



**SUPERINTENDÊNCIA  
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

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

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

Nesta edição **8 matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, segunda-feira, 10 de outubro de 2011

<b>DIÁRIO DO AMAZONAS</b> Concorrência com importados da Ásia causam a maioria das falências em Manaus.....	1
VEICULAÇÃO LOCAL	
<b>FOLHA DE SÃO PAULO</b> Dilma resiste a reajustes e descontenta sindicalistas.....	2
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>VALOR ECONÔMICO</b> Dilma procura rumo próprio na diplomacia.....	4
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>VALOR ECONÔMICO</b> Portaria sobre IPI deve sair hoje no Diário Oficial.....	6
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>REVISTA ISTOÉ DINHEIRO</b> Ponto para o governo .....	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>AGÊNCIA INTERNACIONAL</b> Oportunidades de negócios no Brasil atraem investidores estrangeiros.....	9
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>AGÊNCIA INTERNACIONAL</b> Montadoras defendem incentivos para produzir carro elétrico.....	10
VEICULAÇÃO NACIONAL	
<b>BRASIL ECONÔMICO-SP</b> JAC anuncia fábrica de R\$900 mi na Bahia .....	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO <b>DIÁRIO DO <u>AAMAZONAS</u></b>	EDITORIA
	TÍTULO <b>Concorrência com <u>importados</u> da <u>Ásia</u> causam a maioria das falências em <u>Manaus</u></b>	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL

Nos últimos cinco anos, segundo a **Suframa**, 123 fábricas tiveram os incentivos fiscais cancelados ou fecharam as portas no Polo Industrial de **Manaus (PIM)**.

**Manaus** - Dados da **Superintendência** da **Zona Franca** de **Manaus (Suframa)** revelam que nos últimos cinco anos, 123 fábricas tiveram os incentivos fiscais cancelados ou fecharam as portas no Polo Industrial de **Manaus (PIM)**, principalmente em função da concorrência com os **importados** asiáticos. Somente em 2011, a dois meses para terminar o ano, a quantidade de empresas canceladas já chega a 31 unidades e representa uma expansão de 166 % em relação ao volume de empresas que encerraram as atividades em 2010, ano em que apenas 12 empreendimentos fecharam as portas.

Segundo o coordenador-geral de Acompanhamento de Projetos Industriais da **Suframa**, Gustavo Igrejas, no caso das empresas com incentivos cancelados, a maioria do grupo é composta por fábricas que paralisaram completamente suas atividades. “Podemos afirmar que isso ocorre por diversos motivos, dentre os quais os principais seriam a transição tecnológica de alguns produtos e a falta de competitividade de outros no **mercado**, o que pode ser gerado por diversos aspectos, especialmente a concorrência com produtos **importados** do **mercado** asiático”, analisou.

A concorrência com as empresas estrangeiras, foi apontada também como principal agravante desses fechamentos pelo vice-presidente da Federação das Indústrias do Estado do **AAmazonas (Fieam)**, Athaydes Mariano Félix. “Isso é quase um efeito comum, pois os produtos asiáticos

acabam chegando a um preço menor no **mercado** brasileiro. O custo para produzir no **Brasil** é muito caro. As fábricas precisam pagar fortunas em contas de energia, além dos impostos e encargos trabalhistas”, disse.

De acordo com o vice-presidente, as empresas chinesas e sul-coreanas, por exemplo, conseguem inserir **mercadorias** a preços bem abaixo dos nacionais, por não pagarem benefícios aos trabalhadores, que por sua vez atuam quase em regime de escravidão. Além disso, ele afirma que os próprios brasileiros possuem uma parcela de culpa, pois ao optarem pelos produtos piratas prejudicam a economia.

#### Reflexos

Para Athaydes Mariano Félix, as recentes medidas do **Governo Federal** para barrar mais o consumo dos **importados** – como o aumento da alíquota do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) dos veículos internacionais – ajudam a amenizar o problema, mas não são completamente suficientes.

