



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição 12 matérias

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, sexta-feira, 5 de outubro de 2012

A CRITICA Economia é afetada pela falta de práticos no AM, diz deputado	1
VEICULAÇÃO LOCAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO União europeia protestará na OMC	2
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO Carros a gasolina vão ter de fazer 17 km/litro.....	3
VEICULAÇÃO NACIONAL	
DCI - COMÉRCIO, INDÚSTRIA E SERVIÇOS Leste europeu oferece novas oportunidades a exportador.....	4
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE SÃO PAULO Com alta na indústria, micro e pequenas empresas crescem 9,4%	5
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Emprego cresce mesmo com a retração do PIB	6
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Copa 2014 vai ampliar a oferta de produtos.....	7
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Dilma faz torcida discreta por uma vitória chavista	9
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FOLHA DE LONDRINA Ministro prevê entrada de R\$ 5 bi de empresas no País	10
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADÃO Crise freia comércio do Brasil com a Europa	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP Economistas criticam barreiras comerciais contra importações.....	12
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP Estrangeiras aplicarão R\$ 5 bilhões no Brasil.....	13
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO A CRITICA	EDITORIA	
	TÍTULO Economia é afetada pela falta de práticos no AM, diz deputado		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO LOCAL	

Parlamentar e empresários acham que há falta de práticos no Estado, mas isso não é verdade, segundo a Conapra

Manaus, 05 de Outubro de 2012

RENATA MAGNENTI

A escassez de profissionais práticos no **Amazonas** está afetando a economia local, segundo o deputado estadual Luiz Castro, que foi provocado pela classe empresarial. O parlamentar enviará para o **Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (Mdic)** e a bancada amazonense em Brasília um requerimento para que avaliem a situação. Os profissionais de praticagem em **Manaus** afirmam que o número de práticos na região não atende à demanda atual. Mas o presidente do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra), Ricardo Falcão, afirma que o parlamentar encaminhará um “documento mentiroso” ao **Mdic**.

Há dois meses Luiz Castro recebeu empresários da indústria que fizeram a queixa sobre a falta de práticos em **Manaus**. Estes profissionais auxiliam na atracação e navegação de navios de cargas e representam o Estado nos navios estrangeiros. No discurso, o parlamentar afirma que dirá ao **Mdic** que o número de práticos é insuficiente. Embora não tenha feito referência ao número necessário desses profissionais.

O presidente do Centro da Indústria do Estado do **Amazonas** (Cieam), Wilson Périco, explica que o **Amazonas** fica entre duas das zonas de praticagem (ZP). A ZP-1 corresponde a Belém e a Itacoatiara e a ZP-2, de Itacoatiara a **Manaus**. “É na ZP-1 que temos problemas. Os navios ficam dias parados esperando por um prático para chegar até **Manaus** e isso tem causado transtorno para fábricas dos setores eletroeletrônicos e de duas rodas”, disse Périco, que não soube dizer com quanto tempo de atraso os navios chegam à cidade.

O outro lado

O coordenador operacional da **Manaus** Pilots, André do Valle, disse acreditar que falta práticos para atuar na ZP-1 onde os atrasos são maiores. “Fazemos o trecho da ZP-2 e

se a ZP-1 atrasa, conseqüentemente, atrasamos também”, disse.

O presidente do Conselho Nacional de Praticagem (Conapra) e prático da ZP-1 da Bacia Amazônica Prática, Ricardo Falcão, afirmou que hoje a região Amazônica tem 82 práticos e outros 32 estão em treinamento. “Nos Estados Unidos, que têm demanda dez vezes maior que no Brasil, há 1.200 e no **Brasil 450**”, explicou.

O gargalo, segundo Ricardo, está na malha aérea da região Amazônica. “Somos avisados da chegada de um navio com 24 horas de antecedência e muitas das vezes o deslocamento dos práticos é feito em 16 horas”.

Dois anos dentro de navios

Os práticos são subordinados à Marinha Mercante, da qual o Conapra está solicitando que os chamados por parte dos armadores sejam feitos com 72 horas de antecedência. “De Macapá para Belém, por exemplo, há apenas dois voos diários se o prático perder um deles são 12 horas de espera para o próximo”, disse o presidente da entidade, Ricardo Falcão.

Para ser prático é necessário ter habilitação de aquaviário junto à Marinha. Além de formação universitária e inglês fluente. Com estes requisitos, o candidato passa por um processo seletivo.

