



**SUPERINTENDÊNCIA  
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

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

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

Nesta edição 16 **matérias**

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, domingo, 15 de janeiro de 2012

<b>A CRITICA</b> Aúdio A Crítica ..... VEICULAÇÃO LOCAL	1
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Às vésperas da reforma, Dilma convoca ministros..... VEICULAÇÃO NACIONAL	2
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Mantega cogita deixar Fazenda, diz revista ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	4
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Custo de vida do Brasil supera o dos EUA ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	5
<b>O ESTADO DE SÃO PAULO</b> Alto custo afeta principalmente a indústria nacional ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	6
<b>FOLHA DE SÃO PAULO</b> Zona Franca da Argentina faz 'maquiagem' de produto chinês ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	8
<b>FOLHA DE SÃO PAULO</b> Zona Franca da Argentina faz 'maquiagem' de produto chinês ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	10
<b>PÁGINA 20</b> Grupo chinês Universal Timber vai investir R\$ 40 milhões no Acre ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	12
<b>O GLOBO</b> Na rota dos investimentos..... VEICULAÇÃO NACIONAL	13
<b>O GLOBO</b> Um modelo para dar certo na Amazônia ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	14
<b>O GLOBO</b> Panorama Político :: Ilmar Franco..... VEICULAÇÃO NACIONAL	15
<b>REVISTA ÉPOCA</b> Guido Mantega: "Dilma vai manter o número de ministérios" ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	17
<b>PORTAL DA AMAZÔNIA</b> Polo Naval do Amazonas fecha 2011 com faturamento de R\$ 1 bilhão..... VEICULAÇÃO NACIONAL	22
<b>PORTO E NAVIOS</b> Porto do PIM: talvez em 2015..... VEICULAÇÃO NACIONAL	23
<b>MUNDO DO MARKETING</b> Brasileiros se reúnem com Ministro Fernando Pimentel ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	24
<b>AC24HORAS</b> Dilma constrói ponte Rondônia/Amazonas e projeto que tiraria o Acre do isolamento não sai do papel ..... VEICULAÇÃO NACIONAL	25

	VEÍCULO <b>A CRITICA</b>		EDITORIA
	TÍTULO <b>Aúdio A Crítica</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL

A coluna Sim Não deste domingo destaca a as medidas impostas pela Argentina contra produtos fabricados no **Brasil** e como isso pode afetar o Polo Industrial de **Manaus**. A coluna também destaca a presença em massa de funcionários de alto escalão do governador Omar Aziz em seu programa de rádio

semanal e o desabafo de Francisco Praciano na internet alegando que é cada vez mais difícil fazer política séria no **Amazonas**.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Às vésperas da reforma, Dilma convoca ministros</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

## Às vésperas da reforma, Dilma convoca ministros para traçar novo plano de voo

### VERA ROSA / BRASÍLIA - O Estado de S.Paulo

Às vésperas de promover uma reforma no primeiro escalão, a presidente Dilma Rousseff fará três dias consecutivos de reuniões setoriais com grupos de ministros, nesta semana, para discutir os cortes de despesas no Orçamento e os projetos prioritários para 2012. Dilma quer um plano de voo que também sirva para os novos ministros e melhore a gestão do governo depois da temporada de crises políticas.

Os encontros com a presidente ocorrerão nas próximas quinta e sexta-feira e também no sábado. Serão preparatórios para a primeira reunião ministerial do ano, marcada para o dia 23.

"É melhor assim porque, com 38 ministros, não conseguimos obter uma avaliação detalhada nem aprofundar os assuntos num único dia", afirmou Dilma, em conversa reservada.

Empenhada em fazer o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) andar e em pôr de pé os programas sociais, mesmo com a tesourada no Orçamento - que será anunciada em fevereiro -, a presidente dividiu a equipe em grupos de **Produção**, Infraestrutura, Comunicações e Ciência e Tecnologia e Direitos Humanos.

O **Ministério** da Fazenda acredita que será necessário um corte drástico nos gastos, na casa de R\$ 60 bilhões, para cumprir a meta cheia de superávit primário, de 3,1% do Produto Interno Bruto (**PIB**). Dilma, porém, cobra novos cálculos e tenta fazer um ajuste menor, porque quer preservar os investimentos neste ano de eleições.

Ao enviar na sexta-feira os ofícios de convocação para os encontros setoriais com Dilma, a ministra-chefe da Casa Civil, Gleisi Hoffmann, pediu que todos os auxiliares compareçam munidos de um CD com a prestação de contas de suas pastas.

Dilma está muito preocupada com os problemas de gestão e com o agravamento da turbulência internacional. No Palácio do Planalto, a avaliação é a de que os quatro fóruns

do governo, lançados em 2011 (**Desenvolvimento** Econômico, Infraestrutura, **Desenvolvimento** Social e Direitos e Cidadania), não funcionaram. Além disso, os programas sociais acabaram ofuscados por uma crise atrás da outra.

### Reforma

Pré-candidato do PT à Prefeitura de São Paulo, o ministro da Educação, Fernando Haddad, pode ser o único a deixar a equipe pouco antes da reforma ministerial, prevista para fevereiro. Em conversa com Haddad, na semana passada, Dilma garantiu que autorizaria a saída dele até o dia 30 deste mês.

O substituto de Haddad já está escolhido: será o ministro da Ciência e Tecnologia, Aloizio Mercadante (PT).

A presidente também quer convencer o PP a apadrinhar a volta de Márcio Fortes ao **Ministério** das Cidades, no lugar de Mário Negromonte. Ex-titular da pasta no governo Lula, Fortes comanda hoje a Autoridade Pública Olímpica (APO).

A simpatia de Dilma por Fortes contraria o PT, que luta para retomar o controle do **Ministério** das Cidades, dono de um orçamento de R\$ 8,92 bilhões. É nessa cadeira - ocupada por Olívio Dutra (PT) no primeiro mandato de Luiz Inácio **Lula** da Silva - que os petistas sonham em ver o deputado José De Filippi Jr., ex-tesoureiro da campanha presidencial.

O retorno do PT para Cidades é considerado improvável, mas a saída de Negromonte aparece como "favas contadas" nos bastidores do Palácio do Planalto. Tanto que também assanha o PMDB do ministro da Secretaria de Assuntos Estratégicos, Moreira Franco, louco para mudar de lugar na Esplanada.

Um emissário de Dilma sondou, no fim do ano passado, o senador Francisco Dornelles (RJ), presidente do PP, sobre a opção Márcio Fortes em Cidades. Disposta a evitar atritos com aliados neste ano eleitoral, Dilma quer saber se há resistências a Fortes, o seu preferido para a vaga. Publicamente, no entanto, Dornelles nega o contato.

"Eu espero que o **Ministério** das Cidades seja mantido com o PP, mas a presidente é livre para nomear e demitir", desconversou o senador. Cauteloso, Dornelles disse, ainda, que


a relação de Negromonte com a bancada do PP na Câmara está "pacificada". Não é bem assim.

Mais da metade dos 39 deputados do partido quer que o ministro - acusado de oferecer mesada de R\$ 30 mil aos parlamentares, em troca de apoio - deixe logo o cargo.

"De qualquer forma, o que estou dizendo é que o Mário tem o apoio da presidência do partido", insistiu Dornelles. Em agosto do ano passado, Negromonte previu que

a briga entre os seus aliados e os de Márcio Fortes terminaria "em sangue".

Diante do impasse, a bancada do PP na Câmara prefere indicar o deputado Márcio Reinaldo (MG) para Cidades. Nesse cenário, tudo indica que, se voltar ao poderoso **Ministério**, Fortes será puxado na cota de Dilma, e não na do partido.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Mantega cogita deixar Fazenda, diz revista</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

### BRASÍLIA - O Estado de S.Paulo

**Nos bastidores da Esplanada durante a semana passada circulou a informação de que o ministro da Fazenda, Guido Mantega, avalia a hipótese de deixar o cargo. Segundo reportagem da mais recente edição da revista Época, ele se afastaria neste início de ano para cuidar do tratamento de saúde de sua mulher, na capital paulista.**

A assessoria de imprensa do **Ministério**, porém, informou ontem que Mantega "não cogitou nem cogita deixar o governo."

Desde o final de 2011, no entanto, o ministro da Fazenda tem passado mais tempo em São Paulo, onde despacha de um escritório do **Ministério**.

Nos bastidores, já se comentava que a razão disso era a doença da esposa - um câncer, segundo a Época. E circulava, em caráter especulativo, a possibilidade de ele afastar-se por esse motivo.