Ele ressalta que a burocracia demasiada na abertura das empresas é outro fator negativo para o Brasil. “Recebemos uma visita de autoridades da Indonésia e eles afirmaram que conseguem aprovar, em apenas quatro horas, a abertura de uma empresa, enquanto no **Brasil** esse processo pode durar mais de seis meses”, exemplificou.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA
	TÍTULO <b>Dilma resiste a reajustes e descontenta sindicalistas</b>	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

**A busca do ajuste fiscal e o receio da escalada inflacionária levaram o governo a endurecer a política de greves, atraindo protestos de correntes sindicais.**

**Dilma avalia que a atual conjuntura é restritiva a reajustes e, da Europa, orientou a equipe a adotar posição firme na paralisação de bancários e dos Correios.**

**Dilma muda relação com grevistas e irrita sindicatos**

**Corte de ponto, prática rara sob Lula, é usado para frear novas paralisações**

**Presidente determina firmeza na negociação; policiais, servidores do Judiciário e petroleiros podem cruzar os braços**

**NATUZA NERY**

**RENATO MACHADO**

**DE BRASÍLIA**

O governo da presidente Dilma Rousseff endureceu a política de greves e irritou o mundo sindical.

A necessidade de ajuste fiscal e o receio de uma escalada inflacionária levaram o Executivo a atacar o "bolso dos grevistas" com corte de ponto -prática raramente vista na gestão Lula, segundo centrais sindicais.

O objetivo é desencorajar paralisações que se anunciam em outras áreas cruciais, como policiais, servidores do Judiciário e petroleiros, que negociam nesta semana diretamente com a Petrobras e com o ministro Gilberto Carvalho (Secretaria-Geral).

Para diversas entidades sindicais, Dilma joga mais duro que Lula. "Por isso queremos demovê-la dessa política de UFC", diz o presidente da Força Sindical, Paulo Pereira da Silva, referindo-se à famosa liga de vale-tudo.

Da Europa, Dilma orientou sua equipe na semana passada a adotar posição firme na greve dos bancários, em curso desde 27 de setembro. O **Ministério** da Fazenda e os bancos privados resistem a um reajuste real (acima da inflação) próximo a 5%.

Com uma greve desde 14 de setembro, o caso dos Correios tornou-se emblemático. A empresa anunciou corte do

ponto dos funcionários parados. Mesmo expediente adotado na Eletrobras neste ano.

O **Ministério** do Planejamento diz que os cortes atuais não são novidade: embora a maior parte das greves anteriores terminassem em acordos para repor dias parados, houve casos de descontos, como o de auditor fiscal.

Para o Planalto, a conjuntura econômica é restritiva a reajustes neste momento.

O ritmo menor de crescimento neste ano e o temor de contaminação doméstica da crise internacional justificam, aos olhos de alguns setores do governo, postura mais severa. Uma conta recente reforçou a tese: o IPCA dos últimos 12 meses fechou em 7,31% em setembro.

"Se você vê uma tempestade se formar no céu, não pode sair à rua de bermuda e camiseta. Tem que ter um guarda-chuva", afirma o ministro das Comunicações, Paulo Bernardo, ex-chefe do Planejamento. "O quadro hoje é diferente de 2007, quando aumentamos os salários de muitas categorias."

A ordem de Dilma é puxar o freio de mão nas despesas correntes agora e manter a despesa controlada também em 2012. De volta da Europa, ela deve hoje discutir o assunto greve na reunião de coordenação do governo.

Com Guido Mantega (Fazenda), tratará especificamente da paralisação dos bancários. Ela determinou ainda que cada ministro atue em sua área específica na busca de soluções que acabem ou evitem paralisações.

"É uma bobagem essa história [de momento delicado]. Estamos num momento bom para greves. Há resultados muito positivos na economia", discorda Artur Henrique, presidente da CUT.

O **Ministério** do Planejamento é o principal alvo de queixa nos sindicatos. A pasta nega atitude diferente e cita frase de Lula: "Greve é guerra, não férias". Só que o ex-presidente sempre flexibilizava: trocava descontos por reposição de dias parados.

Ao menos nos Correios, a orientação é manter os cortes. "É inaceitável abonar tantos dias parados", diz Wagner Pinheiro, presidente da empresa. Essa linha de ação reforçou

o movimento de grupos sindicais que, nos bastidores, ajudaram a circular o "volta, Lula", tese abafada pelo próprio ex-presidente.

