



SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS

www.suframa.gov.br


Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição 10 **matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, segunda-feira, 7 de novembro de 2011

DIÁRIO DO AMAZONAS Chineses iniciam investimentos de R\$ 1,3 bilhão em fábricas no PIM	1
VEICULAÇÃO LOCAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO Um freio no BNDES	2
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Duas rodas, muitas paixões	3
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Para governo, economia já está mais forte.....	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
ESTADO DE MINAS Liberdade na terra sem lei	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	
AGÊNCIA CÂMARA 5º Simpósio da Amazônia acontece nesta terça com ênfase na juventude	9
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP Estrela lança aplicativos para tablets e celulares	10
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BOL - Brasil Online Amazônia terá produto certificado	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	
G1 Nova fábrica de fibras deve gerar 600 novos empregos em Manaus	12
VEICULAÇÃO NACIONAL	
G1 Governo anuncia intervenções viárias nas imediações da Ponte Rio Negro	13
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO DIÁRIO DO <u>AMAZONAS</u>	EDITORIA
	TÍTULO Chineses iniciam investimentos de R\$ 1,3 bilhão em fábricas no <u>PIM</u>	
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE

Valor é referente a projetos industriais com incentivos fiscais aprovados pela **Suframa**, sendo que a maior parte é destinada a ampliação e diversificação de unidades em operação.

Manaus - Nos últimos três anos, o Polo Industrial de **Manaus (PIM)** recebeu 38 projetos industriais de empresas da China. Juntos, os projetos somam em torno de R\$ 1,3 bilhões (US\$ 730,7 milhões), de investimentos previstos. Com isso, empresários chineses esperam gerar mais de 15,2 mil empregos diretos. Os dados são da **Superintendência** da **Zona Franca** de **Manaus (Suframa)**.

De acordo com a autarquia, nesse período foram quatro projetos de implantação de novas fábricas, que contabilizam US\$ 20 mi em investimentos e 537 pessoas empregadas. No entanto, o maior número é o de projetos de diversificação, ampliação e atualização de empresas já existentes no **PIM**, que juntos, somam US\$ 710,4 mi de aporte e 14,7 mil empregos.

Dos projetos das empresas já instaladas no Polo Industrial, o maior é o da Moto Traxx da **Amazônia**, que recebeu aval para produzir motocicleta acima de 100 cilindradas, com investimento de US\$ 189,9 mi. A Envision Indústria de Produtos Eletrônicos é responsável pelo segundo maior projeto com investimento chinês de US\$ 101,8 mi para a fabricação de TV em cores com tela de cristal líquido.

Os setores de Eletroeletrônicos e Duas Rodas são predominantes na listas de investimentos chinês, como o da CR Zongshen do Brasil, para a implantação de uma fábrica de bicicletas e peças para motos, que somam US\$ 11,3 mi.

Na avaliação do diretor-geral da Câmara Brasil-China de **Desenvolvimento** Econômico (CBCDE), Tang Wei, o número de empresas com capital chinês está aumentando a cada ano e a tendência é evoluir mais ainda. Segundo ele, o **PIM** possui vários fatores que ajudaram a acelerar a entrada das empresas chinesas. “As grandes indústrias chinesas, após anos de estruturação, já estão sólidas e têm como estratégia expandir seus produtos para o mundo. Hoje, não se pode mais desprezar o **mercado** brasileiro”, destacou Wei.

Segundo Wei, outra grande atração do **PIM**, além dos incentivos fiscais, é a facilidade em comprar terrenos a um preço simbólico, além de outras vantagens oferecidas pelo Governo. “Durante esses anos, os antigos clientes da China, como Europa e os Estados Unidos, entraram em crise e passam por problemas sérios. África, por exemplo, enfrenta problemas de instabilidade política. O **Brasil** tem uma economia consolidada, estabilidade política, com grandes eventos, projetos do governo e se tornará um dos maiores **mercados** para investimento estrangeiro direto”, acena

Logística inibe expansão de investimentos chineses

Mesmo com tanto interesse vindo do outro lado do planeta, a China ainda vê alguns entraves no ingresso do **mercado** brasileiro, principalmente em **Manaus**. Na opinião do diretor da Fortune Consulting (empresa de consultoria que trabalha apenas com negócios entre o **Brasil** e a China), Paul Liu, as questões trabalhistas, fiscais e tributárias ainda intimidam alguns investidores.

Outro gargalo enfrentado é a logística, mas, de acordo com Liu, se houver algum incentivo que justifique entrar no **mercado**, as empresas pensam “com carinho” em investir.

“**Manaus** tem algumas vantagens à frente do resto do **Brasil** por ser uma **Zona Franca**, mas perde por estar muito longe do **mercado** de consumo. Os incentivos despertam sim grande interesse, mas apenas nas gigantes chinesas, pois se a companhia possui uma estrutura pequena, não justifica a vinda para o **Amazonas**”, destacou Liu.

Na próxima reunião do Conselho de **Desenvolvimento** do Estado do **Amazonas** (Codam), um projeto para a implantação de uma fábrica de relógios será colocado para apreciação. O projeto, de capital chinês, prevê o investimento total de R\$ 6,9 mi nos próximos três anos, para a fabricação de relógios de pulso, da empresa Yongfeg Chen, além da geração de 39 empregos diretos.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Um freio no <u>BNDES</u>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Tendo praticamente dobrado de tamanho depois da crise global de 2008, o Banco Nacional de **Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES)** dá sinais de que está desinchando. Deve terminar o ano com desembolsos de R\$ 140 bilhões a R\$ 145 bilhões, em torno de 15% menos do que o total liberado no ano passado, de acordo com a previsão de seu presidente, Luciano Coutinho. Se confirmada a previsão, o resultado será um pouco inferior à projeção feita por Coutinho no início do ano, de desembolsos de R\$ 146 bilhões em 2011.