"Realmente tem a doença, mas não acho que ele vá sair por isso", comentou um ministro, que preferiu se manter no anonimato. Mantega é hoje um dos ministros mais próximos da presidente Dilma Rousseff.

Na hipótese da saída, ele seria substituído por Nelson Barbosa, atualmente secretário executivo da pasta, também homem de confiança da presidente.

A especulação atingiu seu auge na quarta-feira, quando Mantega interrompeu suas férias para conversar com a presidente Dilma Rousseff durante almoço. Como Barbosa tinha tido uma audiência pouco antes, houve quem concluísse que se tratava da mudança no comando da Fazenda - o que não se confirmou.

No dia seguinte, quinta-feira, ele acompanhou a presidente em visita a São Paulo.

Tendo atuado como um dos conselheiros econômicos na elaboração do programa de campanha de Dilma, Barbosa tem acesso direto à presidente e esteve cotado para vários cargos durante a transição, inclusive o de ministro da Fazenda. Mas nem o próprio secretário alimenta a expectativa de tornar-se ministro. "É mais fácil o inferno congelar do que eu virar ministro", disse ele a um amigo. / LU AIKO OTTA e EDUARDO CUCOLO

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Custo de vida do <u>Brasil</u> supera o dos EUA</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Dados de 187 países-membros do FMI relativos ao ano passado apontam fato considerado anormal para um país emergente**

**FERNANDO DANTAS / RIO - O Estado de S.Paulo**

O custo de vida do Brasil superou o dos Estados Unidos em 2011, quando medido em dólares, segundo dados do Fundo Monetário Internacional (FMI) sobre o **PIB** dos 187 países-membros. Este fato é extremamente anormal para um país emergente. Em uma lista do FMI de 150 países em desenvolvimento, o Brasil é praticamente o único cujo custo de vida supera o americano em 2011, o que significa dizer que é o mais caro em dólares de todo o mundo emergente.

Na verdade, há outros quatro casos semelhantes, mas referentes a São Vicente e Granadinas, um arquipélago minúsculo; Zimbábue, país cheio de distorções, onde a hiperinflação acabou com a moeda nacional; e Emirados Árabes Unidos e Kuwait, de população muito pequena, gigantesca produção de petróleo e renda per capita de país rico.

Considerando economias diversificadas como o Brasil, contam-se nos dedos, desde 1980, os episódios em que qualquer um de mais de cem países emergentes apresentasse, em qualquer ano, um custo de vida (convertido para dólares) superior ao dos Estados Unidos.

Há uma explicação para isso. O preço da maioria dos produtos industriais tende a convergir nos diferentes países, descontadas as tarifas de importação. Isso ocorre porque eles

podem ser negociados no mercado internacional, e, caso estejam caros demais em um país, há a possibilidade de importar. Mas a maioria dos serviços, de corte de cabelo a educação e saúde, não fazem parte do comércio exterior. Assim, eles divergem muito em preço entre os países.

Em nações ricas, com salários altos, os serviços geralmente são muito mais caros do que nos emergentes. Isso se explica tanto pelo fato de que a renda maior tende a puxá-los para cima, como pelo fato de que a mão de obra empregada no setor de serviços recebe muito mais e representa um custo maior. Dessa forma, é principalmente o setor de serviços que faz com que o custo de vida seja mais alto no mundo avançado. Na comparação com os Estados Unidos, os países emergentes são quase sempre mais baratos.

É por isso que espanta que o Brasil apareça como mais caro do que os EUA nas tabelas de projeções do **PIB** de 2011 do FMI. "Essa inversão mostra que as coisas estão fora do padrão, porque a taxa de câmbio está completamente fora do padrão histórico, com uma valorização gigantesca nos últimos anos", diz o economista Armando Castelar, do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre), da Fundação Getúlio Vargas (FGV) no Rio.

O custo de vida relativo dos países pode ser derivado da comparação entre as estimativas do FMI para o **PIB** em dólares correntes e o **PIB** ajustado pela paridade de poder de compra (PPP). Esse segundo método busca neutralizar - ao se fazer o cálculo do **PIB** - a diversidade dos preços, convertidos para dólares, dos mesmos produtos em diferentes países.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Alto custo afeta principalmente a indústria nacional</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Para diretor do IEDI, ou o Brasil aumenta a produtividade e fica mais barato ou vai se tornar precocemente uma economia de serviços**

**FERNANDO DANTAS / RIO - O Estado de S.Paulo**

O alto custo do Brasil, calculado em dólares, é um problema particularmente espinhoso para a indústria. O setor de serviços, cujo encarecimento é a principal causa do fenômeno no País como um todo, está muito mais isolado da competição internacional. E o setor de matérias-primas, apesar de exposto à concorrência externa, se beneficia da grande alta de preços internacionais.

A indústria, porém, tem de lidar simultaneamente com o alto custo do Brasil e com preços internacionais deprimidos pela combinação da avassaladora e barata produção chinesa com a demanda combatida dos países ricos. "Ou o Brasil fica mais barato e aumenta a produtividade ou vamos virar precocemente uma economia de serviços", diz Júlio Sérgio Gomes de Almeida, diretor executivo do Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi).

Ele acredita que há um processo de desindustrialização relativa, que define como o apequenamento da parcela da indústria diante da expansão dos serviços. Para Gomes de Almeida, o Brasil corre o risco de envelhecer, ficar caro e se desindustrializar antes de ficar rico.

O alto preço das commodities exportadas pelo Brasil e os fluxos de capitais são apontados como as principais razões para a valorização do real, o fator mais importante para explicar por que o País está tão caro. Os capitais são atraídos pela boa forma econômica do Brasil e pelos juros ainda bastante elevados, na comparação com as taxas próximas a zero do mundo rico.

Para Armando Castelar, do Instituto Brasileiro de Economia (Ibre), da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a valorização do real, embora em parte causada pelo preço das exportações, hoje reflete principalmente a entrada de dinheiro no País.

"Estão imprimindo dinheiro loucamente lá fora", ele diz, referindo-se à política dos Federal Reserve (Fed, banco central americano) e do Banco Central Europeu (BCE) de injetar liquidez na economia comprando títulos em poder do público.

O economista Francisco Lopes, sócio-fundador da consultoria Macrométrica e ex-presidente do Banco Central (BC), se diz muito menos preocupado hoje com a atração de capitais pelo Brasil do que em meados do ano passado, quando escreveu um artigo para o jornal Valor Econômico, alertando sobre o risco de uma "bolha de acumulação de reservas". Ele defende os cortes da Selic, a taxa básica, pelo Banco Central, que diminuíram o ganho dos capitais especulativos.

"Mas, mesmo no nível atual, de R\$ 1,80, o câmbio ainda está atrasado - o BC tem de continuar a baixar os juros devagar, de modo que o real se desvalorize gradativamente e a inflação não saia de controle", ele diz.

Outro fator que pode explicar parcialmente o alto custo de vida no Brasil, quando comparado a outros emergentes, é a grande carga tributária e os impostos indiretos que incidem sobre o consumo.

O nível de câmbio real, porém, é geralmente apontado como o principal fator. O câmbio real não é definido apenas pela cotação do dólar, mas também pelos movimentos de outras moedas relevantes para o Brasil e pela inflação. Como a inflação do Brasil é maior que a americana, o País torna-se mais caro, e o câmbio real se valoriza, mesmo que a cotação do dólar fique constante.



O consultor Affonso Celso Pastore, ex-presidente do BC, diz que o alto custo da economia brasileira, medido em **dólares**, tem claramente uma implicação sobre a competitividade do País. "O quantum (a quantidade, independentemente de preço) da **exportação** brasileira está parado", ele observa.

Castelar, que tem recomendações parecidas com as de Pastore para o **Brasil** lidar com a situação de câmbio valorizado e seus impactos na indústria, lista um

conjunto de ações: aumento do esforço fiscal, para ampliar a poupança pública, o que poderia mitigar a valorização; retomada das reformas e de uma agenda de longo prazo, com ajuste estrutural das contas públicas, atacando o déficit da Previdência; melhora do ambiente de negócios; e investimentos em infraestrutura.

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Zona Franca da Argentina faz 'maquiagem' de produto chinês</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

**Empresas da Terra do Fogo são suspeitas de só montar aparelhos e incorporar poucos elementos locais**

**Polo colabora para boom de eletrônicos no país e é considerado êxito da política industrial da presidente**

**SYLVIA COLOMBO**

**ENVIADA ESPECIAL A USHUAIA**

A versão argentina da Zona Franca de Manaus, na Terra do Fogo, é suspeita de servir apenas como "maquiadora" para montar componentes da China. O polo é considerado um dos grandes êxitos da política industrial da presidente Cristina Kirchner.