#### **FRASES**

"O quadro hoje é diferente de 2007, quando aumentamos os salários de muitas categorias"

**PAULO BERNARDO** ex-ministro do Planejamento

"Estamos num momento bom para greves. Há resultados positivos na economia"

**ARTUR HENRIQUE** presidente da CUT

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Dilma procura rumo próprio na diplomacia</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

### Fernando Exman

A presidente Dilma Rousseff está há pouco mais de nove meses no cargo e só agora está colocando a política externa no centro de sua agenda. Diplomatas e alto funcionários do Palácio do Planalto, no entanto, já passaram a notar uma profunda mudança na chamada diplomacia presidencial. Saiu de cena o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, que aproveitou sua popularidade e carisma, além do interesse internacional pelo fato de ser um operário que chegou à Presidência da República, para aproximar-se de países de toda sorte e tentar colocar o Brasil no centro dos debates sobre as questões políticas internacionais. No seu lugar, entrou um estilo menos personalista e que já vem sendo chamado no Itamaraty de "realismo com idealismo" ou "pragmatismo com humanismo".

Em outras palavras, a política externa de Dilma prestigia os valores tradicionais da diplomacia brasileira, como os direitos humanos e a democracia, mas busca com "muita disposição" e "disciplina" os interesses comerciais e políticos do país. Embora às vezes passe a imagem de estar pouco à vontade nos cerimoniosos eventos oficiais, a presidente faz questão de finalizar pessoalmente seus discursos. E faz questão de passar duros recados a seus interlocutores. Exemplos disso foram as cobranças a líderes europeus por decisões que deem um fim à crise financeira global em seu recente périplo pela Europa e o apoio à criação do Estado palestino na Assembleia-Geral das Nações Unidas.

Após reuniões privadas da presidente com líderes estrangeiros, diz um auxiliar direto da presidente, os interlocutores de Dilma não escondem a surpresa que tiveram com seu conhecimento técnico sobre o combate à crise financeira mundial. Antes, diplomatas de outros países tentam prever se haverá entrosamento entre a presidente e seus chefes. "Ela não está lá para se promover. Ela quer mostrar o Brasil e os interesses do Brasil. Ela não está lá para agradar ou desagradar", explicou um diplomata

Pelo menos por ora, Dilma tem escolhido a dedo seus interlocutores no cenário internacional. Recebeu em Brasília o

presidente dos Estados Unidos, Barack Obama, e visitou a China e os países do Mercosul. À margem da Assembleia-Geral da ONU, em Nova York, reuniu-se com o presidente da França, Nicolas Sarkozy, e o primeiro-ministro britânico, David Cameron. Na semana passada, fez seu primeiro "tour" pela Europa. Encontrou-se com as principais autoridades da União Europeia, visitou a Bulgária por questões sentimentais e seguiu para a Turquia, país com o qual o Brasil pretende ampliar laços políticos e econômicos.

Em todos esses casos, a presidente buscou saber o que cada país ou bloco poderia oferecer ao Brasil e quais pautas tenderiam a entrar na agenda. Só então desenhava sua estratégia para os encontros. Também não foram raras as vezes que, ao conversar com o ministro Antonio Patriota (Relações Exteriores), Dilma perguntou o que de concreto o país obterá com algumas das iniciativas da chancelaria brasileira.

"[Nos encontros com líderes estrangeiros] ela não é nada além do que é normalmente. Não é artificial. Ela tem um estilo próprio e sabe o que quer", disse o diplomata.

Sua forte personalidade também transparece nas viagens internacionais. Assim como ocorre no Brasil, Dilma tem evitado a imprensa. O costume de Dilma de proibir que seus ministros deem declarações à imprensa, no Brasil, também tem se reproduzido nas viagens internacionais.

No entanto, diplomatas alertam que ainda é cedo para saber se a presidente manterá esse estilo até o fim do mandato. Olhando para o passado, dizem, está claro que o ex-presidente Lula valeu-se da questão pessoal para agradar a todos, independentemente da linha ideológica do interlocutor.