Entre janeiro e setembro, como mostrou o Estado (1.º/11), os financiamentos do **BNDES** alcançaram R\$ 91,8 bilhões, 28% menos do que os do mesmo período de 2010. A diretoria da instituição prevê uma concentração da liberação de recursos nos últimos meses do ano, de modo que a queda em 2011 se limite a cerca de 15%. Até agora, a redução mais acentuada foi observada no setor industrial, para o qual os financiamentos diminuíram 56%. Já para o setor de infraestrutura houve aumento de 4% dos financiamentos neste ano.

O fato de os empréstimos para as micro, pequenas e médias empresas terem atingido um valor recorde nos nove primeiros meses do ano indica uma atenção maior do **BNDES** para esse segmento empresarial, que tem papel essencial na geração de empregos. Mesmo assim, a participação dessas empresas nos empréstimos totais do banco, de 39,5%, ainda é baixa. As grandes empresas continuam no centro das atenções do **BNDES**.

Embora a redução dos financiamentos do banco signifique menor disponibilidade de recursos para os programas de investimentos das empresas privadas, a notícia pode ser boa para as finanças públicas e não é ruim para a economia no médio e no longo prazos.

Os financiamentos feitos pelo **BNDES** com recursos do Tesouro embutem um subsídio - o banco empresta a juros menores do que os pagos pelos títulos do Tesouro, que arca com a diferença -, o que afeta a política fiscal. Quanto mais o banco emprestar com recursos do Tesouro, maiores serão as

dificuldades para o cumprimento das metas de superávit primário. O crescimento quase exponencial de seus financiamentos, por sua vez, desestimulou as grandes empresas a buscar outras fontes de recursos no País e no exterior - às quais a maior parte delas tem acesso - e, sobretudo, retardou ainda mais a consolidação de um **mercado** de capitais para financiar projetos de longo prazo, como são em geral os programas de investimentos privados.

Para sustentar o crescimento do **BNDES**, o governo injetou dinheiro do Tesouro na instituição, e fez isso mesmo quando anunciava a adoção de uma política fiscal mais severa, como ocorreu em março último, com o programa de capitalização da instituição de R\$ 55 bilhões. O aumento da capacidade de financiamento do banco naquele momento foi criticado por permitir o estímulo à atividade econômica quando a inflação já se acelerava e o governo falava em cortes de despesas de R\$ 50 bilhões.

Na ocasião, o governo argumentou que havia demanda para novos financiamentos da instituição. Sem dúvida essa demanda existia e continuará a existir, sobretudo porque, para os tomadores de empréstimos, os custos são bem inferiores aos das demais linhas de crédito disponíveis no **mercado**. Além disso, apesar do grande aumento de investimentos no ano passado, o **Brasil** ainda precisa investir muito na infraestrutura e na ampliação e modernização do sistema produtivo.

O **BNDES** tem desempenhado um papel relevante nesse sentido, mas sua política é questionável. A direção da instituição tem escolhido com liberdade setores e empresas que serão beneficiados com recursos públicos, cuja utilização, por isso, impõe custos para a sociedade, que não é consultada sobre essas escolhas.

Por falta de um **mercado** privado de capitais de longo prazo suficientemente amplo para atender a sua demanda, a economia brasileira tornou-se dependente do **BNDES**. O crescimento da instituição nos últimos anos acentuou a dependência. Seu encolhimento tem o saudável efeito de frear esse processo.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Duas rodas, muitas paixões		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Mercado de motocicletas é considerado promissor no país, sobretudo no ramo de modelos sofisticados

O **Brasil** anda de moto, e muito. Já é o quinto maior **mercado** do planeta e a progressão nas vendas demonstra claramente a voracidade por este tipo de veículo: em 2010, foram emplacadas 1.775.874 motocicletas, segundo os dados da Fenabreve. Uma evolução e tanto se considerarmos que, duas décadas atrás, eram pouco mais de 100 mil por ano. Porém não são apenas os grandes números que chamam a atenção no país. Há grupos seletos de consumidores que usam esses "brinquedos" nas horas de lazer, e até como meio de relacionamento, e têm acelerado os negócios por aqui.

BMW e Harley-Davidson são bons exemplos de marcas que enxergam este proveitoso nicho de clientes entre os motociclistas brasileiros. Tais fabricantes perceberam que usar a porta de entrada de **Manaus** para motos CKD e ali estabelecer linhas de montagem para ganhar o selo "Produzido no Polo Industrial de **Manaus**" reduz o preço final de motos sofisticadas. Algo muito sedutor em um país tão ávido por veículos de duas rodas e que conta com consumidores de várias tribos, como Paulo de Tarso Melo do Amaral, 32 anos, e Wilson Thadeu de Andrade, 68 - e atenção: jamais as chame de "motoqueiros". Eles querem ser identificados como motociclistas.

Amaral e Andrade não diferem apenas na idade, mas também no gosto por motos. Eles pertencem a grupos distintos, mas que sustentam a atitude das tradicionais marcas alemã e norte-americana de fincarem suas bandeiras em solo brasileiro, inaugurando linhas de montagem longe de seus países de origem.