Aprovado, passará dois anos em treinamento dentro de navios. O treinamento é gratuito, mas como precisam se manter, as associações fazem uma espécie empréstimo onde o futuro prático tem acesso a cerca de R\$ 1.200 ao mês. Na última etapa, ele é avaliado por uma banca de nove profissionais.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO União europeia protestará na OMC		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Com a acusação de que o Brasil está 'perpetuando' barreiras, UE vai buscar apoio de outros governos para questionar regime automotivo

Jamil Chade

CORRESPONDENTE / GENEVRA

A União Europeia acusa o governo brasileiro de estar "perpetuando" barreiras no setor automotivo até 2017 e diz que a medida viola a promessa de que os incentivos dados em 2011 a certas montadoras seriam temporários. Bruxelas promete voltar a levar o tema à Organização Mundial do **Comércio** (OMC) a partir da próxima semana e já está costurando alianças com outros governos para engrossar o coro contra a política brasileira.

A avaliação é que, apesar das mudanças em relação ao projeto de 2011, a política automotiva continua a discriminar produtos **importados** e feitos no Brasil, com uma taxa de conteúdo nacional.

Para diplomatas da União Europeia, o governo brasileiro apenas mudou alguns pontos da lei e criou medidas para dar um tom tecnológico ao projeto. Mas manteve a discriminação.

O que mais preocupa a União Europeia é que, tendo em vista a duração do projeto até 2017, na prática o **Brasil** estaria criando novas regras para o **comércio** automotivo para toda uma década, justamente num dos **mercados** de maior potencial para as **exportações** de montadoras europeias que ainda não estão no Brasil.

Para as autoridades europeias, parte da recuperação da indústria local virá por meio das **exportações**, já que o **mercado** doméstico continuará estagnado por mais dois anos.

Uma fonte indicou que a União Europeia voltará a levar o assunto à OMC, ainda que por enquanto a queixa permaneça em comitês específicos.

Os europeus admitem que também estão estudando com o setor privado um eventual pedido de abertura de um

caso nos tribunais. Mas reconhecem que isso vai além de uma discussão técnica. "Esse é um assunto político e, portanto, a decisão final também é política", disse o negociador.

Outros países. Outra medida da Europa será a de reunir países que potencialmente sejam afetados pelo novo regime automotivo para que façam pressão e declarações de ameaça na OMC. Um dos objetivos dos europeus é de ter ao seu lado o México e a Coreia do Sul, para demonstrar que a briga não é apenas entre países ricos contra um emergente. Os sul-coreanos chegaram a levar o assunto à OMC, mas a pressão não foi considerada suficiente pelos europeus.

No início da semana, europeus e australianos fizeram questão de cobrar respostas por parte do governo brasileiro e chegaram a fazer ameaças, alertando que a manutenção do programa até 2017 iria afetar os investimentos no Brasil.

"O **Brasil** havia dito aos países que as medidas seriam temporárias", queixou-se a Austrália na segunda-feira, na OMC. "O dito acordo temporário está aprofundando o acesso a uns e não a outros", declarou a delegação australiana. "O acesso está condicionado a estabelecer uma fábrica no **Brasil** e atender às exigências de conteúdo local. Isso discrimina alguns países e favorece outros", insistiu a Austrália, que afirmou ter preocupações "sistêmicas" com as medidas.

O governo brasileiro respondeu, alegando que o regime está dentro das regras da OMC e que seria uma iniciativa para, no fundo, conter o impacto dos resgates que americanos e europeus deram a suas montadoras.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Carros a gasolina vão ter de fazer 17 km/litro		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Para os veículos movidos a etanol, a meta energética é percorrer 11,96 km por litro

Iuri Dantas

João Villaverde

As montadoras instaladas no Brasil terão quatro anos para reduzir em 12% o consumo de combustível por quilômetro, na média, em relação aos carros que saem da fábrica hoje. Segundo o governo, o consumidor poderá economizar cerca de R\$ 1.150 por ano, ou 75% do IPVA cobrado no País.

A meta consta do novo programa automotivo, o "Inovar-Auto", anunciado ontem. Cumprir essa meta ajudará as empresas a ficarem isentas da alta de 30 pontos percentuais do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), em vigor desde dezembro, e a obterem descontos extras.

Junto com essa medida, as fabricantes terão de cumprir um conjunto de condições que poderá resultar em redução de mais 4 pontos percentuais no IPI - 2 pontos serão dados se os carros atingirem economia de consumo de 18,8% e mais 2 pontos se a fábrica investir mais de 0,5% do faturamento bruto em pesquisa e inovação tecnológica.

Os ministros Fernando **PIM**entel (**Desenvolvimento**), Guido Mantega (Fazenda) e Marco Antônio Raupp (Ciência e Tecnologia) bateram na tecla de que as mudanças vão impulsionar os investimentos em pesquisa e **desenvolvimento** e tornarão os carros brasileiros mais seguros e eficientes. "O novo regime une todos os esforços do governo para que a indústria automobilística seja modernizada", disse Raupp.