Manteve, por exemplo, bons relacionamentos pessoais com o ex-presidente americano George W. Bush e com o presidente da Venezuela, Hugo Chávez. Desse modo, tentou colocar o país no centro das negociações mais complexas do cenário internacional, como a questão dos direitos humanos no Irã, com resultados negativos algumas vezes.

A diplomacia presidencial conduzida por Fernando Henrique Cardoso foi diferente, avaliam os diplomatas. O período FHC foi marcado pelo respeito político e acadêmico

que despertava em seus interlocutores pelo mundo e a diplomacia foi bastante centrada na figura do presidente, ancorada em suas qualidades pessoais e traquejo internacional.

No que diz respeito aos interesses do Brasil, foi uma política diversificada, voltada para assuntos comerciais, com

intensa participação na Organização Mundial do **Comércio** (OMC), e variada pauta política, com presença no continente sul-americano, mas com significativa aproximação, até pessoal, com as grandes potências.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Portaria sobre IPI deve sair hoje no Diário Oficial</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

#### De Brasília e São Paulo

O **Ministério** da Fazenda deve publicar hoje, no Diário Oficial, a portaria que regulamenta a elevação do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para automóveis com menos de 65% de conteúdo nacional. Mas, segundo técnicos do governo, os **Ministérios** da Fazenda e do **Desenvolvimento** já podem receber propostas da montadoras, como a chinesa JAC Motors, que quer negociar a flexibilização da medida para instalar uma fábrica com capacidade de **produção** de 100 mil automóveis anuais, na Bahia.

Na sexta-feira, a JAC protocolou, no **Ministério** de **Desenvolvimento**, um plano detalhado sobre a fábrica que pretende construir no Brasil. O projeto inicial é que a fábrica trabalhe em dois turnos e receba investimentos de R\$ 900 milhões, sendo que 80% do capital virá do grupo SHC, e o restante, do JAC Motors na China. A expectativa é que a fábrica fique pronta em 2014.

Não há nenhum impedimento para a instalação da fábrica, mas, para evitar a tributação com 30 pontos adicionais do IPI, a montadora terá de apresentar uma proposta de nacionalização da fábrica, que será analisada pelo governo, informou ao Valor um assessor graduado do **Ministério** do **Desenvolvimento**.

O ministro Fernando **PIM**entel já informou que o governo está "aberto" para analisar as propostas de montadoras em instalação no país, sem capacidade de cumprir os requerimentos de nacionalização no início do funcionamento. Há pouca disposição na equipe econômica, porém, em criar exceções para novas montadoras, a não ser que haja compromisso firme de nacionalização em prazo curto.

O governo da Bahia ofereceu à montadora chinesa incentivos fiscais similares aos concedidos à Ford, além de um terreno com mais de 5 milhões de metros quadrados. De acordo com o secretário da Indústria, **Comércio** e Mineração da Bahia, James Correia, os incentivos oferecidos estão previstos no Programa Especial de Incentivo ao Setor Automotivo da Bahia (ProAuto), o mesmo que beneficiou a Ford à época da implantação de sua unidade também em Camaçari, inaugurada há 10 anos.

De acordo com Correia, o programa de incentivos prevê desoneração de **ICMS** na **importação** de equipamentos e insumos. O diferimento do **ICMS** pode chegar a até 98%, por um período de 6 anos a 12 anos. "A diferença, no caso da JAC, é que esse é um projeto maior, que vai além da implantação de uma fábrica", disse o secretário, referindo-se à área de mais de 5 milhões de metros quadrados pertencente ao Estado e que foi colocada à disposição da montadora.

No terreno, a JAC se dispõe a construir ainda uma pista de testes e um centro de pesquisas para o setor automotivo. A parcela restante da área pode ser direcionada a fornecedores de autopeças. O governo da Bahia se comprometeu a ampliar em 600 mil metros quadrados o pátio do porto que hoje é usado exclusivamente da Ford e erguer uma área alfandegária, com investimentos que podem chegar a R\$ 100 milhões. "Com isso, podemos receber mais três montadoras", contou. Para o secretário, a decisão da JAC pode atrair novas fabricantes de autopeças para a Bahia.