Andrade e suas BMW e Amaral e suas Harley-Davidson comungam em "paróquias" diferentes, mas alguns pontos eles têm em comum: as motos são seus instrumentos de prazer e, em algum momento da vida, tentaram transformar o hobby em negócio. Para Andrade, isso faz parte de um passado já distante duas décadas, tendo sido proprietário de uma concessionária Honda nos anos 80. Já Amaral está de vento em popa em sua atividade que nada tem a ver com a abandonada faculdade de direito, mas sim com motos, ou

melhor, com a cabeça de seus donos: é designer de capacetes e tem uma grife artesanal própria, a Joe King.

Andrade pertence ao que pode ser chamado de mundo "Touring", enquanto Amaral faz parte do mundo "Custom". E suas motocicletas são diametralmente opostas no conceito, visual, dirigibilidade e utilização. Há 30 anos dono de motos BMW, Andrade não cogita outra marca. Em sua garagem há duas delas, e novíssimas: uma do modelo R 1200 GS, o mais vendido da marca alemã no mundo, e uma F 800 GS, mais leve e fácil de pilotar, comenta ele. A 1200 é a preferida por quem como Andrade dá "voltinhas" de 15 dias e que por vezes se estendem por 10 mil quilômetros: já foi três vezes ao Chile, sendo que em uma delas rodou pelo lendário Deserto do Atacama. Já a 800 lhe serve para passeios mais curtos, geralmente de fim de semana, para os tais "bate e volta", tendo como objetivo um restaurante à beira-mar ou uma paisagem exuberante qualquer. O que interessa, no fim das contas, é andar de moto, e com os amigos, todos fãs das BMW. Usá-las na capital paulista, onde mora? Nem pensar.

Já Amaral não almeja destinos longínquos ao guidão. Dono de duas Harley-Davidson, uma ano 1957 e outra 2005, afirma com orgulho ter perdido a garantia de fábrica da mais recente delas no segundo dia após a compra, por tê-la modificado radicalmente. Isso porque usar uma moto original é inconcebível e totalmente oposto a suas convicções estéticas. Seu uso da motocicleta é urbano, trivial, mas não seu estilo. Viagens? É até possível, diz Amaral, que já foi a Florianópolis com sua Harley-Davidson 2005, um modelo XL 883 Sportster que praticamente não possui mais nenhum dos componentes originais. Mas ele mesmo sabe que para tais deslocamentos sua moto é bem menos adequada do que, por exemplo, uma BMW...

Andrade faz questão de originalidade em suas motos, mas reclama dos preços. Das BMW e dos acessórios à venda nas concessionárias da marca. Reclama, mas paga, alegando confiar na qualidade das motos e das jaquetas, botas, luvas, parabrisas, malas e o que quer que seja que tenha o logotipo da marca de Munique. Não há nada em suas motos que não seja 100% BMW.

Amaral se define um garimpeiro do eBay, onde procura peças para deixar suas Harley-Davidson ainda mais exclusivas. A própria marca americana tem uma linha de acessórios opcionais destinada à personalização de suas motos, nas quais há tanto componentes de caráter estético como de performance. Ele, no entanto, ambiciona itens exclusivos. E cita um antigo banco para Harley-Davidson revestido de couro (rascado) da marca Bates, dos anos 60/70, que achou por mais de mil dólares na internet. Considera o preço insano, mas é evidente o seu desejo pela peça rara.

Nas viagens de Andrade quase uma dezena de motos tomam parte, e muitos de seus parceiros, ele inclusive, eventualmente levam na garupa suas companheiras. Há consenso de que boa parcela da graça dessas aventuras vem do convívio, do conagraçamento ao fim de cada etapa, seja ele em volta de um prato de comida ou de um copo de cerveja. E quando não existem viagens programadas, uma concessionária da marca serve de ponto de encontro aos sábados pela manhã, ocasião que pode sempre render uma viagemzinha rápida, ou servir ao menos para rememorar peripécias pela Nova Zelândia ou por países europeus, ambas realizadas com motos alugadas no local. Sempre uma BMW, claro.

No grupo de Amaral, os encontros acontecem em uma oficina especializada em modificação de Harley-Davidson. O quórum, porém, é menor: quatro amigos que, segundo ele, enxergam a customização de suas motos de maneira parecida. O local abrigava, em meados de outubro, a moto de 1957 de Amaral, cuja transformação dependia do garimpo de seu dono e de mais alguma outra boa ideia para ficar pronta.

Mas, se a "reestreia" ainda era incerta, uma nova expedição já havia sido definida: rumar em direção aos Estados Unidos. Não, eles não querem ir de moto. Amaral e seus parceiros miram os "swap meet", espécie de mercado de pulgas em que donos de motocicletas colocam à venda o que não lhes serve mais. Um local onde, com olho clínico e uma boa


dose de sorte, é possível encontrar preciosidades a bom preço.

Do lado dos amantes das BMW, o industrial de 68 anos não cogita novas experiências com outras marcas de moto, mas quer, e muito, alcançar novos destinos. Machu Picchu, no Peru, e Ushuaia, na Argentina, são alvos confirmados do grupo de Andrade, e para muito breve.

Já os 32 anos de idade de Amaral não contemplam as Harley-Davidson com tal canina fidelidade. Sua visão sobre a customização é histórica: a modificação de motos da marca, conta ele, nasceu nos EUA depois da Segunda Grande Guerra, com ex-combatentes querendo extrair mais performance de motos militares, não exatamente pensadas para ter um bom desempenho. A partir daí, o corta peso aqui, corta peso acolá resultou nos visuais essenciais das motocicletas daquele período e serve de inspiração até hoje.

