



**SUPERINTENDÊNCIA
DA ZONA FRANCA DE MANAUS**

www.suframa.gov.br

Clipping Local e Nacional On-line

Nesta edição 10 matérias

Coordenação Geral de Comunicação Social - CGCOM

Manaus, terça-feira, 26 de março de 2013

O ESTADO DE SÃO PAULO Venda de tablets no Brasil tem aumento de 171%.....	1
VEICULAÇÃO NACIONAL	
O ESTADO DE SÃO PAULO Technos compra rival Dumont por R\$ 182 mi	2
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO Redução de meta fiscal para aumentar investimento ganha apoio de economistas	4
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO China aprimora indústria de alto valor agregado	6
VEICULAÇÃO NACIONAL	
VALOR ECONÔMICO BR-163, uma 'revolução' adiada durante 30 anos	8
VEICULAÇÃO NACIONAL	
CONVERGÊNCIA DIGITAL Olivetti retorna ao Brasil com fabricação de tablets e modems 3G/4G.....	10
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP Reforma do ICMS deve aumentar carga tributária.....	11
VEICULAÇÃO NACIONAL	
BRASIL ECONÔMICO-SP "Sem a compensação, ninguém muda o tributo"	12
VEICULAÇÃO NACIONAL	
CORREIO DA AMAZÔNIA Empresas do PIM estão demitindo e contratando na mesma proporção	13
VEICULAÇÃO NACIONAL	
FIEMG Fernando Pimentel mostra motores da economia no Norte de Minas	14
VEICULAÇÃO NACIONAL	

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Venda de tablets no <u>Brasil</u> tem aumento de 171%		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Mais da metade do mercado se concentra nos tablets "populares", com preço até R\$ 500, que se conectam somente às redes Wi-Fi

Nayara Fraga, de O Estado de S. Paulo

SÃO PAULO - O mercado brasileiro de tablets atingiu a marca de 3,1 milhões de unidades vendidas em 2012, segundo estudo da consultoria IDC. O crescimento de 171% em relação a 2011 foi motivado principalmente pelo surgimento de pranchetas eletrônicas abaixo de R\$ 500, que respondem por quase metade do total comercializado.

Essa faixa de preço tem sido adotada sobretudo por empresas que há até pouco tempo investiam em outros produtos, como GPS, mas agora decidiram ampliar sua linha de eletrônicos. A Multilaser, que chegou ao mercado há 25 anos com cartuchos para impressoras, é uma delas.

A companhia vende hoje mais de mil itens, entre os quais estão artigos de informática, GPS, 15 modelos de celulares e oito tablets. Esta última categoria, que entrou para o portfólio da Multilaser em 2011, já foi responsável em 2012 por 25% do faturamento total. "A linha de tablets foi a que teve maior importância para a empresa no ano passado", diz o gerente de produto da Multilaser, Reinaldo Paleari. A maior parte dos tablets da empresa custa US\$ 499 e se conecta à internet apenas pelo Wi-Fi.

Esse é justamente o tipo de equipamento que mais atrai o consumidor. Segundo o estudo da IDC, 67% dos tablets vendidos em 2012 tinham só o recurso Wi-Fi, enquanto 33% ofereciam suporte à telefonia de terceira ou quarta gerações (3G e 4G).

Isso não significa, no entanto, que o País tenha avançado na oferta grátis de pontos de conexão à internet sem fio, lembra o analista de mercado da IDC Pedro Hagge. "Não é que evoluímos no quesito acesso. É o preço que estimula esse cenário."

O Brasil tem cerca de 4,2 mil pontos de Wi-Fi, segundo a Jiwire, empresa dona de um aplicativo que funciona como um mapa colaborativo de pontos de rede sem fio no mundo. A Coreia do Sul tem mais de 186 mil e os Estados Unidos, mais de 182 mil. A China e a Rússia, as únicas do Brics no ranking dos dez países que mais têm pontos de acesso, ocupam a quarta e a sétima posição, respectivamente. (O bloco também é formado por Brasil, Índia e África do Sul).