	VEÍCULO REVISTA ISTOÉ DINHEIRO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Ponto para o governo</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Pressionada pelo aumento de IPI para carros importados, a JAC Motors oficializa a proposta de antecipar fábrica de R\$ 900 milhões em troca de flexibilização das regras de nacionalização.**

#### Hugo Cilo e Cristiano Zaia

Toma lá, dá cá: Sergio Habib, da JAC Motors no Brasil, promete fábrica de R\$ 900 milhões no País caso o governo dê condições para investir

A ofensiva do governo contra a importação de automóveis ganhou um novo capítulo na quinta-feira 6. O empresário Sergio Habib, representante da chinesa JAC Motors no País, dispôs-se a antecipar para 2012 a construção de uma fábrica de R\$ 900 milhões no polo industrial de Camaçari, na Bahia. Em troca, quer a flexibilização do decreto que estipula um índice mínimo de nacionalização de 65% para isentar da sobretaxa de 30% o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) sobre o valor do veículo, anunciado em setembro. A decisão de Habib, que planejava construir uma fábrica só depois que as vendas de veículos importados da marca chegassem a 100 mil unidades por ano (hoje a JAC vende três mil carros por mês), foi a primeira sinalização de que a medida protecionista pode acelerar planos de investimento no setor automobilístico.

“Apresentamos ao governo nossa garantia concreta de construção da fábrica em 2012 e agora aguardamos a contrapartida concreta de que haverá condições para investir”, disse Habib à DINHEIRO na quinta-feira 6, um dia depois de apresentar seus planos para a equipe econômica. “O Ministério do Desenvolvimento está avaliando quais condições serão apresentadas para viabilizar a nova fábrica.” Independentemente das negociações, o interesse explícito da montador chinesa de antecipar a construção da fábrica representa um inegável ponto para o governo. Duramente criticado depois do aumento do IPI, o ministro da Fazenda, Guido Mantega, não se abalou e chegou a comparar a decisão às medidas protecionistas de outros países, como a China e os EUA, que dificultam o acesso a empresas estrangeiras. “Não vamos entregar nosso mercado a preço de banana”, disse Mantega. “Quem quiser vender aqui,

venha produzir aqui.” A JAC, ao que tudo indica, acatou a sugestão.

A nova fábrica da marca chinesa terá 80% de capital nacional – por meio do Grupo SHC, de Sergio Habib – e outros 20% serão da matriz. Essa participação acionária foi definida na última semana, em reunião do empresário brasileiro com executivos da JAC Motors. Em operação, a unidade teria capacidade para montar 100 mil automóveis por ano e gerar 13,5 mil empregos diretos e indiretos. Além da montadora chinesa, o governo espera que o aumento do IPI dos importados estimule outras montadoras a antecipar investimentos. É o caso, por exemplo, da alemã BMW. A companhia, que produz no Brasil apenas motos, em Manaus, anunciará até dezembro se construirá uma fábrica de carros aqui ou se escolherá outro país da América do Sul. “O lugar ainda não está definido, mas será em um mercado consumidor em ascensão e de grande potencial de crescimento”, disse à DINHEIRO o vice-presidente mundial de vendas da BMW, Ian Robertson.

Diante dessas exigências, há poucas opções na América do Sul para a montadora. De janeiro a setembro, a marca vendeu 9,1 mil carros no País, um aumento de 55% sobre o mesmo período de 2010. Mesmo que a BMW decida não fabricar carros no Brasil, só o anúncio de Habib já agrada à equipe econômica do governo, que espera também motivar as montadoras locais a investir em inovação, conforme anunciado no plano Brasil Maio. É quase consenso que a pressão do governo mudará as estratégias das empresas. “O futuro da indústria automobilística, independentemente da questão do IPI, passa pelo aprimoramento de tecnologia local”, disse Cledorvino Bellini, presidente da Fiat e da Anfavea, a associação das fabricantes de automóveis. Já se sabe que como parte das ações para sofisticar a indústria o governo vem desenvolvendo estudos para viabilizar também a cadeia do carro elétrico.