O que atrai Amaral, portanto, é o conceito, não uma marca específica, daí o fato de ele ter no "forno" uma traição à Harley-Davidson quase pronta: uma Honda CB 750 Four do início dos anos 70, com visual e preparação de motor idênticos aos das motos daquela época. Praticamente um modelo de competição, ruim para andar na rua, mas de visual impactante. Como o de suas Harley. .

Os dois personagens são exemplos das muitas ramificações possíveis que o gosto pela moto - ou por aquilo que ela representa - pode criar. Da vontade de convivência em grupo até o intrínseco desejo do ser humano de se diferenciar, passando pelo estereotipado jargão "liberdade e vento no rosto", a motocicleta sempre suscita paixões e vive hoje um ciclo virtuoso no Brasil - aparentemente, ainda bem distante de seu ápice, para alegria de todo o segmento.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Para governo, economia já está mais forte		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Cristiano Romero

O governo acredita que o crescimento do Produto Interno Bruto (**PIB**) no terceiro trimestre caiu em relação ao do segundo trimestre, mas não foi negativo. A economia deve ter avançado, segundo estimativas preliminares, entre zero e 0,5% em relação ao trimestre anterior. Fontes oficiais apostam que, entre outubro e dezembro, o crescimento será maior, assegurando, no ano, expansão de 3,5%.

O governo acredita que o crescimento do Produto Interno Bruto (**PIB**) no terceiro trimestre caiu em relação ao do segundo trimestre, mas não foi negativo. A economia deve ter avançado, segundo estimativas preliminares, entre zero e 0,5% em relação ao trimestre anterior. Fontes oficiais apostam que, entre outubro e dezembro, o crescimento será maior, assegurando, no ano, expansão de 3,5%.

Economistas oficiais creem, também, que o **PIB** crescerá acima de 3% em 2012, o que, num cenário de baixa expansão no restante do mundo, especialmente nas economias avançadas, será considerado um desempenho excepcional. Numa visão mais otimista, fontes do **Ministério** da Fazenda ouvidas pelo Valor projetam alta de 5%. A projeção do Banco Central só será conhecida no fim de dezembro.

No primeiro trimestre de 2011, o **PIB** cresceu 1,2% em relação ao último trimestre de 2010, já descontados os efeitos sazonais. No período seguinte (de abril a junho), o ritmo de crescimento caiu para 0,8%. Considerando o mesmo fator sazonal do último trimestre do ano passado, a economia terá que crescer 2% entre outubro e dezembro, se tiver avançado zero no terceiro trimestre; e 1%, caso tenha tido expansão de 0,5% entre julho e setembro.

Na avaliação do governo, a economia brasileira continua tendo uma situação "diferenciada" em relação a outras áreas do mundo. Tem um **mercado** doméstico mais robusto, favorecido, por exemplo, pelo aumento do salário mínimo, superior a 14%, em janeiro; pela realização nos próximos anos de uma série de investimentos em infraestrutura já contratados; pela redução da taxa básica de juros (Selic), cujos efeitos serão sentidos com maior vigor pela atividade econômica nos primeiros meses de 2012; pelos fluxos de

investimento estrangeiro direito (IED), que vêm batendo recordes em plena crise financeira internacional.

Brasília acredita que, por causa das obras de infraestrutura relacionadas à realização da Copa das Confederações em julho de 2013 e da Copa do Mundo em 2014, os investimentos vão acelerar no segundo e no terceiro trimestres do próximo ano. A maioria desses investimentos, principalmente os relativos à construção de estádios de futebol, obras de mobilidade urbana e reforma e ampliação dos aeroportos, é financiada com recursos do **BNDES**, portanto, não está sujeita às elevadas taxas de juros cobradas pelo **mercado**.

O governo conta também com pesados investimentos na exploração da camada pré-sal e com o renovado interesse de investidores estrangeiros em vir aplicar no Brasil. Apenas a Petrobras planeja investir R\$ 77,9 bilhões no país em 2012. Por outro lado, segundo dados do Banco Central, no acumulado de 12 meses até setembro, o volume de IED chegou a US\$ 76 bilhões (cerca de R\$ 150 bilhões). "Essa diferenciação do **Brasil** em relação ao mundo pode ser uma discriminação positiva", comentou uma fonte.

O pano de fundo de um cenário mais otimista para a atividade econômica neste fim de ano e em 2012 é a crença, do governo, de que o BC começa a ganhar, mesmo que lentamente, a batalha das expectativas dos agentes econômicos em relação ao comportamento da inflação. Muito criticado pela decisão de reduzir a taxa Selic no fim de agosto, de 12,5% para 12% ao ano, o BC estaria provando, neste momento, que estava certo quando previu um cenário externo, com todas as suas consequências para a economia brasileira, pior que o esperado pelo **mercado**.

"O divisor de águas foi a divulgação do IBC-Br [indicador de atividade econômica que funciona como proxy do **PIB** calculado pelo IBGE] de agosto, que ficou negativo em 0,53%. Foi um divisor de águas para a turma que não acreditava nesse processo de moderação da economia. Juntando isso com o cenário de revisão do crescimento nos Estados Unidos e na Europa, tudo isso vai ajudar nesse processo de revisão das expectativas", observa um assessor.