A reportagem visitou o local e observou que as peças já chegam em forma de kit ou com informações muito claras de como os produtos devem ser montados. Uma vez terminados lá, recebem o selo "made in Argentina".

A produção é bastante voltada ao mercado interno, mas, caso seja vendida a outros países do Mercosul, recebe os mesmos benefícios de produtos locais.

A lei argentina diz que, para um produto ser considerado nacional, é preciso conter pelo menos 40% de produto local integrado. A ideia é que, quando as peças cheguem ali, seja feita a integração de componentes argentinos, que pode se dar na composição, na embalagem ou no processo de fabricação do produto.

Há suspeitas de que muitas empresas não sigam essa determinação. Em geral, as fábricas só montam os aparelhos que chegam desmontados da Ásia (os chamados CKD, "completely knocked-down"), incorporam poucos elementos locais (em geral embalagens e cabos) e o produto está pronto.

"Trata-se de um drible legalizado. A Argentina nem tem como integrar muito produto local, não há produção de plástico ou de componentes para isso. E, assim, chineses estão entrando de graça, sem pagar taxas, e isso impacta a indústria do Brasil, que não tem como competir", diz José Augusto de Castro, da AEB (Associação de Comércio Exterior do Brasil).

A Argentina vive um verdadeiro boom do consumo de eletroeletrônicos. Essa foi uma das principais razões

apontadas por analistas ouvidos pela Folha para explicar a vitória de Cristina Kirchner nas eleições.

Com a economia local crescendo a um índice de 7%, o poder de compra dos argentinos aumentou. Somem-se a isso as travas cada vez mais duras contra a importação de produtos estrangeiros e o resultado é um boom na fabricação de eletroeletrônicos.

**DESTINO**

A Terra do Fogo foi o local escolhido pelo governo, nos anos 70, para dar início a um projeto de incentivo e promoção da indústria, aos moldes da Zona Franca de Manaus.

A ilha austral é um destino muito procurado por turistas, porém pouco habitado (150 mil habitantes que se dividem, principalmente, entre as cidades de Rio Grande e Ushuaia). Construir o polo ali corresponde a um objetivo histórico dos governos argentinos de povoar a Patagônia.

Surgiram, então, as primeiras fábricas. Nos anos 90, porém, com as políticas liberais de Carlos Menem (1989-1999), a indústria local perdeu a batalha contra os importados, que saíam mais em conta pelo fato de a economia ser dolarizada. Muitas empresas tiveram de fechar suas portas.

"Íamos pedir comida na porta dos supermercados", diz Monica Acosta, presidente da cooperativa Renacer, que nasceu das cinzas da falida Aurora e hoje emprega 140 ex-funcionários na fabricação de micro-ondas.

Hoje, a Terra do Fogo é responsável por mais de 90% das TVs vendidas na Argentina e lidera na produção para o mercado interno de eletroeletrônicos como câmeras, celulares e ar-condicionado.

**COMPUTADORES**

A bola da vez são os computadores. Algumas das 23 empresas instaladas no local já faziam notebooks. Agora, a Sony anunciou investimento de US\$ 30 milhões para produzir a marca Vaio por meio de uma empresa local.

Sanyo, Philips, Motorola, Nokia, LG e Lenovo são marcas produzidas na região.

Para o economista Dante Sica, da consultoria Abeceb, trata-se de empreendimento discutível. "Como toda área de exceção, o governo precisa colocar dinheiro lá de tempos em tempos. E ainda há o custo de desgastar as relações com países do qual importamos coisas, como o Brasil."

O secretário da Indústria da Terra do Fogo, Juan Ignacio Garcia, afirma que o "made in Argentina" está garantido porque a origem deve considerar os processos de produção. "E nós fabricamos as placas de memória dos aparelhos."

	VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Zona Franca da Argentina faz 'maquiagem' de produto chinês</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

## SYLVIA COLOMBO

**Empresas da Terra do Fogo são suspeitas de só montar aparelhos e incorporar poucos elementos locais**

**Polo colabora para boom de eletrônicos no país e é considerado êxito da política industrial da presidente**

A versão argentina da **Zona Franca** de **Manaus**, na Terra do Fogo, é suspeita de servir apenas como "maquiadora" para montar componentes da China. O polo é considerado um dos grandes êxitos da política industrial da presidente Cristina Kirchner.

A reportagem visitou o local e observou que as peças já chegam em forma de kit ou com informações muito claras de como os produtos devem ser montados. Uma vez terminados lá, recebem o selo "made in Argentina".

A **produção** é bastante voltada ao **mercado** interno, mas, caso seja vendida a outros países do **Mercosul**, recebe os mesmos benefícios de produtos locais.

A lei argentina diz que, para um produto ser considerado nacional, é preciso conter pelo menos 40% de produto local integrado. A ideia é que, quando as peças cheguem ali, seja feita a integração de componentes argentinos, que pode se dar na composição, na embalagem ou no processo de fabricação do produto.

Há suspeitas de que muitas empresas não sigam essa determinação. Em geral, as fábricas só montam os aparelhos que chegam desmontados da Ásia (os chamados CKD, "completely knocked-down"), incorporam poucos elementos locais (em geral embalagens e cabos) e o produto está pronto.

"Trata-se de um drible legalizado. A Argentina nem tem como integrar muito produto local, não há **produção** de plástico ou de componentes para isso. E, assim, chineses estão entrando de graça, sem pagar taxas, e isso impacta a indústria do Brasil, que não tem como competir", diz José Augusto de Castro, da AEB (Associação de **Comércio** Exterior do Brasil).

A Argentina vive um verdadeiro boom do consumo de eletroeletrônicos. Essa foi uma das principais razões

apontadas por analistas ouvidos pela Folha para explicar a vitória de Cristina Kirchner nas eleições.

Com a economia local crescendo a um índice de 7%, o poder de compra dos argentinos aumentou. Somem-se a isso as travas cada vez mais duras contra a **importação** de produtos estrangeiros e o resultado é um boom na fabricação de eletroeletrônicos.

## DESTINO

A Terra do Fogo foi o local escolhido pelo governo, nos anos 70, para dar início a um projeto de incentivo e promoção da indústria, aos moldes da **Zona Franca** de **Manaus**.

A ilha austral é um destino muito procurado por turistas, porém pouco habitado (150 mil habitantes que se dividem, principalmente, entre as cidades de Rio Grande e Ushuaia). Construir o polo ali corresponde a um objetivo histórico dos governos argentinos de povoar a Patagônia.

Surgiram, então, as primeiras fábricas. Nos anos 90, porém, com as políticas liberais de Carlos Menem (1989-1999), a indústria local perdeu a batalha contra os **importados**, que saíam mais em conta pelo fato de a economia ser dolarizada. Muitas empresas tiveram de fechar suas portas.

"Íamos pedir comida na porta dos super**mercados**", diz Monica Acosta, presidente da cooperativa Renacer, que nasceu das cinzas da falida Aurora e hoje emprega 140 ex-funcionários na fabricação de micro-ondas.

Hoje, a Terra do Fogo é responsável por mais de 90% das TVs vendidas na Argentina e lidera na **produção** para o **mercado** interno de eletroeletrônicos como câmeras, celulares e ar-condicionado.

## COMPUTADORES

A bola da vez são os computadores. Algumas das 23 empresas instaladas no local já faziam notebooks. Agora, a Sony anunciou investimento de US\$ 30 milhões para produzir a marca Vaio por meio de uma empresa local.

Sanyo, Philips, Motorola, Nokia, LG e Lenovo são marcas produzidas na região.

Para o economista Dante Sica, da consultoria Abeceb, trata-se de empreendimento discutível. "Como toda área de exceção, o governo precisa colocar dinheiro lá de tempos em tempos. E ainda há o custo de desgastar as relações com países do qual importamos coisas, como o Brasil."

O secretário da Indústria da Terra do Fogo, Juan Ignacio Garcia, afirma que o "made in Argentina" está garantido porque a origem deve considerar os processos de produção. "E nós fabricamos as placas de memória dos aparelhos."



VEÍCULO  
PÁGINA 20

EDITORIA

TÍTULO

**Grupo chinês Universal Timber vai investir R\$ 40 milhões no Acre**

ORIGEM  
INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO

ENFOQUE  
DE INTERESSE

VEICULAÇÃO  
NACIONAL

A política ambiental séria, os incentivos industriais e a organização estatal foram os atrativos acreanos que chamaram atenção da Universal Timber, empresa ligada a um grupo de investidores chineses que decidiu trazer para o Acre sua sede no Brasil. A meta é que até maio as instalações estejam concluídas na cidade de Sena Madureira para o início das atividades, enquanto a estrutura que será montada também em Feijó é preparada.