Variedade. Atualmente, há cerca de 130 marcas de tablets no mundo. No Brasil, aproximadamente 20 estão à venda, excluindo o mercado paralelo.

Se analisados os dados das consultorias, a líder em vendas de tablets no País é a DL, comandada pelo chinês Paulo Xu. A companhia começou suas atividades em 2004 com a fabricação de painéis elétricos de arroz. Nos anos seguintes, migrou para MP3, GPS, equipamentos para som de automóveis e, em 2011, começou a investir em tablets.

O diretor comercial e de marketing da DL, Ricardo Malta, diz que a companhia vendeu 800 mil tablets em 2012 e que a estimativa para 2013 é de 1,5 milhão de unidades - ano em que a IDC espera contar 5,8 milhões de unidades. "A estimativa da consultoria reflete o posicionamento da classe C, nosso público, que foi quem mais comprou tablet." Por isso, a DL nem pensa em competir com Apple e Samsung.

	VEÍCULO O ESTADO DE SÃO PAULO	EDITORIA	
	TÍTULO Technos compra rival Dumont por R\$ 182 mi		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Com 31% das vendas nacionais de relógios, fabricante agora terá mais 15% de um mercado que no ano passado movimentou R\$ 1,2 bilhão

Lilian Cunha

Nove meses depois de adquirir a rede de franquias Touch, o Grupo Technos, de relógios, fechou ontem a compra da rival Dumont, por R\$182,1 milhões. Com o negócio, a Technos, dona de 31% do mercado nacional de relógios, passará a deter 46% das vendas no País, segundo dados da Superintendência da Zona Franca de Manaus (Suframa).

Tanto a Dumont Saab do Brasil quanto a Technos produzem seus relógios no Polo Industrial da Zona Franca de Manaus. A Technos é a maior fabricante nacional, com as marcas Technos, Mormaii, Mariner, Euro, Seiko, Timex, Allora e Touch. Com a compra, a empresa passa a controlar também marcas como Dumont e Condor. Outras grifes, como Fóssil, Armani, Diesel, DKNY, Burberry, Michael Kors e Marc Jacobs - que eram licenciadas para a Dumont - ficam agora com a Technos.

Empresa de gestão familiar, a Dumont está na Zona Franca de Manaus desde 1970, produz em média 132 mil relógios ao mês e tem 300 funcionários. A companhia não divulga faturamento. A Technos foi criada em 1956, no Rio de Janeiro, como representante da marca suíça Technos. Nos anos 90, a companhia comprou os direitos da marca suíça. Na década seguinte, em 2008, a Technos foi comprada por um grupo de investidores formado pelos fundos DLJ, Dynamo e outros administradores.

Seus produtos são focados nos consumidores das classes B e C e têm preço médio de R\$ 125. A Dumont atua na mesma faixa, com preço médio de R\$ 121.

Novos negócios. Em 2011, a Technos abriu capital e com parte dos R\$ 461 milhões que levantou na Bolsa pagou suas dívidas e partiu para aquisições no mercado. A primeira foi a rede de franquias de relógios Touch, comprada em julho por R\$ 20,6 milhões. A segunda foi a Dumont, anunciada ontem.

"Pautamos nossa estratégia de crescimento não só pela expansão orgânica de marcas, mas também pelo

desenvolvimento e a aquisição de novos negócios", divulgou a empresa no balanço dos resultados de 2012, divulgado ontem à noite ao mercado.

No ano passado, conforme o documento, a empresa teve receita bruta de R\$ 377,1 milhões, com alta de 17,9% sobre 2011. A empresa, que também fatura com assistência técnica e troca de pulseiras, vendeu 2,9 milhões de relógios em 2012 -19% a mais que no ano anterior.

Pirataria. "As pessoas continuam comprando relógios porque o produto virou um adorno e símbolo de status", diz Nelson dos Santos, presidente do Sindicato das Indústrias de Relojoaria e Ourivesaria de Manaus.