O governo comemora a queda da inflação em outubro - o resultado oficial ainda não saiu, mas o IPCA-15, uma prévia do mês, sinalizou variação (0,42%) bem inferior ao 0,75% do IPCA cheio do mesmo mês do ano passado - e prevê uma trégua nos preços também nos próximos meses. Isso pode ajudar a inflação a ficar dentro do intervalo de tolerância do regime de metas neste ano.

No último Relatório de Inflação (RI), o BC previu que havia probabilidade de 45% de o IPCA fechar 2011 acima de 6,5%, o que obrigaria a autoridade monetária a escrever uma carta aberta ao **Ministério** da Fazenda apresentando explicações para o descumprimento da meta. Agora, há no governo quem aposte que essa possibilidade diminuiu. O próprio **mercado**, segundo a mediana das opiniões colhidas pelo Boletim Focus, está projetando IPCA de 6,5% no ano.

Uma inflação menor entre outubro e dezembro ajudará o BC a coordenar melhor as expectativas, mas o governo concorda que o processo de reversão das opiniões do **mercado** é lento. Na prática, desde meados do ano passado, o **mercado** tem divergido dos cenários projetados pelo BC. A convergência das expectativas é **importante** para o sucesso da política de combate à inflação.

"Quebrou-se aquela dinâmica [no Focus] de só haver revisão de expectativa de inflação para cima", diz uma autoridade. "Não vamos fazer convergir as expectativas de inflação de 2012 para 4,5% no horizonte de curto prazo, mas vamos caminhar na direção de uma inflação menor."

O Banco Central segue acreditando que levará o IPCA para a meta de 4,5% até o fim do ano que vem, embora no último Relatório de Inflação tenha previsto que isso só acontecerá no terceiro trimestre de 2013. O BC também

mantém a previsão de que, em abril ou maio de 2012, a inflação em 12 meses terá recuado dois pontos percentuais, para algo em torno de 5,4%.

Internamente, o governo avalia os passos dados pela política econômica e conclui que o cenário internacional foi a variável que fez com que as previsões do **mercado**, e também as oficiais, não se concretizassem ao longo de 2011. Uma fonte lembra que, em dezembro de 2010, o Boletim Focus dizia que a inflação de 12 meses em agosto de 2011 acumularia variação de 5,06% e que a taxa Selic, também em agosto, estaria em 11,75% ao ano, 100 pontos básicos acima do que estava em janeiro.

A realidade se mostrou bem distinta. A inflação em 12 meses até agosto foi a 7,23% e a Selic, em agosto, antes da reunião do dia 31, estava em 12,5%. "Ou seja, ex ante não houve um erro de policy [de política econômica], mas ele aconteceu. O que houve foi um problema de cenário tanto nosso quanto do próprio **mercado**. Esse cenário foi uma inflação acumulada muito forte nos últimos três meses de 2010 [2,22%] e nos primeiros três meses deste ano também [2,43%]", explicou uma fonte.

Por fim, integrantes da equipe econômica reafirmam o compromisso de, em 2012, cumprir a meta cheia (de 3,1% do **PIB**) de superávit primário das contas públicas. Na sexta-feira, a solidez fiscal brasileira foi elogiada no comunicado do G-20. "Ainda que o governo tenha que usar alguma coisa caso o colapso [da economia] seja grande, se ele acontecer, há presente nas cabeças do governo o fato de que o fiscal nos diferencia. Temos que aprofundar isso, como ocorreu com o aumento do superávit primário [em agosto]", observou uma autoridade.

	VEÍCULO ESTADO DE MINAS	EDITORIA	
	TÍTULO Liberdade na terra sem lei		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Terra sem lei idolatrada Salve salve

Falta de fiscalização na fronteira permite que índios capitalizados com benefícios do governo, como o Bolsa-Família, contrabandeiem motos, gasolina e outras mercadorias

Daniel Camargos, Enviado especial

Tabatinga (AM), Letícia (Colômbia) e Santa Rosa (Peru) – Depois de passar em zigue-zague por poucos cavaletes, algumas lombadas e ser observado por meia dúzia de policiais e soldados com ar de enfado, qualquer cidadão deixa o **Brasil** e entra na Colômbia, ou faz o caminho inverso. O meio de transporte utilizado por nove entre 10 latinos que transitam por ali é a motocicleta. Na Avenida da Amizade, via que liga os dois países, a reportagem contou o número de motos que passaram em um minuto, às 17h de uma quarta-feira: 45. Isso em apenas um lado da via. Nesse intervalo de tempo é possível ver famílias inteiras empoleiradas na garupa, crianças sorrindo sem capacete e muita gente que, com certeza, ainda não completou a idade mínima para ter a habilitação pilotando.

Os índios não escapam da febre das motocicletas. Capitalizados com os benefícios concedidos pelo **Governo Federal**, em especial o Bolsa-Família – como mostrou reportagem do Estado de Minas publicada ontem –, eles reforçam o batalhão de pilotos.

O cálculo do chefe de gabinete da Prefeitura de Tabatinga, Altenor Magalhães, é de que são duas motos por família, o que leva a cidade de 50 mil habitantes a ter uma frota de aproximadamente 20 mil veículos de duas rodas. O número é incerto, pois não adianta confiar nos registros do Departamento Nacional de Trânsito (Denatran), que aponta apenas 2.346 motos na cidade. "Cerca de 70% de quem pilota moto na cidade não tem habilitação", estima o delegado da Polícia Federal Gustavo Pivoto.