A Universal Timber fará um investimento total de aproximadamente R\$ 40 milhões no Acre. As duas fazendas para o manejo de madeira foram adquiridas em 2009. "Também temos investimentos no Pará e em Rondônia, mas a seriedade que encontramos nos órgãos estatais aqui não é vista em outro estado. Aqui o Imac segue as normativas necessárias e isso é algo que nós precisamos para trabalhar. Dos investimentos feitos no Brasil o único projeto que obteve sucesso foi o acreano. Conseguimos trabalhar de forma bacana, honesta e lucrativa", disse Lauro Gomes, representante da empresa.

O governador Tião Viana recebeu na manhã de ontem, 14, os representantes da Universal Timber, incentivou a atividade, abriu as portas do estado e aproveitou para pedir seriedade com a política ambiental praticada no Acre.

VIANA recebeu ontem em seu gabinete os representantes da empresa

"Aqui pode ser o melhor do Brasil para se trabalhar com a madeira. Temos uma política ambiental reconhecida, um ordenamento estatal e muito respeito pelas empresas que vem investir no Acre, à luz da legalidade. O lucro faz parte do negócio, mas é preciso respeitar a legislação. Aqui vocês não vão encontrar situações ilícitas, mas a única coisa que

queremos de vocês é que gerem emprego e respeitem as leis. Fazendo assim, vocês terão todo o apoio do governo do estado, e isso pode abrir muitas portas", disse.

A empresa decidiu se instalar em Feijó após a certeza que a região será atendida pelo linhão de energia, possibilitando o trabalho da indústria. Alguns processos industriais de beneficiamento da madeira extraída no município serão feitos em parceria com o polo moveleiro local, como a fabricação de portas. Uma planta industrial também será instalada na Zona de Processamento de Importação (ZPE).

O secretário de Indústria e Comércio, Edvaldo Magalhães, analisa o interesse da empresa chinesa em investir no Acre como "o acerto das nossas escolhas". Para ele, isso prova que a decisão em investir na BR-364, a política industrial e a luta pela ZPE foram acertadas.

"A empresa vai se instalar em Feijó porque agora temos uma estrada que liga o Juruá ao Pacífico. Nunca falamos em ZPE com ela e fomos procurados para que uma planta industrial possa ser instalada lá dentro. Porque? Porque a nossa ZPE será a primeira a funcionar no Brasil. E eles são um grupo chinês. Nós somos o estado brasileiro mais próximo da China. Temos a saída para o Pacífico", explica.

Agência de Notícias do Acre

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Na rota dos investimentos</b>		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Praxe em todo início de ano, começa a discussão, ainda com o Congresso em recesso, de quanto terá de ser podado do Orçamento para fechar as contas públicas em dezembro. Em 2011, foi anunciado um corte de R\$50 bilhões, para ser atingida a meta de um superávit primário pouco acima de 3% do **PIB**. Em novembro, o alvo já havia sido alcançado. Mas, como nos últimos anos, apenas pelo aumento da arrecadação - mais arrocho sobre o contribuinte - e por meio do corte nos investimentos, a pior maneira de conter gastos públicos. É animador, portanto, que a presidente Dilma Rousseff tenha escolhido como uma das prioridades para este ano, como alavanca do crescimento, estimular os investimentos públicos.

A noticiada intenção de Dilma vai em sentido oposto ao que fez o governo Lula, com Guido Mantega no **Ministério** da Fazenda, mantido por Dilma, quanto a bolha imobiliária americana explodiu, em fins de 2008, e levou junto bancos de Wall Street. Na época, para se contrapor às pressões recessivas vindas de fora, escolheu-se o pior caminho: inflar os gastos em custeio. Pior porque, ao contrário dos investimentos, este tipo de despesa tende à eternização: salários do funcionalismo, benefícios previdenciários e assistencialistas. Só são cortados pela inflação. Quando a conjuntura da economia exige o acionamento dos freios, penalizam-se os investimentos, e se o BC for obrigado a elevar os juros básicos, afeta todo o conjunto da **produção** (renda, emprego).

Estabelecida a correta estratégia de privilegiar os investimentos para estimular o crescimento, a questão é como fazê-lo, diante de um Orçamento muito engessado, e considerando que não é aceitável reduzir o superávit primário. Ele funciona como cláusula de segurança para o **Brasil** num mundo em tumulto, em que os desequilíbrios fiscais servem, mais do que nunca, como termômetro do risco dos países.

Especula-se sobre um corte/contingenciamento de R\$60 bilhões - dez bilhões a mais que o anunciado para 2011. Agora terá de ser para valer, pois o esfriamento da economia reduz o ímpeto na entrada de recursos na caixa registradora da Receita. O truque de atingir o superávit nas contas públicas à custa do contribuinte terá limitações este ano.

Apenas o aumento de mais de 14% do salário mínimo, já em vigor, representa uma despesa de R\$23 bilhões. Terá de ser compensada de alguma maneira. Por isso, o Palácio precisa continuar firme na resistência a reajustes que aumentem a já pesada conta de custeio: funcionalismo, aposentados com benefícios acima de um salário mínimo, por exemplo. Mesmo que seja ano eleitoral, Dilma terá de justificar a imagem de uma dura administradora.

Estimular os investimentos tem respaldo nos livros-textos de economia e supre séria carência do país. Nos últimos tempos, os investimentos públicos pouco ultrapassaram os 2% do **PIB**, quando já se aproximaram dos 10%. E como a participação do setor privado é limitada na infraestrutura, há gargalos por todos os lados: aeroportos, acesso a portos, rodovias, ferrovias, transporte urbano de massa. Com as enxurradas de 2011 e 2012, a degradação de parte desta infraestrutura se agravou.

Motivos não faltam para Dilma seguir esta rota. Mas precisará de firmeza política.

	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Um modelo para dar certo na <u>Amazônia</u></b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Ademanda por energia elétrica no Brasil deverá crescer a um ritmo de 4,5% ao ano até 2020. Para manter sua matriz energética limpa e alimentada por fontes renováveis, o país terá de privilegiar a construção de novas hidrelétricas. Atualmente, cerca de 85% da capacidade instalada de geração de eletricidade no Brasil são de usinas hidráulicas. Poucas nações do planeta têm condições de manter este percentual. Aqui, como há um grande potencial ainda a ser explorado, tal proporção deve permanecer pelas próximas décadas, mesmo com o avanço de outras fontes renováveis (a eólica, a biomassa e, agora, também a solar). O grande potencial a ser explorado está na chamada Amazônia Legal.

Embora mais distantes dos principais centros de consumo, as usinas amazônicas têm merecido prioridade no planejamento do setor elétrico pelo enorme potencial de geração que possuem. Por isso, mesmo considerando-se os custos diretos de transmissão de energia, e os indiretos (compensações sociais e ambientais), o investimento é adequado economicamente, e financeiramente viável.

Hidrelétricas dependem do regime de chuvas e, dessa forma, conseguem aumentar sua capacidade de geração firme de eletricidade se estiverem conjugadas a reservatórios de acumulação de água. Trata-se de uma opção que o Brasil passou a descartar por razões essencialmente ambientais ou de caráter social. É que os reservatórios de acumulação, quando não aproveitam gargantas naturais (a exemplo do que ocorreu em Xingó, no Rio São Francisco), acabam inundando vastas extensões de terra.

Então, o país vem licenciando apenas hidrelétricas a fio d'água, que se baseiam no fluxo dos rios, sem acumulação além daquela decorrente da construção da barragem.

Se, por um lado, essa opção encareceu o custo da energia, por outro permitiu a utilização do potencial de regiões que merecem ser preservadas ao máximo pela sua biodiversidade. É o caso de áreas hoje não habitadas do Rio Tapajós e de afluentes, no Pará. Lá, será possível conciliar o aproveitamento da energia hidráulica com a preservação do ambiente. No entanto, o maior risco seria o de as obras causarem um fluxo migratório indesejável e difícil de ser revertido quando os empreendimentos estiverem concluídos. Assim, tanto o método construtivo como a operação futura dessas usinas terão de ser totalmente diferentes.

No Tapajós, não serão construídas vias permanentes para transporte de equipamentos e pessoal. Os deslocamentos terão de ser feitos pela via fluvial ou caminhos provisórios. Nenhuma concentração urbana poderá ser vizinha às usinas.

O conceito desse tipo de hidrelétrica, inédito no Brasil, se assemelha ao de plataformas de petróleo no mar, nas quais as pessoas ficam embarcadas por um determinado período e retornam para terra em embarcações ou helicópteros, deslocando-se depois para suas casas. Da mesma maneira que as plataformas, as usinas terão pontos de apoio em locais já ocupados.