Preços. Adicionalmente, os ministros afirmaram que o novo regime vai reduzir o preço dos carros produzidos no Brasil. Segundo eles, o veículo brasileiro pode ficar até 4% mais barato em 2017.

Para o consultor da ADKAutomotive, Paulo Roberto Garbossa, os incentivos fiscais não significam necessariamente que os preços dos carros vão cair. "Agregar novas tecnologias, como a de redução de consumo, tem custos, e esses custos podem ser compensados pelo imposto menor", disse.

A meta energética é chegar em 2017 com consumo de 17,26 km por litro, no caso dos carros a gasolina, e 11,96 km por litro nos que usa metanol. Hoje, essas relações são de 14 km/l e 9,71 km/l.

Hoje, a maioria das montadoras nacionais já está isenta do IPI maior, pois comprovaram que cumprem a regra atual de 65% de índice de nacionalização, exigência alterada no novo regime.

Nas contas do governo, para manter o desconto, as montadoras deverão fabricar em 2013 carros com 45% a 50% de peças compradas no **Mercosul**, conteúdo que subirá para perto de 70% em 2017. Com exceção das marcas japonesas e francesas, que terão de fazer esforço maior para chegar neste patamar, as demais estão próximas da exigência./ COLABORARAM RENATA VERÍSSIMO e CLEIDE SILVA

Produção de veículos caiu 14,2% em setembro

A **produção** de automóveis, comerciais leves, caminhões e ônibus no Brasil somou 282.540 unidades em setembro, queda de 14,2% na comparação com agosto, mas alta de 8,2% ante o mesmo mês de 2011. A **produção** acumula nos nove meses de 2012 queda de 5,7% ante a mesma base de comparação de 2011.

Segundo a Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (Anfavea), considerando só carros e comerciais leves, a **produção** foi de 267.686 unidades, queda de 14,5% ante agosto, mas alta de 12,3% ante setembro do ano passado.

A **produção** de caminhões atingiu 11.467 unidades - recuo de 8,4% ante agosto e de 38,1% ante setembro de 2011. No caso dos ônibus, foram fabricados 3.387 unidades, queda de 4,6% em relação a agosto e de 20,8% ante setembro de 2011. As vendas diminuíram 31,4% ante agosto, para 288.108 veículos, e 7,6% na comparação com um ano atrás. No ano, os emplacamentos somam 2,789 milhões de unidades, 4% mais que em 2011.

	VEÍCULO DCI - COMÉRCIO, INDÚSTRIA E SERVIÇOS	EDITORIA	
	TÍTULO Leste europeu oferece novas oportunidades a exportador		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

As **exportações** brasileiras para a Europa Oriental - região também conhecida como Leste Europeu - cresceram 61% de agosto para setembro deste ano. Segundo dados da Balança Comercial, divulgados na última segunda-feira pelo **Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC)**, os principais produtos responsáveis por essa alta foram carnes, aviões, fumo, soja em grão e automóveis e partes. Especialistas consultados pelo DCI acreditam que a região pode ser mais bem explorada por empresas brasileiras pois ainda representa apenas cerca de 2% do total do **comércio** exterior do País.

Segundo o presidente da Câmara de **Comércio** Brasil-Polônia do Rio de Janeiro, Mirosław Nawicki, uma das áreas interessantes que o país do leste tem para empresas brasileiras é infraestrutura, principalmente em estradas. "Um item que praticamente não tem de lá para cá [Polônia Brasil] e daqui para lá [Brasil Polônia] é parte de serviços, construção civil, a Polônia **exporta** construção civil para vários países africanos, da Ásia, mas precisam de estradas, é um dos itens da pauta da construção".

O presidente adiantou para o DCI que a Câmara está "agendando uma missão empresarial prevista para maio de 2013 com empresas de infraestrutura brasileira, como construção civil e transportes para conhecerem o país", disse. Dentro das **importações** brasileiras vindas da Polônia o especialista destacou os trilhos, já que o país possui uma grande malha ferroviária e é um dos principais fabricantes mundiais do produto, o que vem ao encontro da necessidade de modernização da malha ferroviária brasileira. "A Polônia é muito central em termos de Europa, tem uma rede de ferrovias fantástica, está precisando modernizar suas rodovias e seus portos", disse.

Outro setor destacado pelo presidente da Câmara é o de alimentos. "A Polônia está querendo nessa parte de alimentos **importar** sucos brasileiros, **importar** frutas brasileiras, café".

Ele completa dizendo que o país "dentro do Leste Europeu, está em uma situação econômica bem equilibrada, no total tem **exportado** mais que o **Brasil**, mas não é comum, o

que tem sido usual nos últimos anos é a **exportação** brasileira maior que a polonesa", disse.