Técnicos do governo afirmam que se trata de um projeto interministerial, que há mais de um ano conta com as pastas da Fazenda, Ciência e Tecnologia, Minas e Energia e Desenvolvimento. Mas tão desafiador para a indústria quanto expandir os investimentos em pesquisa será manter o ritmo de vendas, que desabou 19,7% no mês passado, em

comparação a agosto, fechando a marca de 261 mil unidades – a maior queda nas comparações mensais em 2011. A redução seria um reflexo da desaceleração das vendas, e das férias coletivas em várias empresas. “É normal setembro

apresentar queda de **produção**, mas a média é de 9%, não de 20%”, diz Luiz Moan, vice-presidente da Anfavea.

	VEÍCULO AGÊNCIA INTERNACIONAL	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Oportunidades de negócios no <u>Brasil</u> atraem investidores estrangeiros</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

As oportunidades de negócios no Brasil, geradas pela exploração do pré-sal e pela realização da Copa do Mundo de 2014 e das Olimpíadas de 2016, estão na mira dos investidores estrangeiros. Prova do interesse internacional é o crescente aumento do anúncio de investimentos no país por capitais do exterior. No acumulado de janeiro a junho, as aplicações estrangeiras representam 67,77% do total investido no Brasil. Durante todo o ano passado, a participação somou 34,1%.

Dados da Rede Nacional de Informações sobre o Investimento (Renai), do Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC), mostram que as aplicações internacionais somaram US\$ 112,24 bilhões. Em 2010, em 12 meses, os aportes para novos empreendimentos foram US\$ 91,68 bilhões. Além das grandes obras futuras, o coordenador-geral da Renai, Eduardo Celino, destaca a confiança das empresas estrangeiras nas conquistas econômicas do Brasil no cenário mundial.

"O Brasil tem feito esforço de se evidenciar no exterior, o próprio processo de consolidação da estabilidade econômica favoreceu bastante o processo. Aliás, a base desse fluxo verificado hoje é o processo de estabilidade econômica que dá grau maior de confiança aos investidores e isso reflete diretamente nas decisões de investimentos", acrescenta Celino.

O coordenador também ressalta a retração das companhias, provocada pelo momento de instabilidade econômica mundial. "Verificamos que diversas empresas estão sofrendo processos de retração das operações nos mercados externos, em virtude da queda da atividade econômica nos países desenvolvidos. Por isso, empresas estão buscando mercados mais dinâmicos. O Brasil é um dos expoentes dentro dos mercados emergentes", diz.

Em relação à origem de capital exclusivamente estrangeiro, a maior parte dos recursos internacionais previstos no primeiro semestre deste ano é do Reino Unido, com US\$ 32 bilhões desse total. O volume equivale a 19,34% da participação. Na sequência, aparecem a Espanha, com aporte de US\$ 16,6 bilhões (10,04%), Taiwan, com US\$ 12 bilhões (7,26%), os Estados Unidos, com US\$ 9,5 bilhões (5,77%), e a China, com US\$ 4 bilhões (2,44%).

A empresa inglesa BG Group, da área de petróleo e gás, aparece como maior investidora do país em 2011, com aporte de US\$ 30 bilhões. Na segunda posição aparece a Telefônica, da Espanha, com participação de US\$ 14,6 bilhões. A Foxconn, de Taiwan, da área de eletrônicos, tem recursos previstos de US\$ 12 bilhões.

Para o coordenador-geral da Renai, são fundamentais o acompanhamento e o investimento do Governo Federal para que os números continuem crescentes e fortaleçam a economia brasileira. "A gente não deve se acomodar, achando que o Brasil já está atraindo capital suficiente. Temos muitos desafios em termos de desenvolvimento econômico e quanto mais implementarmos essas medidas, haverá reflexo direto no investimento e, conseqüentemente, no desenvolvimento do país. As informações são da Agência Brasil.

(Redação - Agência IN)

	VEÍCULO AGÊNCIA INTERNACIONAL	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Montadoras defendem incentivos para produzir carro elétrico</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Para começar a **produção** de veículos elétricos no Brasil, as montadoras apontam a necessidade de incentivos do governo, como a redução de tributos. "Para fazer as coisas acontecerem no Brasil, necessitamos de uma parceria com o governo, dando incentivos para permitir que esses veículos entrem [no mercado], sejam acessíveis e atinjam escala suficiente para reduzir os custos", ressaltou o diretor de desenvolvimento de produtos da Ford na América do Sul, Matt O'Leary, em entrevista à Agência Brasil.