Será uma experiência capaz de servir de modelo para o desenvolvimento sustentável de outras áreas da região amazônica.



	VEÍCULO O GLOBO	EDITORIA
	TÍTULO <b>Panorama Político :: Ilmar Franco</b>	
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

### O script de Dilma

A presidente Dilma não pretende divulgar de uma vez só as mudanças no Ministério. Sua intenção é anunciar no dia 30 o novo ministro de Ciência e Tecnologia e a transferência de Aloizio Mercadante para a Educação. No movimento seguinte, ela vai substituir o ministro Mário Negromonte (Cidades) por Márcio Fortes (PP). Em seguida, divulga os novos ministros do Trabalho (PDT) e das Mulheres (PT). O PR pediu, mas não vai levar a cabeça de Paulo Sérgio Passos (Transportes).

### Tom

Apesar de não terem gostado das declarações recentes do presidente do PMDB do Rio, Jorge Picciani, dirigentes do PT também não aprovaram o tom da nota do partido para rebatê-las. Dizem que o texto foi escrito "com o fígado".

DUAS TÁTICAS. O PT vai insistir neste ano na reforma política. O foco, diz o líder na Câmara, Paulo Teixeira (SP), à direita, é o financiamento público. O PMDB quer adiar as mudanças e remetê-las a uma consulta popular, de sete ou oito itens, nas eleições de 2014. O líder na Câmara, Henrique Alves (RN), afirma que quem deve decidir se o financiamento das campanhas será público ou privado são os eleitores.

Não tenho receio de falar mal do governo. Mas não adianta ficar dando tiro em todo mundo" - Sérgio Guerra, deputado federal (PE) e presidente do PSDB

A PRESIDENTE Dilma e o vice-presidente Michel Temer terão seu primeiro encontro do ano amanhã. O PMDB está na expectativa desta conversa para se movimentar ou não na reforma ministerial.

O GOVERNO brasileiro está à procura de empresas nacionais interessadas na construção de uma hidroelétrica no rio Artibonite, no Haiti.

UMA GRANDE empresa de construção civil transformou a rua de acesso ao Clube das Nações, frequentado pela diplomacia brasileira, em um canteiro de obras. O governo de Brasília cochila.

ILIMAR FRANCO com Fernanda Krakovics, sucursais e correspondentes

E-mail para esta coluna:  
panoramapolitico@oglobo.com.br

### Um dia após o outro

O suplente da senadora Marta Suplicy (PT-SP), Antonio Carlos Rodrigues (PR), que antes era um problema, agora virou solução. Marta acusava o então candidato ao governo de São Paulo, Aloizio Mercadante (PT), de ter imposto um suplente de outro partido como forma de amarrá-la no Senado pelos próximos oito anos. Agora, o PT quer emplacar Marta em um Ministério para que o PR, em retribuição, apoie a candidatura de Fernando Haddad (PT) à prefeitura de São Paulo.

### Nova forma

A presidente Dilma assina amanhã decreto com novas regras para outorga de rádios e TVs. Será mais rigorosa a demonstração da capacidade econômica. Ganhará mais pontos quem fizer jornalismo local e programação cultural própria.

### Verde lá e cá

A ministra Izabella Teixeira (Meio Ambiente) acertou com o governo americano parceria entre a Filadélfia e o Rio. Será criado aqui um centro de treinamento de mão de obra para empregos verdes, voltado para pessoas de baixa renda.

### Vigilância

O PSDB vai criar uma central parlamentar de acompanhamento da execução orçamentária. O foco

serão as grandes obras do governo. Os tucanos reclamam que as estatísticas oficiais não dão prioridade às obras estruturantes.

### **Para ganhar**

Tucanos afirmam que o prefeito Gilberto Kassab baixou a guarda ao propor um vice para o petista Fernando Haddad na disputa pela prefeitura de São Paulo. Nas conversas com o PSDB, Kassab tem insistido na candidatura de Guilherme Afif Domingos (PSD). "Se

ele pode indicar o vice do PT, por que não pode apoiar um candidato do PSDB?", questiona um tucano, alegando que seria muito mais coerente. A diferença é que Kassab acha Haddad e Afif mais competitivos do que os nomes do PSDB, com exceção de José Serra. Os tucanos estão com prévias marcadas para março, mas ainda esperam por Serra até fevereiro.

	VEÍCULO REVISTA ÉPOCA	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Guido Mantega: "Dilma vai manter o número de <u>Ministérios</u>"</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Dezembro foi magnânimo com o ministro Guido Mantega no plano profissional. Ele comemorou o cumprimento de quase todos os objetivos em sua área. Celebrou especialmente a manutenção de uma invencibilidade: em seis anos como ministro da Fazenda, a inflação ficou sempre dentro da meta (em 2011, como uma bola de tênis que resvala na linha, ficou exatamente no teto, 6,5%). Mantega também festejou quando o Centro de Pesquisa Econômica e de Negócios, uma empresa de consultoria britânica, anunciou que o Produto Interno Bruto do **Brasil** ultrapassara o da Inglaterra e se tornara o sexto do mundo. Ao longo de um mês de boas notícias na seara política, Mantega deu duas entrevistas a ÉPOCA: a primeira no dia 2, no gabinete da Presidência da República, em São Paulo, e a segunda no dia 29, no **Ministério** da Fazenda, em Brasília. A seguir, os principais trechos.

ÉPOCA Qual é seu balanço do primeiro ano do governo?

Guido Mantega Atravessamos esse mar revolto da crise internacional com relativa tranquilidade e atingimos nossos objetivos de política econômica e social. Implantamos no país um novo modelo de **desenvolvimento**, fortemente gerador de empregos. Mesmo com a economia crescendo menos que em 2010, criamos mais de 2 milhões de empregos formais. No momento em que o mundo está mergulhado no desemprego, com mais de 100 milhões de desempregados no mundo, é um grande feito. É claro que a crise mundial está aí, e nos atrapalhou.

ÉPOCA Em que, especificamente?

Mantega O setor industrial cresceu pouco em 2011.

ÉPOCA Cresceu pouco e chiou muito.

Mantega Exato. Porque é o mais atingido pela crise. Aumentou a concorrência, e produtos estrangeiros entraram com força no Brasil. A manufatura brasileira teve mais dificuldade para **exportar**.

ÉPOCA Faz tempo que o governo vem errando em relação à indústria. O senhor faz alguma autocrítica?

Mantega Não tem autocrítica. É uma situação internacional, difícil para todo mundo. O que fizemos foi criar

algumas linhas de defesa, botar a Receita Federal para fiscalizar mais, criar um departamento de inteligência.

ÉPOCA Outra crítica recorrente é que o governo gasta muito, e pessimamente.

Mantega Parece um chavão, que não tem fundamento na realidade.

ÉPOCA Não?

Mantega Não. Neste ano, cortamos gastos de custeio. Estamos fazendo mais com menos recursos. O que temos de separar do custeio são os programas sociais. O Bolsa Família me parece um recurso muito bem gasto. Agora, no custeio da máquina, apertamos muito. Se você pegar viagens e passagens de todos os **Ministérios**, cortamos 50% em diárias e passagens. E já vínhamos cortando nos anos anteriores. Limitamos a compra de aluguéis de prédios novos, material permanente, carros e mais não sei quê. Os principais gastos do governo, os gastos com pessoal, estão contidos. Não foram aprovados aumentos no Congresso nem para o Judiciário, nem para o Legislativo, nem para o Executivo.

ÉPOCA O senhor não acha que o número de **Ministérios** e de cargos de confiança é um absurdo?

Mantega Há **Ministérios** que respondem a questões sociais **importantes**; por exemplo, o **Ministério** da Igualdade Racial, que olha principalmente para a questão dos negros, ou o da Mulher, da condição feminina. São **Ministérios** pequenos.

ÉPOCA O senhor é favorável a um enxugamento?

Mantega Não sou favorável. Esses **Ministérios** gastam muito pouco e têm um diálogo social **importante** com esses segmentos da população. Dão representatividade.

ÉPOCA O senhor sente que a presidente Dilma quer reduzir o número de **Ministérios**?

Mantega A presidenta Dilma vai manter o número de **Ministérios**.

ÉPOCA Por que o senhor aumentou os impostos para os carros **importantes**?

Mantega Para proteger a indústria, a **produção** nacional, o emprego nacional. Para dar uma defesa, porque estávamos sendo invadidos.

ÉPOCA Há quem diga que não havia invasão nenhuma, risco, absolutamente nada disso, a não ser o forte lobby das montadoras.

