasse essa preocupação, Wanming lembrou que ambas as partes se beneficiaram. "Graças a isso, ambas atingiram crescimento econômico", disse.

O **comércio** da China com toda a América Latina, que alcançou US\$ 180 bilhões em 2010, passará dos US\$ 100 bilhões somente no primeiro semestre de 2011 e poderá facilmente chegar aos US\$ 200 bilhões em todo o ano, segundo o diplomata. A soma não passou de US\$ 40 milhões em 2004.

A balança está equilibrada na região, mas a China mantém déficit com Brasil, Argentina e Chile.

Isoladamente, a balança brasileira alcançou superávit de US\$ 5,2 bilhões em 2010, segundo dados do **Ministério** do **Desenvolvimento**. "Quero enfatizar que o **mercado** chinês está aberto e o governo não tem como meta o superávit", disse o diretor para a América Latina.

O método de responder a todas as perguntas de uma única vez mostrou-se eficaz. Wanming não deixou escapar nenhuma questão. Já em relação ao tempo, a disciplina não foi igual. Menos preocupado com os compromissos que viriam, o entrevistado abriu espaço para perguntas adicionais e, ao final, surpreendeu os que ainda tentavam esticar a conversa ao se expressar num espanhol fluente.

Como ele mesmo dissera no início da conversa, poucos latino-americanos têm a chance de conhecer a China. Pelo que ele indicou, valeu então, a pena, aproveitar interlocutores ao seu alcance. Mas, mais do que promover a imagem do país, a ideia de reunir a imprensa latino-americana indica o interesse em ampliar os canais de comunicação com nações que podem ajudar os chineses a incrementar o gigantismo econômico de seu país.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO SMART AUMENTA <u>PRODUÇÃO</u> NO PAÍS		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Talita Moreira | De São Paulo

A **Smart Modular Technologies**, companhia americana que produz memórias para computadores, vai fabricar no **Brasil** chips de armazenamento de dados usados em aparelhos como tablets e smartphones.

A **produção** de memória flash para aparelhos móveis faz parte de um plano de investimentos de US\$ 150 milhões que a Smart traçou para os próximos três anos.


Outra parcela dos recursos será destinada à fabricação de drives de estado sólido (SSD, na sigla em inglês) um tipo de memória para computadores. Os SSD substituem os discos rígidos (HD) convencionais, mas são menores, mais rápidos e consomem menos energia. O **mercado** para esses componentes deve crescer com a chegada dos notebooks ultrafinos, categoria ainda incipiente no Brasil.

"Essas tecnologias tinham pequena escala até o ano passado, mas, agora, começamos a observar um movimento do **mercado**", diz ao Valor o presidente da Smart no Brasil, Rogério Nunes.

Segundo o executivo, Positivo, Motorola e Samsung estariam interessadas nos novos produtos. As duas últimas já fabricam tablets no Brasil. O Processo Produtivo Básico (**PPB**) que o governo criou para esses dispositivos determina o uso de componentes locais para que as empresas tenham acesso a benefícios fiscais.

Até agora, a **fábrica da Smart em Atibaia** (SP) só produzia memórias DRAM, utilizadas para o funcionamento dos computadores - e não para o armazenamento de dados. A empresa chegou ao **Brasil** em 2002.

Com os investimentos, Nunes estima que a Smart vai dobrar sua receita no país em até três anos. Em 2010, o faturamento foi de US\$ 500 milhões. "A área de memórias flash vai tornar-se tão **importante** quanto os negócios atuais", afirma.

	VEÍCULO G-1	EDITORIA	
	TÍTULO Planalto se reúne com PR para discutir futuro de Alfredo Nascimento		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Ministro dos Transportes é alvo de denúncias de superfaturamento na pasta.

Parlamentares do partido vão se reunir com Ideli e Gilberto Carvalho.

Robson Bonin Do G1, em Brasília

Em meio a rumores de uma possível saída do ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, do comando da pasta, os senadores do PR foram chamados às pressas na tarde desta quarta-feira (6) para uma reunião no Palácio do Planalto com a ministra das Relações Institucionais, Ideli Salvatti, e com o ministro da Secretaria Geral da Presidência, Gilberto Carvalho, para discutir a situação do titular da pasta, que é do partido.