Segundo dados do **MDIC**, em 2012, até agosto, as **exportações** brasileiras para a Polônia chegaram ao total de US\$ 259 bilhões e os principais produtos vendidos foram fumo, aviões, resíduos de soja e partes de carrocerias para automóveis. O **Brasil** possui, no mesmo período, um déficit de US\$ 151 milhões.

Bloco estável

Segundo o professor da Faculdade Santa Marcelina (Fasm), Reinaldo Batista, a alta de 61% das **exportações** de agosto para setembro deve ter sido motivada por um fator pontual, já que na comparação com o mesmo período do ano passado as **exportações** para os países da Europa Oriental decayeram 26,3%.

Para o vice-presidente da Associação de **Comércio** Exterior do **Brasil** (AEB), José Augusto de Castro, a participação da Rússia no conjunto é muito significativa, na ordem de 70% do total "aquela região não é tão **importante**, em termos de bloco é o menor feito pela separação do **MDIC**, é um bloco de quase de um país, que é a Rússia", disse. Castro colocou que, para ele, o fato de o crescimento das vendas ter sido no patamar de 60% pode ter como explicação uma venda única que impactou os resultados".

Para o professor da Fasm, o bloco poderia representar um **mercado** alternativo para o **Brasil** já que "eles estão menos afetados [pela crise] que os países centrais mas o conjunto, não tem um significado tão **importante** em consumo, eles podem se constituir como um **mercado** que o **Brasil** deve tentar manter um superávit mas de números de **exportação** e **importação** parecidos".



VEÍCULO FOLHA DE SÃO PAULO	EDITORIA	
TÍTULO Com alta na indústria, micro e pequenas empresas crescem 9,4%		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

DE SÃO PAULO - O faturamento médio das micro e pequenas empresas do Estado de São Paulo cresceu 9,4% em agosto deste ano, comparado ao mesmo mês de 2011, indica o Sebrae. A indústria teve o maior aumento de receita: 15,4%, seguida pelo **comércio** (8,6%) e serviços (7,9%).

O bom desempenho da indústria, no entanto, também é resultado de uma base de comparação fraca. Em agosto de 2011 esse setor havia tido uma queda de 4,6% no faturamento.

Comércio e serviços foram favorecidos pela renda no país, pois são diretamente relacionados com o consumo interno, afirma o Sebrae-SP.

Entre janeiro e agosto, as micro e pequenas empresas do Estado tiveram alta de 7,5% na receita, comparando com 2011.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Emprego cresce mesmo com a retração do PIB		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O forte crescimento do empreendedorismo no Brasil - tanto masculino, quanto feminino - pode explicar o motivo de o emprego continuar crescendo, apesar de a atividade econômica estar em baixa, afirma o economista Carlos Alberto dos Santos, diretor-técnico do Sebrae. Há um debate hoje entre os economistas sobre o porquê de o emprego continuar crescendo, apesar da retração do Produto Interno Bruto (**PIB**), diz Santos.

Em 2009, por exemplo, o **PIB** do país estagnou - 0,3% negativo -, mas foram criados 995 mil novos postos de trabalho. Para Santos, a resposta a essa contradição está nos pequenos negócios, que seguem em expansão, mas não têm expressão nas contas nacionais como têm as grandes empresas.

Santos afirma que a geração de emprego tem se dado nas micro e pequenas empresas, que respondem por 25% do **PIB** brasileiro, de forma dispersa. Esse fato, segundo ele, pode ser comprovado pelos números que compõem o gráfico, elaborado com base nos dados do Anuário do Trabalho na Micro e Pequena Empresa 2010-2011. Eles mostram que ao mesmo tempo em que o **PIB** registra baixos percentuais de crescimento (principalmente nos anos de crise como 2001 e 2009), as micro e pequenas empresas (MPE) registram taxas maiores de emprego que as médias e grandes (MGE).

Quando uma fábrica gigante demite quatro mil pessoas, isso é muito relevante e conta muito nas estatísticas. Por outro lado, quando uma microempresa contrata uma, duas pessoas, não faz nenhuma diferença no **PIB** individualmente, explica o diretor do Sebrae. Porém são milhares de microempresas que estão contratando. É claro que não é um

emprego da mesma qualidade, porém ajuda a explicar porque o emprego continua crescendo, apesar do **PIB**.

Além disso, ressalta Santos, outros fatores se juntam para compor o quadro de novas contratações entre os pequenos. Enquanto o Brasil decrescia 0,3%, (o Estado de Pernambuco, por exemplo, cresceu 20%, o dobro do **PIB** chinês.