Mantega Posso te convencer do contrário. Na indústria automobilística, a **importação** estava crescendo 40%. No setor têxtil, 40%.

ÉPOCA Mas, no setor automobilístico, o que eles estavam ganhando estava num padrão internacional bastante razoável...

Mantega Mas não é o que estavam ganhando. Não estou preocupado com isso. Quero que eles ganhem cada vez menos, que ganhem no volume, não numa quantidade pequena. Essa é uma filosofia: todo aumento de demanda era atendido por **importação**. Significa zero de crescimento da **produção** brasileira.

ÉPOCA Essa medida não incentiva a preguiça da indústria brasileira, que não melhora a qualidade do carro, não investe em melhoria tecnológica? Não prejudica o consumidor, que quer um carro melhor, que as montadoras daqui não têm condição de oferecer?

Mantega Não, porque temos aqui 15 montadoras. Quase todas as mais **importantes** estão instaladas no Brasil. Elas concorrem entre si. Olha a evolução do preço dos carros novos no Brasil. É abaixo da inflação. Eles estão reduzindo o preço pelo menos nos últimos cinco anos.

ÉPOCA O que se diz é que essa medida só atendeu a um lobby da Anfavea e dos sindicatos, sem nenhuma explicação do ponto de vista técnico.

Mantega Isso é bobagem. Por que estimulamos a indústria automobilística? Ela representa 23% do **PIB** industrial. É o setor que mais gera o efeito multiplicador na economia. Estimulamos também construção civil, eletroeletrônico, móveis, têxtil, praticamente os setores mais **importantes**. Que história de lobby é essa? Não entendo. Temos uma câmara criada em 2008, com 40 entidades de classe. Estão Abimaq, Abinee, Abit, Anfavea, todos lá, todos com o mesmo direito de chorar. Não é lobby. Eu ouço o setor. Agora, em 2008, não precisei conversar com a indústria automobilística. Somos economistas profissionais faz tempo. Você olha a economia e sabe o setor que gera mais dinamismo, puxa a demanda, traz o efeito multiplicador.

ÉPOCA Se houve tantos ganhos para o país, por que então há tantas críticas ao governo?

Mantega Talvez haja mais entusiasmo nas críticas ao governo petista, porque o PT vem dos trabalhadores, tem ligação com o sindicalismo, e as elites nunca gostaram muito do Lula. Tem também algum preconceito contra o desenvolvimentismo. Passamos por um período de muita ortodoxia. Tudo o que não era ortodoxia tinha de ser criticado. E nunca fomos ortodoxos. Eu, particularmente, sempre mantive a mesma linha.

"No noticiário sobre a campanha de 2002, apareço muito mais que o Palocci. Eu é que falava com os empresários"

ÉPOCA Uma vez o senhor chegou a dizer que jamais cometeria um ato ortodoxo.

Mantega Não me lembro. Mas não podemos confundir. Precisa saber bem o que é desenvolvimentismo e o que é ortodoxia. Ortodoxia é aquela política burra de fazer ajuste fiscal recessivo, em que você derruba a economia. Ou pegar uma crise e fazer uma política para derrubar mais ainda. É claro que, em algumas situações, você não tem saída, vamos reconhecer.

ÉPOCA O que o senhor pode dizer sobre dois ortodoxos de carteirinha, seus amigos Antonio Palocci e Henrique Meirelles? Ficou famoso seu Viu, Meirelles? na festa de lançamento do PAC.

Mantega É uma característica minha. Antes de vir para o governo, eu era professor, dava aula. E não fazia aquelas aulas monótonas, em que todo mundo começa a bocejar. Gosto de fazer uma piada. Não perdia uma brincadeira. Então, toques de humor são necessários para que a vida seja mais leve.

ÉPOCA E o Palocci?

Mantega Não acho que o Palocci seja um ortodoxo.

ÉPOCA Não?

Mantega Não.

ÉPOCA Mas o senhor não acha que ele fez uma política ortodoxa?

Mantega Veja bem: quando começou o governo, era necessário fazer aquela política. Era uma política de ajuste, nem vou dizer que era ortodoxa. Quando começamos o governo, em 2003, eu era ministro do Planejamento. Quem fazia os cortes era o **Ministério** do Planejamento. Acertava com a Fazenda, vendo o tamanho da encrenca, depois

praticávamos. Fui totalmente favorável àquela política. Naquele primeiro ano de governo, não tínhamos escolha. Seja ortodoxo, seja heterodoxo, seja desenvolvimentista, tinha de fazer aquilo.

ÉPOCA O senhor estava plenamente de acordo com aquilo?

Mantega Plenamente de acordo. Naquele ano, tinha de fazer redução de despesa, havia um surto inflacionário que vinha do ano anterior, 2002, a inflação, anualizada em dezembro, estava em 25%. Havia uma desconfiança em relação ao novo governo do presidente popular, sindicalista. Tínhamos de restabelecer a confiança, mostrar que seríamos mais sérios até que nossos antecessores na política fiscal. O Palocci veio com essa missão, de fazer essa transição e depois promover o crescimento.

ÉPOCA Relendo o livro do ministro Palocci, Sobre formigas e cigarras, que aliás o senhor já disse que é uma porcaria...

Mantega Eu disse onde?

ÉPOCA A um colega seu...

Mantega Eu não me lembro disso, não (risos).

ÉPOCA Mas seu colega se lembra. No livro do ministro Palocci, o senhor, a rigor, não existe. Não participa de nada relevante. Só aparece em três páginas. Não existe na campanha e está absolutamente por fora da fundamentalíssima Carta ao Povo Brasileiro.

Mantega E eu participei da elaboração da Carta aos Brasileiros. E participei intensamente da campanha.

ÉPOCA Por que o ministro Palocci é tão econômico em relação ao senhor?

Mantega Você tem de perguntar a ele, não a mim. Não fui eu que escrevi o livro.

ÉPOCA O senhor leu o livro?

Mantega Eu olhei, em diagonal.

"Em 2002, o Palocci fez uma conexão com o setor empresarial e financeiro que de fato eu não tinha. Ele era diferente de mim"

ÉPOCA E tem algum motivo para o senhor mal aparecer no livro?

Mantega Você tem de perguntar a ele. Como é que vou responder, se foi ele quem escreveu? Na campanha de 2002 fui muito atuante. Nos relatos da imprensa, apareço

muito mais que o Palocci. Ele não deu uma palestra em 2002. Eu era coordenador do grupo de economia. O Palocci chegou depois que morreu aquele menino, o Celso Daniel. Ele chegou por agosto, setembro, não me recordo. Até então eu era o economista mais conhecido da campanha. O presidente Lula me chamava nas reuniões, reunia empresários e tudo mais e eu é que ia lá, falava aos empresários. Não me lembro do Palocci.

ÉPOCA Mas isso até a Carta ao Povo Brasileiro. O senhor não foi contra ela?

Mantega Eu não era contra. Participei da elaboração da Carta aos Brasileiros. Foi feita onde? Deixa eu me lembrar. Foi feita fora de São Paulo. Fizemos uma reunião, deixa eu me lembrar...

ÉPOCA Em Ribeirão Preto, segundo o livro do Palocci, numa churrascaria que estava fechada.

Mantega Exatamente.

ÉPOCA No relato do Palocci, o senhor não aparece nessa reunião. Ele cita todos os que estavam, mas não o senhor.

Mantega Mas eu estava lá.

ÉPOCA Jura, ministro?

Mantega Juro. Absolutamente. Eu estava na churrascaria.

ÉPOCA Então a omissão de seu nome no livro do Palocci foi deliberada?

Mantega Acho que é uma questão de memória.

ÉPOCA Parece óbvio que não é.

Mantega Eu não era contra a Carta, participei e eu estava na churrascaria.

ÉPOCA Ministro, o senhor estava à esquerda das posições defendidas na ocasião, não?

Mantega Eu estava mais à esquerda que o Palocci, exatamente.

ÉPOCA Mas agora o senhor está dizendo o contrário...

Mantega Estamos falando em 2002, vamos deixar claro. Em 2002, o Palocci fez uma conexão com o setor empresarial e financeiro, que de fato eu não tinha, porque eu era mais crítico. Em 1999, 2000, 2001, fiz várias críticas. No ano da eleição, eu era marcadamente um crítico de certas coisas, por exemplo, do ministro da Fazenda, do presidente do Banco Central. Eu tinha posições. O Palocci, ele não tinha

nem posição. Naquela época, ele não tinha atuação na área econômica. Em 2002, entrou com uma linha mais de aliança com o setor financeiro e tudo mais. Portanto, era diferente de mim. Depois que começou o governo, não havia nenhuma divergência quanto à estratégia a implantar. Tinha de fazer corte de despesa, tinha de combater a inflação, tinha de consertar a economia. Posteriormente, pode ser que surgissem divergências em relação a ele.