O diretor de engenharia da Mitsubishi no Brasil, Reinaldo Muratori, defendeu que, para viabilizar a fabricação, é preciso um período de adaptação com redução do imposto de **importação** e do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). Segundo ele, é indispensável "testar o **mercado**" antes de começar uma **produção** nacional. "O plano da Mitsubishi é, se o governo incentivar a parte dos impostos, a gente pode trazer uma frota razoável, colocar isso em teste e fazer um plano de **produção** local a médio prazo", disse após participar de debate no 20º Congresso e Exposição Internacionais de Tecnologia da Mobilidade (SAE Brasil), que ocorreu esta semana na capital paulista.

A viabilidade da inclusão dos carros elétricos na matriz brasileira de transportes está em estudo pelo governo. De acordo com o ministro da Ciência, Tecnologia e Inovação, Aloizio Mercadante, é possível que o país tenha um projeto piloto para o **desenvolvimento** desse tipo de veículo.

Além do apoio governamental, Muratori destacou que as empresas também terão de apostar na ideia para proporcionar a popularização dos veículos elétricos no país. "A montadora tem que subsidiar uma parte, enquanto se desenvolve maneiras de baratear o carro", explicou. Mesmo que o IPI e o imposto de **importação** fossem zerados, um carro elétrico da Mitsubishi, com autonomia de 160 quilômetros, ainda custaria cerca de R\$ 100 mil. "O que é caro", admitiu o executivo.

Os carros híbridos, abastecidos com eletricidade ou combustíveis comuns, podem, no entanto, ser uma maneira mais fácil de os veículos elétricos conseguirem penetração no **mercado** brasileiro, na opinião de Matt O'Leary.

"Costumamos pensar nos híbridos vindo primeiro, como uma maneira de atrair o interesse e trazer o preço para o patamar acessível", explicou o diretor da Ford.

Os incentivos para **importação** dos carros elétricos não são a única opção para a implementação desses veículos no país, na opinião do professor de engenharia de **produção** da Universidade de São Paulo (USP) Roberto Marx. "É uma tecnologia que, a princípio, o **Brasil** não domina completamente, mas isso poderia ser - com uma orientação mais forte nesse sentido e com incentivos - viabilizada em um espaço não muito longo de tempo."

A tecnologia não é, no entanto, o único obstáculo para a implementação desse tipo de veículo no país. Leandro Lacerda lembra da necessidade de mão de obra específica. Ele é capitão da equipe de estudantes que expôs no SAE **Brasil** um protótipo de carro de corrida elétrico. Desenvolvido por uma equipe do Centro Universitário da Fundação Educacional Inaciana, o projeto faz parte de uma iniciativa para incentivar trabalhos na área, de modo a formar profissionais especializados.

"Não adianta ter carro elétrico no **Brasil** e ter que **importar** a mão de obra depois", ponderou.

O carro, que deverá disputar uma competição com outros do mesmo tipo em 2012, é abastecido com 1,4 mil baterias de celular. Essa foi a maneira encontrada pelos estudantes para contornar a falta de insumos específicos para o funcionamento desse tipo de máquina. "As principais dificuldades são na parte de motores e baterias, que há muito tempo não ocorre muito **desenvolvimento** nessa área", destaca Lacerda. As informações são da Agência Brasil.

(Redação - Agência IN)

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP		EDITORIA
	TÍTULO <b>JAC anuncia fábrica de R\$900 mi na Bahia</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

O grupo brasileiro SHC, controlador da montadora chinesa JAC Motors no Brasil, anunciou projeto para construir uma fábrica no Pólo de Camaçari, na Bahia, com investimento de R\$ 900 milhões. Em agosto, o SHC e a montadora haviam anunciado investimento de US\$ 600 milhões para construção de uma fábrica no país, No final de setembro, entretanto, a JAC suspendeu os planos, enquanto o governo não revisasse a medida que elevou o IPI em 30% para veículos importados