Para o diretor do Sebrae, a expansão do empreendedorismo reflete ainda as expectativas positivas existentes na economia. Segundo ele, no início da década, de cada dois pequenos negócios abertos, um era por oportunidade, outro por necessidade, ou seja, a pessoa não encontrou alternativa de sustento que não fosse o negócio próprio. Hoje a relação é 2,24 por oportunidade para cada um de necessidade. Esse movimento guarda, aparentemente, um paradoxo pelo fato de que o emprego com carteira assinada também está crescendo.

Ao menos em teoria, considerando o risco envolvido nas duas formas de trabalho, as pessoas poderiam preferir empregos com carteira assinada a manter um negócio próprio. Mas não é o que estão mostrando as estatísticas colhidas pelo Sebrae. Isso significa que muito mais gente está abrindo novos negócios porque tem uma expectativa positiva para o futuro e se sente encorajada até em pedir demissão do emprego para abrir o negócio próprio. (JR)

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Copa 2014 vai ampliar a oferta de produtos		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Formação Programa capacita empresário para evento esportivo

Roger Marzochi

O Brasil vai sediar a Copa do Mundo só daqui a dois anos, mas a bola já está rolando nos gramados empresariais. Os micro e pequenos empreendedores, que somam 6,5 milhões de empresários no Brasil, não querem ficar no banco de reservas e pretendem ampliar sua oferta de produtos. Para isso, o Sebrae lançou no ano passado o Sebrae 2014, um programa para capacitar esse setor para a grande oportunidade econômica gerada pela Copa do Mundo, numa preparação também para a Olimpíada de 2016.

Segundo Bruno Caetano, Superintendente do Sebrae-SP, foi contratada uma pesquisa junto à Fundação Getúlio Vargas (FGV), que mapeou os dez principais setores que poderão ser beneficiados com o evento esportivo: comércio varejista, construção civil, economia criativa, madeira e móveis, produção associada ao turismo, serviços, tecnologia da informação, turismo e vestuário.

O objetivo é fazer com que as micro e pequenas empresas (MPes) cresçam dos atuais cerca de 25% de participação no Produto Interno Bruto para até 40%, próximo ao que é verificado na Argentina e no Chile, afirma Caetano.

Além de continuar ajudando os empresários a montar seus planos de negócio, consultoria financeira e jurídica, o Sebrae vem realizando workshops em suas unidades em todo o país para orientar os empreendedores sobre as regras da Fifa para o licenciamento de marcas e lançará, até o fim do ano, um portal para que as MPes possam conhecer melhor as demandas por produtos de grandes empresas e consigam fechar negócios tendo em vista 2014. Não é uma ideia nova, isso já aconteceu na Olimpíada em Londres, e que deu muito certo. O Sebrae está trazendo essa ideia para o Brasil. Seria como um site de classificados, diz Caetano.

De acordo com José Bento Desie, consultor do Sebrae-SP, o empresário precisa entender que as principais oportunidades vão além daquelas relacionadas diretamente à Copa do Mundo. O grande tema que a Copa traz é a brasilidade. A gente verifica por pesquisas que a expectativa

dos consumidores que virão pra cá está voltada para encontrar produtos com a cara do Brasil. Não só os estrangeiros, como os nacionais também.

Flávio Secchin, coordenador do Projeto de Licenciamento para a Copa do Mundo 2014 da Globo Marcas, concorda. Segundo ele, os micro e pequenos empresário não devem tentar concorrer com uma grande empresa que produzirá camisetas oficiais em larga escala e a custo baixo, por exemplo. A ideia é descobrir nichos, oportunidades regionais, coisas ligadas ao artesanato, sustentáveis, materiais diferenciados, que uma grande indústria não vá fazer, como algo customizado para as cidades sedes. Aí há uma oportunidade grande no licenciamento para as MPes, diz.

A Globo Marcas também licenciará canais de distribuição: lojas oficiais nas ruas e na internet, vendas para o varejo e quiosques. Outra oportunidade para o micro e pequeno empresário é montar um quiosque oficial dentro de um shopping, afirma.

Apostando no conceito de brasilidade, a empresa Arte em Cena, de Campinas (SP), busca junto à entidade empresarial a qualificação necessária para desenvolver o projeto Samba na bola: um show musical que canta a história do samba através das Copas do Mundo desde 1919. Este projeto é resultado de uma pesquisa desenvolvida pela musicista e compositora Ana Person, que também é cantora e participa do show, diz Silvia Schober, gestora cultural da Arte em Cena.