Em 2012, as vendas nacionais de relógios movimentaram R\$ 1,2 bilhão. Desse total, 135 milhões são de relógios importados formalmente. Outros R\$ 600 milhões são a fatia dos relógios fabricados na Zona Franca de Manaus, segundo Santos.

A diferença - R\$ 465 milhões - é a parte que fica com a pirataria, segundo se estima no setor. "Mas acredito que a pirataria passe de 60% do total que movimenta o mercado", diz Santos.

Há alguns anos, segundo ele, o sindicato pediu ao Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior e à Receita Federal que o País estabelecesse um preço de referência para entrada de relógios importados no Brasil. "O preço mínimo para um relógio bem simples produzido aqui é de US\$ 8 por unidade. Mas a pirataria chega custando US\$ 2,50 ou até US\$ 2 por unidade", explica ele. "Acredito que a aquisição da Dumont pela Technos vai ser boa para o mercado nacional, pois assim teremos um participante de peso para negociar com o governo."

Para crescer, relógios, óculos, bijuterias e afins

Uma das estratégias de crescimento da Technos é se expandir para outras áreas de atuação que sejam compatíveis com a rede de lojas que revendem os produtos da empresa. A empresa vê oportunidades de expansão em segmentos como o de óculos de sol (um mercado de R\$ 2 bilhões no Brasil) e também no de bijuterias (que gira anualmente R\$ 700 milhões).

Hoje, segundo dados da empresa, dos 13,5 mil pontos de venda que vendem Technos no Brasil, 70% trabalham também com semijoias e óculos de sol.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO Redução de meta fiscal para aumentar investimento ganha apoio de economistas		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

Por Chico Santos | Do Rio

A proposta de reduzir o superávit primário das contas públicas, cuja meta para este ano é de R\$ 155,8 bilhões (3,12% do Produto Interno Bruto), como forma de assegurar ao governo mais recursos para investir em infraestrutura, há muito não é privilégio dos economistas de orientação keynesiana -seguidores do pensamento do economista inglês John Maynard Keynes (1883-1946) -, embora o tamanho do corte ainda seja um divisor de águas, seja em relação aos chamados ortodoxos (adeptos do liberalismo econômico e de políticas fiscais austeras), seja entre os heterodoxos.

Os keynesianos André Nassif e Carmen Feijó, professores da Universidade Federal Fluminense (UFF), defenderam recentemente, em artigo publicado no Valor, "uma redução significativa do superávit" para forçar a aceleração dos investimentos. Nada muito diferente do que um dos principais economistas ortodoxos brasileiros da atualidade, Régis Bonelli, da Fundação Getulio Vargas (FGV) havia dito dois meses antes, em entrevista ao jornal: "Acho que se for o caso de relaxar um pouquinho as restrições fiscais para fazer investimentos, vale a pena".

Para outro economista ortodoxo, o consultor Raul Velloso, "a oportunidade que havia em termos de redução do superávit já passou. Ela foi usada para aumentar gastos correntes."

Qual o tamanho aceitável para o corte do superávit? Em entrevista, Nassif foi radical: "Quando nós [Nassif e Carmen Feijó] propomos que se reduza significativamente a meta de superávit primário, é reduzir mesmo e, se necessário, até mesmo incorrer em um pequeno déficit fiscal". Para o economista da UFF, o corte, financiado com aumento da dívida pública, duraria, no máximo, dois anos e teria que ser anunciado claramente, com todos os seus objetivos.

Ele ressalva que o período do déficit pode ser muito menor, de apenas "três a seis meses", o tempo necessário para que o esforço investidor do governo seja capaz de despertar o "espírito animal" dos empresários e esses reassumam a vanguarda dos investimentos, inclusive em infraestrutura.

Quanto à necessidade de emitir dívida para financiar o déficit, Nassif ressalta que foi esse mesmo recurso que a Índia utilizou, tanto na sua decolagem econômica, durante os anos 80, como para sair mais rapidamente da crise internacional de 2008. No caso brasileiro, o economista defende que o governo, para ser mais ágil, escolha investimentos menos sujeitos a entraves burocráticos, como os do setor de saneamento básico.