O motivo da distorção é simples: a carga tributária brasileira deixa as motocicletas nacionais com preço impeditivo. Enquanto, um modelo da Honda, produzido na **Zona Franca** de **Manaus**, é vendido por R\$ 7 mil em Tabatinga, a mesma moto, produzida na mesma fábrica, custa menos da metade quando comprada em Letícia, na Colômbia:

R\$ 3 mil. Além de os motociclistas não darem importância para a habilitação e para o uso do capacete, outra regra desobedecida é a **importação** de motos usadas, o que é proibido. Quem observa as placas das motos que circulam em Tabatinga percebe um número bem maior de colombianas.

Além da fragilidade da estrutura da Fundação Nacional do Índio (Funai) e da legislação brasileira que permite aos índios obter de forma rápida a nacionalização brasileira para se beneficiar dos programas de assistência do **Governo Federal**, como mostrou ontem o Estado de Minas, a falta de controle na fronteira propicia a esses novos brasileiros usar o dinheiro no contrabando não só de motocicletas, mas de combustível.

Há duas semanas a Polícia Federal fez uma operação na aldeia de Umariçu e apreendeu 1 mil litros de gasolina contrabandeada do Peru. Manoel Nery, que já foi cacique de Umariçu e também é ex-vereador, chegando a presidir a Câmara, reclama de uma perseguição aos indígenas. Dois índios foram presos e responderão por contrabando, crime ambiental e contra a ordem econômica. Para o delegado da PF, "o indígena quer o melhor dos mundos", se referindo ao fato de desobedecerem às leis e não aceitarem as punições.


Questão de preço A reclamação de Nery é que o contrabando de gasolina não é uma exclusividade dos índios, além de, segundo ele, se transformar numa necessidade. Devido à grande distância de uma refinaria, a gasolina chega por balsa de **Manaus** – a 1,3 mil quilômetros –, o que encarece o combustível. O litro, no único posto da cidade, custa R\$ 3,80. Enquanto isso, no Peru, na outra margem do Rio Solimões, um galão de 20 litros custa R\$ 35 (R\$ 1,75 o litro).

Na aldeia de Umariçu e em diversos pontos de Tabatinga e Benjamin Constant são montadas pequenas barracas de madeira e o combustível é vendido em garrafas PET de dois litros, por R\$ 4 (R\$ 2 o litro) (foto). O nome dado à garrafa de dois litros na região é "cocão". Outra opção é atravessar a fronteira e abastecer na Colômbia, onde o litro custa cerca de R\$ 2,40.

Não só motocicletas e combustível são adquiridos de maneira ilegal. Motores de barco também são comprados do outro lado da fronteira, no Peru. No Rio Solimões, próximo a

Santa Rosa, várias balsas vendem motores e outros equipamentos. Como os pescadores brasileiros não pagam os impostos de **importação**, ficam reféns da fiscalização e podem ter o propulsor apreendido. Foi o que aconteceu com o índio

tikuna Mateus Juruna dos Santos. "A Polícia Federal pediu o documento. Eu não tinha e levaram meu motor. Agora ficou difícil pescar", reclama o indígena.

	VEÍCULO AGÊNCIA CÂMARA	EDITORIA	
	TÍTULO 5º Simpósio da <u>Amazônia</u> acontece nesta terça com ênfase na juventude		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O 5º Simpósio da Amazônia acontecerá nesta terça-feira (8) no âmbito da Comissão da Amazônia, Integração Nacional e Desenvolvimento Regional para discutir caminhos sustentáveis para o desenvolvimento da região. O evento, que é uma parceria da comissão com a Subcomissão Permanente da Amazônia do Senado, terá como foco os jovens e lideranças deste segmento farão parte dos painéis que acontecerão ao longo do dia. A abertura, para a qual foram convidados os presidentes da Câmara, Marco Maia, e do Senado, José Sarney, além de ministros de Estado e governadores, terá como tema: Amazônia, uma visão jovem para o futuro sustentável da região.

Entre os convidados estão os ministros das Cidades, Mário Negromonte, da Integração Nacional, Fernando Bezerra, e da Defesa, Celso Amorim; os presidentes da CNI, Robson Braga de Andrade, da Confederação Nacional do Comércio, Antônio José Domingues e do Conselho Federal de Economia, Waldir Pereira Gomes.

O evento ocorre desde 2007, e tem como objetivo revelar nacionalmente os problemas que afligem a Amazônia, buscando, por meio da mídia, uma interação entre as diversas camadas sociais para o mapeamento de possíveis soluções para a região que detém a maior biodiversidade do mundo.

O presidente da Comissão da Amazônia, Gladson Cameli (PP-AC), ressalta que “muito se fala em preservação e a sustentabilidade da Amazônia, mas que estes conceitos são antigos, assim como também não é recente o Plano Amazônia Sustentável (PAS) lançado em 2008, pelo Governo Federal”. O PAS tem como objetivo definir diretrizes para o desenvolvimento sustentável da Amazônia brasileira e traçar objetivos para a juventude.

Crescimento sustentável

O segundo painel, previsto para acontecer entre 10 e 13 horas e coordenado pela presidente da subcomissão da Amazônia do Senado, Vanessa Graziotim (PCdoB-AM), terá como tema “Crescimento sustentável das cidades e geração de emprego”.

Além dos ministros das Cidades e da Integração Regional que continuam no simpósio nesta fase, está prevista também a participação da representante da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa), Bertha Becker, e do coordenador da Comissão de Desenvolvimento Regional do Cofecon, Júlio Miragaya.