Outro exemplo é o que está fazendo Wladimir Barbosa, dono da Prize Eventos, que está alinhando seu plano de negócios para elevar seu faturamento anual em 30%, hoje em torno de R\$ 200 mil. Atualmente com oito funcionários, a empresa, que promove eventos empresariais e esportivos, espera contratar mais 15 empregados até 2014 para fazer turismo cultural em São Paulo voltado ao público estrangeiro. Queremos explorar o teatro paulistano, o Museu do Futebol, o Memorial da América Latina, porque é importante passar ao turista as raízes da nossa cultura, afirma

A expectativa pelo evento chega a mobilizar até o setor de controle de pragas. A Truly Nolen, empresa

americana com 28 representações em todo o Brasil, espera elevar seu faturamento de R\$ 20 milhões no **Brasil** em 30% com a Copa do Mundo, conta José de Rezende, dono da marca no país. A ideia é aumentar a venda de serviços de

controle de pragas como formigas e baratas para restaurantes, lanchonetes e rede hoteleira, diz Rezende.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Dilma faz torcida discreta por uma vitória chavista		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Sergio Leo

As eleições deste fim de semana na Venezuela são acompanhadas, no Itamaraty e no Palácio do Planalto, com uma torcida discreta e preocupação com a possibilidade de um resultado apertado, capaz de criar um conflito político no país vizinho.

Embora oficialmente o governo brasileiro mantenha distância do processo eleitoral venezuelano, os relatos provenientes da Embaixada do Brasil em Caracas alimentam algumas certezas entre as autoridades brasileiras, entre elas a de que são fortes as chances de reeleição do presidente Hugo Chávez. Não se descarta, porém, a possibilidade de um resultado apertado, ou até vitória do opositor Henrique Capriles, o que gera preocupação.

No caso de uma vitória de Capriles, o governo de Dilma Rousseff se prepara para convencer Chávez a aceitar o resultado, pelo bem da democracia no continente. Os interlocutores de Dilma veem como mais provável a reeleição do atual presidente. Porém, temem que, em caso de decisão por margem apertada, os grupos opositoristas decidam contestar o resultado, convocando manifestações de massa contra o presidente. Esse seria, segundo autoridades consultadas pelo valor, o pior cenário possível, na avaliação do governo.

Entre auxiliares próximos de Dilma, há quem veja com agrado a possibilidade de crescimento da oposição, que poderia levar a um aumento futuro da representação opositorista no Congresso da Venezuela - hoje majoritariamente chavista, em consequência da decisão dos opositoristas de boicotar a última eleição. Um Congresso com representação mais equilibrada de forças poderia provocar o governo Chávez a buscar um esforço de composição de interesses, e funcionaria como contra-peso ao poderoso governo central, na avaliação desses assessores.

Capriles é mal visto no governo brasileiro, onde é lembrada a atuação do opositorista durante o golpe que apeou momentaneamente Chávez do poder, em 2002.

Prefeito da região de Caracas onde está a embaixada de Cuba, ele chegou a ser preso acusado de fomentar a invasão e vandalismo nas instalações diplomáticas. Foi absolvido e liberado quatro meses depois da prisão. Ele nega ter participado do golpe. Candidato único da oposição, é considerado no governo brasileiro uma incógnita. Fragmentadas, as forças opositoristas venezuelanas, na avaliação corrente no governo brasileiro, teriam apenas um ponto forte de união: seu ódio a Chávez.

Capriles, também, tem dito em campanha que, se eleito, se esforçará para reduzir as **importações** de produtos do Brasil, que cresceram nos últimos anos com a expansão dos programas estatais de alimentação no governo Chávez, e com o apoio oficial a investimentos em máquinas e equipamentos. Há expectativas no governo brasileiro de que, com a eleição, Chávez negocie novos programas de cooperação para instalação de indústrias no país, a exemplo das duas fábricas, ligadas ao setor alimentício, já criadas por empresas brasileiras, com apoio estatal.

Durante a cúpula dos países Árabes e Sul-Americanos, no começo da semana, no Peru, a presidente Dilma Rousseff se surpreendeu ao ser abordada pelo presidente da Colômbia, o conservador Juan Manuel Santos, com perguntas sobre os prognósticos brasileiros para a eleição venezuelana.

Santos tem recebido apoio de Chávez na negociação de paz com a guerrilha das Farc, e a curiosidade do colombiano foi tomada pelos auxiliares de Dilma como sinal de que a permanência do venezuelano no poder pode servir até a governos distantes de sua órbita de esquerda e contribuir aos esforços de normalização política no continente.

	VEÍCULO FOLHA DE LONDRINA	EDITORIA	
	TÍTULO Ministro prevê entrada de R\$ 5 bi de empresas no País		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

O ministro do **Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**, **Fernando Pimentel**, disse ontem que há uma previsão de novos investimentos no **Brasil** de R\$ 5 bilhões com a implantação de plantas no País pelas empresas **Chery, Jac Motors, Nissan e BMW**. Além disso, informou, há interesse de empresas asiáticas na área de caminhões, que se vierem para o **Brasil** significarão mais R\$ 3,5 bilhões em investimentos.