Carlos Thadeu de Freitas, ex-diretor do Banco Central (BC) e atualmente chefe do departamento econômico da Confederação Nacional do **Comércio** (CNC), embora afinado com o campo ortodoxo, admite que "o **Brasil** pode dar-se ao luxo de ter um superávit menor", mas adverte que o país "não pode deixar de ter superávit".

Para Freitas, o superávit primário pode ficar "na casa dos 2%", número que, nas suas contas, "permitirá que a relação dívida pública líquida/**PIB** mantenha-se estável ou caindo lentamente".

Um saldo menor, no entendimento do economista da CNC, traria efeitos negativos, entre eles o de atrapalhar a própria política monetária, que tem no superávit um instrumento contracionista da taxa de juros. Outro bom motivo para a manutenção de um nível razoável de superávit, na visão de Freitas, é a ameaça inflacionária.

"Nós estamos vivendo um momento de dúvidas quanto à inflação. Ela está voltando." Para Freitas, os empresários só voltarão a investir se sentirem que há harmonia entre as políticas fiscal e a monetária. "O que está faltando hoje no **Brasil** é sustentabilidade das políticas", diz.

Alinhada com o campo heterodoxo, a jovem economista Laura Carvalho, 29, professora da FGV-SP, não só aprova a ideia de cortar o superávit, como considera que esse corte é um imperativo dos ganhos obtidos na redução do serviço da dívida pública graças à redução da taxa de juros básica (Selic) e, conseqüentemente, da taxa de juros implícita da dívida líquida do setor público.

"Se a economia crescer este ano 3%, o cálculo indica que, mesmo com superávit primário de 2%, você mantém a dívida líquida na mesma proporção do **PIB** (pouco mais de

35%) ", disse. Mesmo com essa visão, Laura acha que o governo está certo em estimular os investimentos pelo caminho de aumentar a taxa de lucro esperada pelos empresários, com medidas como as desonerações fiscais e reduções tarifárias. Atacar a demanda com mais investimento público seria agora ação complementar.

Velloso, um dos maiores estudiosos das contas públicas brasileiras, avalia que a hora já não é de o governo investir, até por não ter competência para isso, mas de estimular os investimentos privados em infraestrutura. Para ele, os empresários não investem, porque o governo quer fazer concessões com uma taxa de retorno irreal, em torno de 5,5%, quando essa taxa deveria ser pelo menos o dobro.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO China aprimora indústria de alto valor agregado		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Por Alex Frangos | The Wall Street Journal

Embora a alta dos custos trabalhistas tenha empurrado a fabricação de camisetas, jeans e produtos similares para fora da China, o país tem sido capaz de minimizar a perda ao ampliar a produção de itens mais sofisticados.

E em nenhum outro lugar isto está demonstrado melhor do que na ponte que liga as cidades americanas de San Francisco e Oakland, a chamada Bay Bridge, na Califórnia.

Quando a cada noite a chave é virada para exibir o show artístico de luzes, a eletricidade passa por meio de complexos equipamentos produzidos pela fábrica de Gary Hua, que não fica muito longe de Xangai.

Fundada há seis anos, a empresa dele emprega 1.000 funcionários e fabricou em 2012 três milhões de fontes de alimentação para diodos emissores de luz, conhecidos como LEDs, de alta eficiência. A companhia, a Inventronics Inc., espera dobrar sua produção este ano e exportar mais de 50% dela.

A Inventronics exemplifica a migração da China para a fabricação de produtos mais sofisticados, que está alimentando o crescimento das exportações do país. A China tem aumentado as exportações de indústrias tão variadas como computadores, peças de automóveis, lâmpadas de alta tecnologia e equipamentos cirúrgicos ópticos, de acordo com análise feita pelo The Wall Street Journal com base nos dados de comércio da China, da União Europeia e dos Estados Unidos.