ÉPOCA Por que o ministro da Fazenda não foi o senhor, que desde 1992 era o braço direito do Lula nas questões econômicas?

Mantega Porque foi privilegiada uma solução de compromisso que dava mais segurança ao setor principalmente financeiro e empresarial. E o Palocci representava mais isso.

"Quero que eles (o setor automotivo) ganhem cada vez menos, que ganhem no volume, não na quantidade pequena"

ÉPOCA E sua escolha para substituir o ministro Palocci, como foi?

Mantega Bom, o ministro Palocci estava sofrendo uma crise. Havia problemas com ele, discussões, aquele negócio ali de Brasília, da casa, não sei o quê. A nomeação para ministro da Fazenda foi absolutamente surpresa. O Lula não me consultou, não falou comigo na véspera. Mas é como ele age. Era uma segunda-feira, eu estava despachando no **BNDES** com o David Feffer. Aí recebo um telefonema da chefe da Casa Civil, a Dilma, dizendo para eu ir direto a Brasília, da forma mais reservada possível. E fui para lá. Cheguei umas 3 horas da tarde, aí ela me falou: Olha, o presidente vai te convidar para ser ministro, estamos esperando o Palocci assinar a carta de demissão.

ÉPOCA O senhor esperava, desconfiava?

Mantega Desconfiei de alguma coisa porque o Palocci vinha sofrendo um desgaste. Quando cheguei, o presidente falou: Você vai assumir (risos). O presidente não convidava, ele determinava. Não perguntou se eu queria ou se eu não queria. Finalmente, 6, 6 e meia da tarde, o Palocci redigiu a carta e aí fui dar uma entrevista coletiva.

ÉPOCA Mas o senhor disse, pelo menos, tudo bem, presidente, eu aceito?

Mantega Nem respondi, porque ele falou: Você vai assumir o **Ministério** da Fazenda.

ÉPOCA Mas o senhor poderia ter dito não quero, obrigado.

Mantega Poderia. Mas não faria muito sentido, porque era uma necessidade que ele tinha. Você não pode deixar um país sem ministro da Fazenda.

ÉPOCA Nos bastidores, dizem que o senhor ajudou naquela crise contra o Palocci. Que podia ter feito alguma coisa e não fez...

Mantega Me diga o que é que eu podia ter feito? Eu estava totalmente por fora, no **BNDES**, não tinha nada a ver com tudo aquilo que aconteceu. Como é que eu poderia ter ajudado?

ÉPOCA E em relação ao Meirelles? Vocês trombaram publicamente várias vezes. Ele era um adversário seu, e houve um momento em que o senhor lutou para que ele saísse do governo. O Lula convidou até o (economista Luiz Gonzaga) Belluzzo.

Mantega Há política fiscal e política monetária. A política monetária sempre tende a ser mais conservadora. O Banco Central é mais conservador, assim como a Fazenda é mais conservadora que os outros **Ministérios**. Posso ter divergido do Meirelles em relação a alguns momentos em que ele subiu a taxa. Ele tinha autonomia e fazia o que achava correto, discutia com o presidente. Não vou negar que houve pontos de vista diferentes. Mas era totalmente civilizado.

ÉPOCA O senhor não gostava do trânsito direto que o Meirelles tinha com o presidente Lula, sem passar pelo senhor?

Mantega Não é verdade.

ÉPOCA E o convite do Lula ao professor Belluzzo?

Mantega Não tenho o direito de falar sobre isso, porque é o presidente Lula que tem de falar.

ÉPOCA Mas o senhor fez peso na balança para que o professor Belluzzo substituísse o Meirelles?

Mantega Eu sou muito leve (risos).

ÉPOCA A que setores e a que interesses o senhor desagradou como ministro?

Mantega Em 2007, quando caiu a CPMF, aumentamos a contribuição sobre o lucro líquido dos bancos. Você acha que os bancos gostaram? Você acha que eles puseram um retrato meu na sala da presidência? Até colocaram, mas para jogar setas em cima do ministro da Fazenda (risos).

ÉPOCA Não vamos exagerar, ministro. Os bancos estão felicíssimos. Nunca foram tão felizes.

Mantega Exatamente. Tem gente que chora de barriga cheia.

"Você acha que os banqueiros puseram um retrato meu na parede? Só se for para jogar setas no ministro da Fazenda"

ÉPOCA Mas eles nem estão chorando...

Mantega Mas quando aumentamos a contribuição sobre o lucro líquido, eles passaram a pagar mais que o setor produtivo como um todo. Evidentemente, não devem ter gostado. Quando começou esse ano, alguns segmentos do **mercado** financeiro tinham uma reação que nem era publicada. Podem ter dito impropérios em relação a mim.

ÉPOCA Última pergunta: quem é o senhor?


Mantega Quem sou eu?

ÉPOCA O senhor continua sendo um enigma.

Mantega Um enigma? Você conhece minha vida melhor do que eu.

ÉPOCA Mas como o senhor se define?

Mantega Eu me defino com tudo isso que falamos aqui durante várias horas. Sou um militante político que acredita na transformação social do país e que teve a chance de pôr em prática uma parte das suas crenças. Sou uma pessoa privilegiada, afortunada, porque pude praticar aquilo que pensava desde a juventude. É claro que atualizado, tudo isso atualizado e adaptado, porque a gente pensava muita bobagem também, na juventude.

	VEÍCULO PORTAL DA <b>AMAZÔNIA</b>	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Polo Naval do Amazonas fecha 2011 com faturamento de R\$ 1 bilhão</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Expectativa de crescimento para 2012 chega a 15% em relação ao ano anterior, segundo o sindicato da indústria naval.**

Juçara Menezes -  
portalamazonia@redeamazonica.com.br

**MANAUS** – O Polo Naval do **Amazonas** terminou o ano de 2011 com um faturamento próximo a R\$ 1 bilhão, de acordo com dados do Sindicato da Indústria Naval, Náutica, Offshore e Reparos do **Amazonas** (Sindnaval). Segundo o presidente da entidade Matheus Oliveira Araújo, o setor está aquecido e produz bons resultados, mesmo ainda sem estar instalado legalmente.

O valor estimado contrasta com o apresentado pela **Superintendência** da **Zona Franca** de **Manaus** (**Suframa**). A autarquia assinalou o número de R\$ 90 milhões, mas o presidente do Sindicato explica que este montante é referente a atuação de apenas um estaleiro, trabalhando em contrato para as obras da Copa de 2014.

“O bônus do trabalho está desenvolvendo o setor. Passamos por dificuldades e tivemos alegrias em 2011. Ano passado, saímos de **Manaus** e falamos com os **Ministérios** do **Desenvolvimento, Indústria e Comércio (MDIC)**, Meio Ambiente e mais outros 12 órgãos federais. Estes encontros nos deram um direcionamento que o Polo Naval deve ter”, enfatizou o presidente.

As estimativas para o futuro são igualmente otimistas. O coordenador científico do Centro de **Desenvolvimento** de Tecnologia Naval do **Amazonas**, (Cedinavam), Valtair Machado, acredita que o faturamento de 2012 tenha um crescimento entre 10% e 15%. A projeção é de criação de 30 mil empregos diretos até 2015. Em 10 anos, o faturamento anual pode chegar a R\$ 20 bilhões.

“Estas previsões são pelo tamanho do potencial do negócio. Entre 10 e 20 anos haverá a maturidade do setor. O

polo naval pode ser responsável por um terço do Produto Interno Bruto (**PIB**) da região, caso se mantenha aquecido, em função da demanda e do potencial do **desenvolvimento** do transporte aquaviário”, destacou o presidente do Sindnaval.

#### **Construção do Parque Naval em pauta**

Um espaço completo para o trabalho do setor naval entrará em discussão na tarde desta sexta-feira (13), durante apresentação e debate do projeto do Polo Naval do **Amazonas**. Lideranças do setor e representantes dos governos em todos os níveis (federal, estadual e municipal) devem participar de reunião na Federação das Indústrias do Estado do **Amazonas** (**Fieam**).

Com inclusão de estudos econômicos, implantação e conclusão das obras, o projeto tem valor estimado entre R\$ 2 e R\$ 3 bilhões, podendo chegar a R\$ 5 bilhões. A área da frente utilizada para o parque possui 35 quilômetros extensão, com estimativa de expansão.