O senador Clésio Andrade (PR-MG) disse ter recebido o telefonema do Planalto por volta de 13h, mas disse que iria ao encontro dos ministros sem conhecer o teor da conversa. Já o líder do PR no Senado, Magno Malta (ES), afirmou que só poderia avaliar a situação de Nascimento após a reunião com os ministros.

“A oposição faz certo. A Polícia Federal tem que entrar, a CGU tem que entrar, até para dar o salvo-conduto de quem é inocente e arrepiar com quem é safado. É uma situação desconfortável pra todo mundo. Por isso tem que ter uma investigação rápida para dar uma resposta para a Nação”, afirmou Malta.

Parlamentares que conversaram com o ministro dos Transportes nas últimas horas relataram ao G1 que o ministro estaria “profundamente” contrariado com as reportagens publicadas pela imprensa envolvendo seus familiares. O líder


do PR no Senado chegou até a lamentar a postura da imprensa.

“Infelizmente, parte da mídia vai para a vida pessoal da pessoa. Vocês sabem, vocês são do meio. O menino dele não é ministro”, afirmou Malta, ao criticar a reportagem que denunciou o suposto enriquecimento ilícito do filho do ministro publicada no jornal “O Globo” nesta quarta-feira ” sobre o suposto enriquecimento ilícito de Gustavo Moraes Pereira, arquiteto de 27 anos, filho do ministro .

Segundo reportagem do jornal, dois anos após ser criada com um capital social de R\$ 60 mil, a Forma Construções, uma das empresas do filho de Nascimento, amealhou um patrimônio de mais de R\$ 50 milhões, um crescimento de 86.500%.

Ainda de acordo com o jornal, o filho de Nascimento é investigado pelo **Ministério** Público Federal no **Amazonas** desde 2009. Em nota, o próprio **Ministério** Público confirma as informações divulgadas pela reportagem.

“O MPF/AM investiga o possível enriquecimento ilícito de Gustavo Pereira por força de benefício particular às expensas do patrimônio público. O inquérito civil público tramita em âmbito administrativo no MPF/AM e tem caráter sigiloso, devendo ser concluído nos próximos meses”, registra o MPF na nota.

	VEÍCULO AMAZONAS NOTÍCIAS	EDITORIA	
	TÍTULO Setor de duas rodas cresceu 20% no AM		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Desempenho foi melhor que o de quatro rodas. No geral, vendas subiram 7% nos seis meses de 2011

acritica.com - Cinthia Guimarães

A indústria de motocicletas comemora o crescimento nas vendas superior a 20% este ano, enquanto a evolução nas vendas de veículos em geral ficou em 7%. No varejo, o **Amazonas** fechou vendas de motos no primeiro semestre em 21,45% superior a 2010, segundo a Federação Nacional de Distribuição de Veículos Automotores (Fenabrave). Ou seja, de janeiro a junho de 2011, foram vendidas 11.509 motos, enquanto em 2010 foram 9.476.

Já as vendas no atacado (da indústria para as revendedoras) registraram aumento de 19%, de acordo com a Associação Brasileira de Fabricantes de Motocicletas e Similares (Abraciclo). Nos cinco primeiros meses de 2011, a indústria comercializou para as concessionárias 872.688 unidades, enquanto no mesmo período de 2010 foram 733.074 motocicletas.

O polo nacional de Duas Rodas fica no parque industrial de **Manaus**, onde se concentram 32 montadoras e fábricas de insumos e peças para o setor. Entre elas estão a Moto Honda (que domina mais de 70% do **mercado** nacional), Yamaha, Harley-Davidson, Dafra, Suzuki, Kawazaki, Garinni e Haobao.


Frota aumenta

A frota de motocicletas no **Amazonas**, até maio, superou 170 mil unidades. O ano passado encerrou com 161.320, ou seja, em cinco meses, foram emplacadas mais 9 mil unidades.

A diretora-presidente do Departamento Estadual de Trânsito (Detran) do **Amazonas**, Mônica Melo, explica que a estabilização econômica e a facilidade de financiamento são alguns dos fatores que colaboram para o aumento na quantidade de motos.