Economistas do banco HSBC estimam que a participação da China nas exportações globais subiu para 11% no ano passado - contra 9% antes da crise financeira de 2008 e cerca de 5% na virada do milênio. As exportações chinesas cresceram 8% em 2012, enquanto o comércio mundial avançou apenas 1,6%, segundo o Instituto Holandês para Análise de Políticas Econômicas.

O número de empregos na China em indústrias de alto valor agregado, como a de equipamentos elétricos e de comunicações, vem subindo desde 2008 e hoje supera o de

empregos gerados pelos produtos têxteis, vestuário e couro, diz o economista Louis Kuijs, do Royal Bank of Scotland.

Nos últimos dois anos, as exportações da China para os EUA de eletrônicos de alta tecnologia, peças de automóveis e aparelhos ópticos cresceram 24%, para US\$ 129 bilhões, enquanto as exportações de roupas e calçados avançaram apenas 5%, para US\$ 47 bilhões. Isso fez com que a participação da China no déficit comercial dos EUA aumentasse em US\$ 20 bilhões no ano passado, para o valor recorde de US\$ 315 bilhões, segundo análise do governo americano.

Uma parcela do que está marcado "made in China" foi projetada em outros lugares e montada com peças de diferentes origens, o que deixa os dados um pouco confusos. Os chips usados pelos equipamentos de LED da Inventronics, por exemplo, são dos EUA. Mas as exportações da China contêm um percentual crescente de materiais que foram feitos no próprio país, de acordo com a Organização Mundial do Comércio e a Organização para a Cooperação Econômica.

Hua, de 48 anos, morou nos EUA e voltou para a China em 1999. Em 2007, ele criou a Inventronics, estabelecendo a sede da empresa em Hangzhou, a cerca de 180 quilômetros de Xangai, para ter acesso a uma base de engenheiros altamente qualificada e para que a fábrica ficasse próxima dos fornecedores. Isso ajuda a Inventronics a desenvolver novos produtos rapidamente e a adaptá-los às especificações dos seus clientes.

"Essa é uma das grandes vantagens de estar na China", diz Gua.

A mão de obra qualificada, o grande mercado doméstico e a rede de fornecedores viraram fatores importantes que o aumento de salários ou a valorização do yuan, que tornam as exportações chinesas menos competitivas, não conseguirão sufocar tão cedo. E o crescente mercado de consumo da China significa que, se por um lado os custos mais altos tornam as exportações menos rentáveis, por outro os fabricantes podem vender mais produtos em casa.

A China também se beneficia na comparação entre a alta dos custos trabalhistas e de materiais no Sudeste Asiático e na América Latina, diz Kuijs, do RBS.

A empresa Talaris, do Reino Unido, que fabrica máquinas de contagem de dinheiro usadas por bancos, transferiu no ano passado a sua **produção** da Suécia para a China, onde emprega 1.000 trabalhadores no período de pico. A medida reduziu o custo de **produção** de cada equipamento em mais de 25%.

"Você tem uma concentração de fornecedores que está se tornando cada vez mais forte e mais competitiva", diz o diretor-presidente da Talaris, Paul Adams.

Cerca de 90% do valor de uma máquina feita pela Talaris é fabricado dentro da China. Adams diz que as peças

representam 80% do custo de cada uma, com a mão de obra e as despesas gerais respondendo pelos 20% restantes.

Empresários fora da China se queixam que o governo chinês dá vantagens injustas para as empresas do país através de subsídios, financiamento barato e controle do câmbio. Alguns dizem que, embora a China conquiste uma fatia maior do **comércio** global, ela não está ganhando terreno tão rápido como no passado e que o crescimento dos lucros está desacelerando.