Segundo Araújo, além da criação de um ambiente específico para o Polo, o Parque irá retirar o estaleiro localizado em frente a orla de **Manaus**. “Outra questão **importante** será a ambiental. Hoje será apresentado um novo conceito, executado em outros países dos continentes americano e europeu. A capital do **Amazonas** será a segunda no **Brasil** a ter um Polo Naval ecológico”, adiantou.

A **Amazônia** tem a maior indústria naval do planeta. São mais de 300 estaleiros, a maioria de pequeno porte, espalhados por todos os municípios, de acordo com o Sindnaval.



	VEÍCULO PORTO E NAVIOS	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Porto do <u>PIM</u>: talvez em 2015</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

### Noticiário cotidiano - Portos e Logística

Dom, 15 de Janeiro de 2012 17:28

#### Prazo foi estimado pela Secretaria de Portos da Presidência da República. Empreendimento melhorará logística local

O projeto básico da APM Terminals apresentou baixo impacto ambiental, como menor ocupação de áreas de proteção, uma das preocupações dos ambientalistas.

O projeto básico da APM Terminals apresentou baixo impacto ambiental, como menor ocupação de áreas de proteção, uma das preocupações dos ambientalistas. (Antônio Lima/ Arte: Gusmão)

O porto do Polo Industrial de **Manaus**, que será construído na área da extinta Companhia Siderúrgica do Estado (Siderama), só deve entrar em operação após a Copa do Mundo.

De acordo com a assessoria da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP), é provável que o empreendimento deva começar a funcionar somente em 2015. Considerado pelo setor empresarial como fundamental para resolver os problemas de logísticas do **PIM**, juntamente com o Porto das Lages (projeto em pendência judicial), o prazo mais dilatado que o anteriormente divulgado pela imprensa preocupa o setor.

Por outro lado, como a precária situação logística se arrasta há décadas sem solução, saber que existe prazos gera até um certo "alívio" admitem os empresários. "Estamos sofrendo um estrangulamento logístico enorme. Isso causa maior custo de **produção** e com isso perdemos competitividade", disse o presidente do Centro da Indústria do Estado do **Amazonas** (Cieam), Wilson Périco.

"Aumentar um ano, um ano e meio complica mais. Porém, quem espera por isso há 30 anos, saber que vai sair já é um alívio", desabafou o presidente do Sindicato das Indústrias Metalúrgicas, Mecânicas e de Material Elétrico de **Manaus** (Simmem), Athaydes Mariano Félix.

### Referência ao **PIM**

O nome do novo porto de **Manaus** é Porto do Polo Industrial de **Manaus**, uma referência a área onde será construído. De acordo com a SEP, a licitação do porto está prevista para junho deste ano e o início das obras para o segundo semestre de 2013.

O prazo de construção é de dois anos. A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) será a responsável pelo processo de licitação de concessão, operação do porto. Porém ainda não recebeu os projetos para que possa soltar o edital de licitação.

Em dezembro de 2010, a SEP escolheu a proposta do consórcio da Dinamarca, APM Terminals, para construir o novo porto numa área terrestre de 376.155,32 m<sup>2</sup>, próximo ao **Distrito Industrial**. A empresa ficou responsável por apresentar estudos de viabilidade técnica e econômica, impacto concorrencial e estudo de impacto ambiental. Segundo a SEP, a APM Terminals está para receber o licenciamento ambiental prévio.

Na ocasião da escolha da empresa, o custo da obra foi informado em cerca de R\$ 300 milhões. Nessa sexta-feira (13), à reportagem a assessoria disse que será de R\$ 400 milhões. Atualmente não existe um porto público na região para atender a **importação** e **exportação** do **Amazonas**, e também por isso é considerado **importante**. Além de aumentar a capacidade logística e concorrência entre os portos.

"Hoje temos dois portos: o Chibatão e o Superterminais, sendo que a maioria das cargas vai pelo Chibatão. Mas ele não tem capacidade física nem operacional para dar celeridade necessária para o **PIM**", destacou Périco.

Fonte: A Crítica (**Manaus**)/CIMONE BARROS




VEÍCULO MUNDO DO MARKETING	EDITORIA	
TÍTULO <b>Brasileiros se reúnem com Ministro Fernando <u>PIM</u>entel</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

O Ministro do **Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior** do Brasil, Fernando **PIM**entel, vem a Nova Iorque exclusivamente para se reunir com os principais varejistas brasileiros durante o Congresso da NRF 2012. Na sequência, o Ministro jantará com a comitiva da GS&MD Gouvêa de Souza para ouvir os seus pleitos.

O grupo da Gouvêa de Souza é o maior entre os brasileiros e o mais representativo, uma vez que reúne os

principais executivos dos três maiores varejistas do país, Pão de Açúcar, Magazine Luiza e Máquina de Vendas. Além deles, estão no grupo os presidentes, VPs e/ou diretores de empresas como Arezzo, Bradesco, Bematech, Cielo, Google, O Boticário, Riachuelo, Serasa Experian, entre outros.

	VEÍCULO AC24HORAS	EDITORIA	
	TÍTULO <b>Dilma constrói ponte Rondônia/<u>Amazonas</u> e projeto que tiraria o Acre do isolamento não sai do papel</b>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

**Enquanto a ponte que liga Rondônia ao Amazonas está em fase de conclusão, o projeto de construção da ponte sobre o Rio Madeira, que atenderia aos anseios da população do Acre, sequer saiu do papel. As duas pontes estavam previstas no cronograma de obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), mas apenas a que atende a população dos estados do Amazonas e Rondônia teve a ordem de serviço assinada.**

A BR-364 é a única ligação terrestre do Acre com o resto do País, a travessia do Rio Madeira é o grande obstáculo para a economia do Estado. A construção da ponte tiraria em definitivo a população acriana do isolamento, mas o suposto lobby do deputado federal Roberto Dorner (PP-MT), dono das balsas que fazem a travessia dos veículos no Distrito do Abunã, vem emperrando o início das obras.

Em estado adiantado, a ponte na BR-319, com 966,33 metros de comprimento por 13,40 metros de largura vai ligar Porto Velho à Manaus, no estado do Amazonas e deverá ser inaugurado ainda em 2012. Já a ponte da BR-364, no Distrito de Abunã, que de acordo com o projeto do Governo Federal teria 1.098 metros de comprimento por 12 metros de largura, sentido Rio Branco teria sido licitada, mas não existe previsão para o início das obras.

Em 2008, o então senador e atual deputado federal, Sibá Machado (PT), chegou a afirmar que o dinheiro para a construção da ponte que tiraria o Acre da dependência das balsas, já estaria alocado no Plano Plurianual de Investimentos (PPA). Atualmente, os senadores Jorge Viana e Aníbal Diniz, do PT, vez por outra divulgam releases sobre o assunto, mas sem nenhum tipo de fato concreto, sobre o início das obras.

A licitação para a construção da ponte na BR-364, em Abunã, foi vencida pela Andrade Gutierrez, mas não existe nenhum sinal de instalação de canteiros de obras no local da travessia em direção ao Acre. O prazo para a conclusão da ponte seria de três anos. Nos estados de Rondônia e Amazonas, as obras seguem a todo vapor. A construção

tocada pela Mendes Júnior deveria ser entregue no mesmo período que a ponte da BR-364.

O que os acrianos questionam é quando o Estado vai ter o sonho de ligação com o resto dos estados concretizado? Enquanto Tião Viana distribui mudas de coco e ovelhas, os estados vizinhos se ocupam em dotar suas cidades de infraestrutura. O mesmo acontece no Senado. Jorge Viana e Aníbal Diniz travam uma verdadeira batalha para manter um horário que só beneficia uma emissora de TV, deixando de reivindicar o fim do isolamento do Acre.

#### **PETISTAS DO ACRE DESPRESTIGIADOS**

Os petistas do Acre continuam com o discurso de união com a presidente Dilma Rousseff (PT), mas visivelmente desprestigiados em nível federal. Enquanto o governador do Amazonas, Omar Aziz (PMN) e Confúcio Moura (PMDB), de Rondônia tiveram canteiros de obras de duas pontes visitados por Rousseff, o alto clero do PT, do Acre, que faz apelos constantes pelo início das obras da ponte na BR-364 – ainda não foi atendido.

A propalada ligação do Brasil com o Pacífico, que em outros tempos fez parte das peças publicitárias das administrações petistas do Acre, passam a ser empunhadas pelo Amazonas. A construção da ponte de ligação de Rondônia ao Amazonas é vista pelos políticos dos dois estados, como a oportunidade de se estabelecer uma nova rota de exportação e importação para o Caribe. Nesta visão, o Acre seria rifado do tão sonhado caminho para o Pacífico.