Capacitação de jovens

À tarde, o simpósio retorna com o tema “Formação e capacitação dos jovens para o futuro sustentável”. Este painel acontecerá entre 15 e 18 horas, sob a coordenação do deputado Gladson Cameli. Para a tarde, os convidados para proferir palestras são os seguintes:

- representante dos reitores e reitor da UFPA, Carlos Edilson Almeida Maneschy;
- representante dos Institutos Federais de Educação Profissional e Tecnológica e dos Centros Federais de Educação Tecnológica (Ifets/Cefets), Eliezer Moreira Pacheco;
- presidente da União Brasileira dos Estudantes Secundaristas (UBES), Yann Evanovick Leitão Furtado;
- representante da União Nacional dos Estudantes (UNE), Fabiano Santos;
- secretária Nacional da Juventude, Severine Macedo;
- representante do SEBRAE, Luiz Eduardo Pereira Barreto Filho; e
- representante da Organização das Cooperativas Brasileiras (OCB), Petrucio de Magalhães Júnior.

O simpósio acontece nesta terça-feira (8), a partir das 9h30, no auditório Nereu Ramos da Câmara dos Deputados.

Da Redação/MM

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO Estrela lança aplicativos para tablets e celulares		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Tradicional fabricante de brinquedos quer se aproximar dos novos consumidores e reconquistar os antigos

Thais Moreira

A Estrela acaba de fechar acordo com a Apple Store e lança nos próximos dias aplicativos para iPod, iPad e iPhone de brinquedos tradicionais como Banco Imobiliário, Jogo da Vida e Detetive. No pacote, a Estrela também garantiu espaço virtual nas unidades da Apple Store para que elas funcionem como lan houses para os clientes mirins. "Vamos fazer parcerias com outras empresas para **desenvolvimento** desses produtos", disse ao Brasil ECONÔMICO Carlos Tilkian, presidente da companhia. A estratégia, afirma Tilkian, faz parte do que a companhia batizou de "Estrela Digital", a divisão de negócios online que a Estrela passa a explorar.

A primeira experiência surgiu de fora para dentro. Foram os consumidores que colocaram a Estrela nos trilhos do universo online. Em 2005, consumidores acima dos 40 anos criaram uma comunidade no Orkut batizada de "Volta Ferrorama", o antigo trenzinho vendido pela Estrela entre 1973 e 1994. Demorou, mas no ano passado a Estrela finalmente atendeu aos apelos da comunidade, que conta com 3,3 mil integrantes e trouxe o brinquedo de volta.

Tentáculos digitais No início deste ano, a empresa fez sua estreia no Facebook com um aplicativo do Cara a Cara, um jogo de tabuleiro fabricado há 25 anos pela companhia.

A versão online usa a foto dos amigos do jogador como a "cara" a ser descoberta. No game, dois internautas se enfrentam e escolhem os seguidores que farão parte do tabuleiro. Depois devem começar a fazer as perguntas e as respostas só podem ser sim ou não. Pelas contas da Estrela, uma média de 10 mil usuários "curtem" a brincadeira a cada mês.

No mundo dos brinquedos, o investimento no **mercado** multicanal é uma questão de sobrevivência.

"As crianças de hoje estão presentes cada vez mais cedo nas redes sociais. Se os fabricantes não acompanharem, acabam perdendo **mercado**", diz Heloisa Omine, da consultoria de varejo Shopfitting.

A renovação da marca é mais um iniciativa da Estrela na tentativa de aumentar em 20% o faturamento de R\$ 135,4 milhões. Em 2009, a empresa teve de recorrer ao Programa de Recuperação Fiscal (Refis) do governo fiscal por conta de uma dívida consolidada até o final do semestre de R\$ 47,4 milhões em impostos. Segundo Tilkian, o principal motivo para o endividamento foi a abertura da economia brasileira, no início da década de 90, que trouxe a concorrência dos produtos chineses, que hoje representam 30% das **importações** da Estrela.

Tilkian aposta numa desaceleração da economia brasileira em 2012. Ainda assim, projeta crescimento para os negócios da Estrela, na casa dos 10%.

No ano passado, as **exportações** de brinquedos atingiram os US\$ 527 milhões, número que deve ser menor ao final deste ano por conta da medida criada pela Câmara de **Comércio** Exterior (Camex) em dezembro de 2010, que elevou a alíquota do Imposto de **Importação** de brinquedos para conter o aumento das **importações** do produto.

As crianças de hoje estão cada vez mais cedo nas redes sociais.

Se os fabricantes de brinquedos não acompanharem, acabam perdendo **mercado** Heloisa Omine Consultora de varejo da Shopfitting

	VEÍCULO BOL - <u>Brasil</u> Online	EDITORIA	
	TÍTULO <u>Amazônia</u> terá produto certificado		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

ROSÂNGELA DE MOURA

O apelo de produtos da **Amazônia** cresce no país, assim como o desejo de produtores locais de aumentar a presença em outros lugares.

Mas esses pequenos empresários têm dificuldades para expandir a área de atuação. Entre as razões estão a apresentação e o acabamento dos artigos, segundo empresários e consultores.

Rodrigo Bolton, dono da Ateliê Especiarias, de São Paulo, é um dos que dizem que os produtos podem ser aperfeiçoados para alcançar novos consumidores.