	VEÍCULO VALOR ECONÔMICO	EDITORIA	
	TÍTULO BR-163, uma 'revolução' adiada durante 30 anos		
	ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

A situação caótica que tomou conta dos portos de Santos e Paranaguá não pode ser compreendida apenas a partir das limitações dos maiores terminais das regiões Sudeste e Sul do país. Boa parte da explicação para as filas quilométricas que hoje expõem a precariedade da logística nacional passou pelo retrovisor dos milhares de caminhões aglomerados nesses portos. A BR-163, também conhecida como rodovia Cuiabá-Santarém, poderia revolucionar o escoamento de cargas do país ao deslocar grande parte da safra de grãos do Mato Grosso para a região Norte do Brasil. A conclusão dessa estrada, no entanto, é uma promessa que está completando 30 anos. E que nunca se cumpriu.

Durante uma semana, o Valor percorreu 1.500 km da BR-163, do coração da **produção** de grãos do Mato Grosso, em Lucas do Rio Verde, até o porto de Santarém, no Pará. Conforme se avança pela floresta amazônica, ficam mais claras as razões que levaram milhares de caminhoneiros a se atulhar no Sul e Sudeste. Quem hoje se arrisca nesse caminho do Norte tem de estar disposto a encarar quase 600 km de estrada de terra, atoleiros, deslizamentos e falta de sinalização. Há quem pague esse preço.

Lama da BR-163 é alternativa ao caos de Santos

Por André Borges | De Lucas do Rio Verde, Sorriso, Sinop e Guarantã do Norte (MT)

Os atoleiros são muito comuns no trecho paraense da BR-163, principalmente nesta época do ano: por R\$ 100 tratores facilitam a travessia dos caminhões pelos lamaçais, numa espécie de pedágio informal

Do caos à lama, são aproximadamente 3 mil quilômetros de distância. O caminhoneiro que optou pelo primeiro destino, o caos, hoje agoniza nas filas intermináveis que se formaram ao redor do porto de Santos. Aquele que partiu para a segunda opção, tenta a sorte na BR-163, uma promessa de rodovia que neste ano completa três décadas, e que nunca se cumpriu.

Não há terceira via. O drama vivido hoje por quem produz soja e milho no norte do Mato Grosso, maior celeiro de grãos do país, escancara a situação da logística nacional. A confusão que tomou conta dos portos do Sul e Sudeste não

pode ser compreendida ou explicada apenas pelas limitações dos terminais portuários. Para entendê-la, é preciso encarar a lama.

Durante uma semana, a reportagem do Valor percorreu mais de 1,5 mil quilômetros da BR-163, também conhecida como rodovia Cuiabá-Santarém. A viagem teve início na região central da **produção** de grãos do Mato Grosso, nos municípios de Lucas do Rio Verde e Sorriso, e seguiu sentido norte, até o porto de Santarém, no Pará, onde a BR-163 termina de frente para um oceano de água doce, o encontro das águas dos rios Tapajós e **Amazonas**. Do lado mato-grossense, a estrada de pista simples e asfalto castigado sofre com o movimento intenso dos caminhões. Os acostamentos são precários e, em muitos trechos, sequer existem. Essa rota, no entanto, torna-se bem mais complicada quando se chega à fronteira com o Pará.

Do empoeirado município de Guarantã do Norte (MT), na divisa dos dois Estados, até Santarém, são 1.094 quilômetros de aventura. Conforme se avança rumo à floresta amazônica, ficam mais nítidas as razões que levaram milhares de caminhoneiros a fugir dessa rota para se aglomerar, dias a fio, nas entradas de Santos e Paranaguá.

Quase 600 quilômetros da BR-163 permanecem exatamente como sempre foram: uma arriscada estrada de terra. Nos trechos com asfalto - muitas vezes, apenas alguns metros de chão com revestimento - há problemas graves de sinalização. Buracos e atoleiros testam a habilidade dos motoristas. Caminhões deslizam pelo barro. Por vezes, tombam pelo caminho e despejam toneladas de grãos mata adentro.

Aberta 30 anos atrás, a BR-163 nasceu com a vocação de se transformar em um dos principais corredores para o escoamento do Centro-Oeste. A partir de seu traçado rumo ao norte do país, é possível acessar a hidrovia do **Amazonas**, uma porta de saída privilegiada para levar a **produção** nacional aos grandes compradores mundiais. Uma miríade de problemas, porém, tem adiado essa missão.