O ministro destacou que os investimentos do setor automotivo para os próximos três anos de US\$ 22 bilhões já estavam previstos antes do novo regime automotivo. Ele destacou que só a Fiat já constrói uma fábrica em Pernambuco, que vai dobrar a capacidade de **produção**.

"Com esta alavanca (regime automotivo) se espera que aumente ainda mais os investimentos", disse.

Pimentel também disse que o governo quer estimular a concorrência no setor automotivo, de forma a baratear o preço dos carros no Brasil. "Só há uma maneira de ter bens mais baratos que é estimular a concorrência."

O ministro disse que os incentivos são não só para as montadoras, mas em toda a cadeia produtiva. Ontem, a Jac foi uma das montadoras a oficializar investimento de R\$ 900 milhões em fábrica na Bahia.

	VEÍCULO O ESTADÃO	EDITORIA	
	TÍTULO Crise freia <u>comércio</u> do <u>Brasil</u> com a Europa		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Dados indicam que 2012 deve ter o menor superávit comercial em uma década; queda nas vendas para Portugal é a maior em pelo menos 23 anos JAMIL CHADE , CORRESPONDENTE / GENEBRA - O Estado de S.Paulo

O Brasil caminha para ter o pior ano de seu comércio com a Europa em uma década. Cálculos de diplomatas brasileiros fornecidos ao 'Estado' apontam que a previsão é de que o superávit comercial com os europeus deve ser o mais fraco desde 2002.

De um lado, a nova crise europeia freou o consumo local e reduziu as importações. De outro lado, o real valorizado e a falta de competitividade da indústria nacional acabaram pesando na conta final. Só para Portugal, a queda nas vendas é de 30%, a maior redução em pelo menos 23 anos.

Em 2011, a balança comercial com os parceiros europeus terminou com saldo positivo para o Brasil de US\$ 6,5 bilhões. Dados oficiais apontam que, até o final de agosto deste ano, o cenário era bem diferente. As exportações brasileiras para a Europa recuaram 7,3%, enquanto as vendas europeias no mercado brasileiro cresceram mais de 4%. O resultado é um superávit de apenas US\$ 1,1 bilhão, num volume de comércio de US\$ 64 bilhões.

Nos últimos quatro meses do ano, as vendas poderão permitir que o superávit chegue a US\$ 2 bilhões. Mas, mesmo assim, o volume só encontra equivalente em 2002, quando o

superávit foi de apenas US\$ 2,1 bilhões. Em 2007, quando a crise ainda não havia chegado à Europa, as exportações brasileiras permitiram que o saldo a favor do País chegasse a US\$ 13 bilhões.

Nem em 2009, péssimo ano para o comércio mundial, o superávit brasileiro foi tão pequeno quanto agora. Naquele momento, o saldo positivo para o Brasil foi de US\$ 4,8 bilhões.

Mas o que mais preocupa o governo é que as vendas para os maiores mercados do bloco estão em franca queda. No caso das vendas ao mercado italiano, o terceiro maior da zona do euro, a redução já é de 9,6% de janeiro a agosto. Para a França, as exportações brasileiras tiveram uma queda de 9%.

Para a Alemanha, economia que supostamente não foi afetada pela crise da mesma forma que as demais, a redução nas exportações é ainda maior. Comparando janeiro a agosto de 2011 com o mesmo período de 2012, a queda foi de 21%. Nem os produtos básicos resistiram e sofreram queda de 23% nas vendas ao mercado alemão.

Também preocupa o governo o fato de que, nos últimos anos, o comércio com a Europa era um dos pilares que permitiam ao Brasil manter seu superávit na balança comercial. Com as economias do G-8, o Brasil completará seu quinto ano de déficit comercial. Até agosto, o buraco chegava a US\$ 10 bilhões com esses países.

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO Economistas criticam barreiras comerciais contra <u>importações</u>		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Economistas criticam barreiras comerciais contra importações

Gustavo Machado

Na opinião dos especialistas, proteção à indústria pode inibir inovação empresarial e atrasar desenvolvimento

A política brasileira de proteção à indústria contra as importações voltou a ser atacada ontem, em evento promovido pela empresa de mídia britânica The Economist.

Segundo os especialistas, o protecionismo nacional atrasa o desenvolvimento da indústria inovadora, favorecendo a produção de artigos de menor valor agregado.

Entre outras reclamações, eles também criticaram as intervenções do governo em áreas como a de energia e a bancária. O argumento é que a equipe econômica utiliza empresas estatais como instrumento político.