O empresário esteve na Fiam (Feira Internacional da **Amazônia**), realizada de 26 a 29 de outubro, e explica que 30% dos produtos são sofisticados, com sementes lapidadas e design diferenciado. "Os outros 70% precisam de dicas de acabamento e de montagem, mas [os produtores] aceitam sugestões e produzem conforme o desenho."

Hudson Fonseca/Divulgação

Graça Santos apresenta seus produtos a consumidor

Uma das soluções para avançar em relação à qualidade foi dada pela **Suframa** (**Superintendência** da **Zona Franca** de **Manaus**) e pela **Fucapi** (Fundação Centro de Análise, Pesquisa e Inovação Tecnológica) no evento: a criação do Selo Amazônico.

A ideia é certificar artigos que atendam a critérios como qualidade dos itens, segurança na confecção e **desenvolvimento** econômico da região (leia mais abaixo).

"Pretendemos agregar valor econômico aos produtos que utilizam matéria-prima oriunda da biodiversidade da **Amazônia** e que tenham todo o processo produtivo -ou parte dele- instalado na região", explica a coordenadora do projeto Hyelen Gouvêa. A expectativa, diz ela, é que o selo estampe itens a partir do início de 2013.

O **mercado** de artigos com a grife da **Amazônia** é cada vez mais extenso -inclui artesanato, produtos fitoterápicos e artefatos de madeira. Graça Santos, dona da Complevida, contribui com mais um: complementos alimentares naturais com grãos e cereais na composição.

A fórmula foi desenvolvida por ela, para uso próprio, após uma crise de depressão. "Procurei um laboratório para certificar a eficiência."

Ela diz que começou a venda boca a boca e, por semana, faturava R\$ 300. "Hoje vendo R\$ 4.000 por semana."

"Os artesãos e microprodutores ainda precisam de assistência técnica para que os produtos sejam cada vez mais desejados", considera Syglia Saad, coordenadora de projeto de orgânicos na região.

	VEÍCULO G1	EDITORIA	
	TÍTULO Nova fábrica de fibras deve gerar 600 novos empregos em <u>Manaus</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

A fábrica será inaugurada no próximo dia 9 de novembro, no PIM.


A expectativa é também reduzir **importações** brasileiras do produto da Índia.

A instalação da indústria de beneficiamento de juta e malva, Brasjuta, deverá gerar cerca de 600 novos postos de trabalho diretos no Polo Industrial de **Manaus (PIM)**. A fábrica será inaugurada no próximo dia 9 de novembro, às 10h, com a expectativa de fomentar a cadeia produtiva do segmento no Estado.

O investimento na indústria totaliza R\$ 30 milhões, dos quais R\$ 13,5 milhões são recursos provenientes da Agência de Fomento do Estado do **Amazonas** (Afeam).

De acordo com o presidente da Afeam, Pedro Falabella, a inauguração da Brasjuta marca a retomada da indústria de fibras no Estado que, nos tempos áureos, chegou a 90 mil toneladas ao ano de juta e malva. A expectativa com a revitalização da **produção** é também reduzir as **importações** brasileiras do produto da Índia.

Segundo Falabella, o governo do Estado mantém ações de crédito junto aos jaticultores, com o custeio da **produção**, apoiando na aquisição de sementes, e de apoio à comercialização junto a cooperativas e associações.

	VEÍCULO G1	EDITORIA	
	TÍTULO Governo anuncia intervenções viárias nas imediações da Ponte Rio Negro		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Não há data para o início das obras, segundo governo.

Serão construídas passagens em desnível na Coronel Pedro Teixeira.

O Governo do **Amazonas** anunciou, neste fim de semana, que fará novas intervenções viárias para dar fluidez ao trânsito nas vias de acesso à ponte Rio Negro, inaugurada no dia 24 de outubro. Serão construídas duas passagens em desnível na Avenida Coronel Pedro Teixeira (estrada da Ponta Negra), em frente à Igreja Restauração. Já o retorno na subestação da **Manaus** Energia, deverá ser deslocado para mais adiante, a cerca de 600 metros. O governo aguarda a liberação de financiamento, já aprovado no Banco Nacional de **Desenvolvimento** Econômico e Social (**BNDES**), para iniciar as obras.

De acordo com a Agência de Comunicação do Governo do **Amazonas**, outras três intervenções serão feitas no lado de **Manaus** para dar alternativas de saída da ponte. Uma por dentro da Compensa, em direção ao Centro, passando pela Glória e São Raimundo, e outra ligando os bairros Santo Agostinho e Lírio do Vale, Zona Oeste, onde também está

sendo planejada uma terceira passagem de nível, cruzando a Avenida Coronel Pedro Teixeira. Ainda segundo a assessoria, o Governo aguarda a liberação de cerca de R\$ 160 milhões, já aprovados no **BNDES** para a duplicação da rodovia Manuel Urbano (AM-070), de Iranduba até Manacapuru, com contrapartida do Estado.

Segundo o governador Omar Aiz, o novo retorno na estrada da Ponta Negra, está sendo discutido com o Exército, que deverá liberar o espaço para a obra. Tem alguns ajustes que precisam ser feitos para melhorar o trânsito naquela área, que já tinha engarrafamentos antes da ponte entrar em operação e que tende a se agravar, porque está sendo construído um grande shopping na Ponta Negra e uma série de novas incorporações imobiliárias, justificou.

Já em relação às duas saídas pela Compensa e Lírio do Vale, esta última com passagem de nível, ele afirmou ter autorização do empréstimo para o ano que vem.