No Brasil, a frota cresceu 315,8% nos últimos 10 anos (2000 a 2010), de acordo com o Departamento Nacional de Trânsito (Denatran). Cresceram também os acidentes, e o dono de uma moto paga hoje R\$ 279 pelo seguro obrigatório do bem (DPVAT), enquanto para um carro o valor é de R\$ 101. "Os valores são maiores que o de carros em função do risco, uma vez que tem aumentado o número de acidentes, invalidez permanente e mortes no trânsito", acrescentou a diretora do Detran-AM.

Mônica Melo informou ainda que o crescimento médio da frota de veículos em geral no Estado é de 10%, mas o interior tem apresentado 19% de aumento, em função da aquisição de novas motocicletas.

	VEÍCULO PORTAL A CRÍTICA	EDITORIA	
	TÍTULO IBGE: <u>produção</u> industrial aumenta em 11 de 14 locais		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Já os locais que apresentaram recuo em maio na **produção** industrial ante abril foram Espírito Santo (-0,3%), Rio de Janeiro (-1,8%) e Santa Catarina (-2,4%).

06 de Julho de 2011

A **produção** industrial brasileira cresceu em 11 dos 14 locais pesquisados pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE) em maio ante abril. Segundo o instituto, os destaques positivos entre as regiões foram apurados em Goiás (15,0%), Bahia (4,5%), **Amazonas** (3,9%), Paraná (3,6%), Pará (2,7%), São Paulo (1,9%) e Ceará (1,6%).

Nestas localidades, as taxas de aumento na atividade industrial se posicionaram acima da média de crescimento da indústria nacional para o mesmo período (1,3%).

As outras variações positivas apuradas pelo IBGE foram registradas em região Nordeste (1,1%), Pernambuco (0,8%), Minas Gerais (0,7%) e Rio Grande do Sul (0,4%). Já os locais que apresentaram recuo em maio na **produção** industrial ante abril foram Espírito Santo (-0,3%), Rio de Janeiro (-1,8%) e Santa Catarina (-2,4%).

	VEÍCULO PORTAL A CRÍTICA	EDITORIA	
	TÍTULO Alfredo Nascimento está fora do <u>Ministério</u> dos Transportes		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Planalto e dirigentes do PR discutem nesta tarde a substituição do ministro, alvo de denúncias

06 de Julho de 2011

Os dirigentes do PR estão se encaminhando agora para o Palácio do Planalto para tratar da substituição do ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, em reunião com a ministra Ideli Salvatti (Relações Institucionais) e Gilberto Carvalho (secretaria-geral da Presidência da República).

De acordo com informações do próprio PR, os cinco senadores do partido foram chamados ao Planalto porque a presidente Dilma Rousseff considera que a situação de Nascimento tornou-se insustentável nas últimas 24 horas.

Um dos nomes cotados para substituir de imediato Nascimento é o de Paulo Sérgio Passos, hoje secretário-executivo dos Transportes, de quem Dilma gosta muito.

Um grupo de deputados esteve há pouco com Ideli, no Planalto. Não admitiu a substituição, mas avaliou que o ministro está mesmo em situação delicada.

	VEÍCULO PORTAL D24AM	EDITORIA	
	TÍTULO Governo discute substituto para Alfredo Nascimento no <u>Ministério</u>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Um dos nomes cotados é o de Paulo Sérgio Passos, hoje secretário-executivo dos Transportes.

Brasília - Os dirigentes do PR estão se encaminhando na tarde de hoje para o Palácio do Planalto para tratar da substituição do ministro dos Transportes, Alfredo Nascimento, em reunião com os ministros Ideli Salvatti (Relações Institucionais) e Gilberto Carvalho (secretaria-geral da Presidência da República).

De acordo com informações do próprio PR, os cinco senadores do partido foram chamados ao Planalto porque a

presidente Dilma Rousseff considera que a situação de Nascimento tornou-se insustentável nas últimas 24 horas.

Um dos nomes cotados para substituir de imediato Nascimento é o de Paulo Sérgio Passos, hoje secretário-executivo dos Transportes, de quem Dilma gosta muito. Um grupo de deputados esteve há pouco com Ideli, no Planalto. Não admitiu a substituição, mas avaliou que o ministro está mesmo em situação delicada.