Para Sergio Lazzarini, economista do Insper, o **Governo Federal** precisa definir com critérios objetivos que tipo de indústria o país pretende incentivar. Ele diz que, em alguns casos, não há meios de estancar a perda de competitividade. As indústrias fadadas a fechar são, principalmente, as fabricantes de itens padronizados, como têxteis e calçados de menor qualidade.

"Temos de saber em quais setores somos competitivos. Em alguns, não há o que fazer. Sei que a indústria é importante, e precisa ser protegida, mas existem indústrias e indústrias. Algumas, apesar do apoio, não tiveram ganho de produtividade em décadas", afirma o economista.

Para Lazzarini, o que falta ao **Brasil** é coragem para definir áreas prioritárias em detrimento de outras. "Temos a ideia de que o certo é ajudar setores com problemas.

Mas nem sempre isso precisa ser prioridade. Precisamos destruir criativamente e realocar os recursos", reflete.

Por fim, ao ser questionado se a intervenção do governo desestimula o empresariado, ele foi enfático. "Não falta ambição ao empresário, faltam incentivos corretos", frisou, mencionando que a intervenção do **Governo Federal** para controlar preços e taxas de juros por meio de estatais - como no caso da gasolina com a Petrobras e dos juros bancários com o Banco do **Brasil** e Caixa Econômica Federal - cria um ambiente de insegurança para os empresários.

Para economista do Insper, governo precisa definir com critérios objetivos o tipo de indústria que o país quer incentivar

Desestímulo Para Ronaldo Lemos, diretor do Centro de Tecnologia e Sociedade da Fundação Getúlio Vargas, este é apenas um dos fatores que desestimulam investimentos no Brasil. Segundo ele, existe insegurança jurídica no país e isso tem reduzido a competitividade.

"Não temos ainda o marco civil da internet, por exemplo. Qualquer um que pense em investir ou empreender no Brasil, ao sinal do primeiro embate jurídico, desiste de investir", diz Lemos.

Marcello Hallake, sócio do escritório de advocacia americano Jones Day, diz que a burocracia, a legislação trabalhista e tributária também podem ser entendidas como instrumentos de reserva de mercado. Ele entende que o investidor estrangeiro reage negativamente a essas barreiras.

"Quando fazem os estudos sobre como atuar no Brasil, se assustam com os passivos que terão de arcar. É uma salvaguarda para as empresas que aqui estão e um incentivo para investimentos em outros mercados", afirma Hallake.

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO Estrangeiras aplicarão R\$ 5 bilhões no Brasil		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Ministro Fernando Pimentel anuncia que Chery, JAC, Nissan e BMW planejam investir na implantação de fábricas no Brasil

As empresas Chery, JAC, Nissan e BMW planejam investir R\$ 5 bilhões na implantação de fábricas no Brasil, informou ontem o ministro do **Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior**, Fernando Pimentel. Além disso, segundo ele, montadoras asiáticas na área de caminhões também demonstraram interesse em produzir no **mercado** brasileiro e, se vierem, serão mais R\$ 3,5 bilhões em investimentos.

O ministro da Fazenda, Guido Mantega, por sua vez, afirmou que as montadoras já presentes no país, que planejavam investir US\$ 22 bilhões nos próximos três anos, devem ampliar os aportes previstos com o início da vigência do novo regime automotivo a partir de 2013, explicado ontem por ele e pelo ministro do **Desenvolvimento**, após publicação de decreto no Diário Oficial da União (leia mais ao lado).

O presidente da JAC Motors, Sérgio Habib, avalia que o novo regime automotivo dá condições satisfatórias para a montadora se desenvolver no Brasil. Segundo ele, o Programa de Incentivo à Inovação Tecnológica e Adensamento da Cadeia Produtiva de Veículos Automotores (Inovar-Auto) foi

negociado com todos os fabricantes em atividade no país e está afinado com as necessidades das empresas.

A chinesa JAC Motors não tem fábrica no país. **Importa** seus modelos para serem comercializados aqui. A montadora dará início em novembro à construção de sua primeira fábrica brasileira, em Camaçari, na Bahia.

O investimento é de R\$ 900 milhões. De acordo com Habib, a empresa estava segurando os desembolsos financeiros no aguardo do decreto. "Estávamos com investimento suspenso esperando", declarou.

O CEO e vice-presidente da chinesa Chery Luis Curi confirmou investimentos da empresa no país, o que, segundo ele, já vem acontecendo desde julho de 2011, com o início da construção da sua primeira fábrica em Jacareí.

Já a alemã BMW, por meio de sua assessoria, deu boas vindas ao regime automotivo e informou que o grupo está comprometido com a participação no programa. A montadora japonesa Nissan preferiu não se pronunciar. Redação com Agências