A Cuiabá-Santarém reúne os principais gargalos que travam a evolução da infraestrutura logística do país. Dificuldades com regularização de terras e licenciamento ambiental, omissão do poder público e corrupção minaram o

potencial da rodovia. Um estudo, que acaba de ser realizado pela Confederação Nacional da Indústria (CNI), calcula que poderiam ser economizados até R\$ 1,4 bilhão por ano com o transporte de cargas da região, a partir da conclusão da rodovia. Ao se converter em uma alternativa para o escoamento, essa rota ajudaria a desafogar portos estrangulados e impactaria diretamente no preço do frete que hoje é cobrado do produtor rural. As contas feitas pelo Movimento Pró-Logística, que representa a indústria do Mato Grosso, sinalizam para uma redução de 34% nas despesas com transporte para cada tonelada de soja e milho que saem da roça. Hoje, a tabela de preços praticada no Brasil é 425% superior à da Argentina e 370% mais cara que a dos Estados Unidos.

Sem alternativas, o produtor segue fazendo a sua parte. Na safra 2011/2012, o chamado "Nortão" do Mato Grosso colheu 52% da produção brasileira de soja e milho. Foram 68,2 milhões de toneladas de grãos. É um resultado que deveria ser comemorado, mas o clima não é de festa. "A impressão que dá é que nós arrumamos um problema, que foi ter produzido demais. É como se tivéssemos feito algo de errado, e agora temos que pagar o preço por isso", diz o produtor Elso Vicente Pozzobon, também conselheiro da Aprosoja, associação que representa o setor no Mato Grosso. "Investimos em tecnologia e mais do que dobramos nossa produção. Mas nossa estrada sempre foi a mesma, a situação ficou insustentável."

A BR-163 não é a solução de todos os males da infraestrutura nacional, mas sua conclusão teria capacidade de fazer uma reviravolta no mapa logístico. A capacidade de transporte de cargas para os portos da região Norte é avaliada em aproximadamente 45,5 milhões de toneladas. Os benefícios não seriam apenas internos. Pelo litoral norte, é

possível reduzir entre três e cinco dias o tempo que hoje é gasto para navegar do porto de Santos até Roterdã, na Holanda. Isso significa maior competitividade e redução de custos.

A distribuição de mercadorias no país também sai ganhando. A estrada beneficiaria o escoamento da Zona Franca de Manaus, que hoje segue de barco até Belém (PA), para depois enfrentar 2,9 mil km de estrada até São Paulo. Pela BR-163, essa viagem seria encurtada em dois dias.

"Não existe nenhuma razão para que isso não vá para frente. Temos que virar o mapa do país e pensar no arco Norte. O país não pode mais prescindir disso", diz Edeon Vaz Ferreira, diretor-executivo do Movimento Pró-Logística.

Nos 745 quilômetros da BR-163, entre Cuiabá e a divisa com o Pará, um censo industrial feito pelo Sebrae listou mais de 800 empresas que poderiam ter suas operações turbinadas pela conclusão da rodovia. Enquanto essa promessa não se cumpre, prosperam negócios que vivem, de alguma forma, da degradação da estrada.

Em Lucas do Rio Verde, a Borracharia Sabiá tornou-se parada obrigatória para os caminhoneiros. Lúcia Abegg, dona do comércio, abriu sua loja dez anos atrás, com dois funcionários. Hoje são 14 borracheiros, que não conseguem atender a demanda. "A gente tem recebido cerca de 200 caminhões por dia, com todo tipo de problema. Os caminhoneiros fazem uma fila enorme. Eles ficam nervosos com a demora. A gente tenta atender todo mundo, mas está difícil", diz Lucia. "Quebram a mola, o freio, a balança, furam pneus. Não conseguimos vencer o serviço. Temos que trabalhar de segunda a domingo, o tempo todo." (Colaborou Ruy Baron)

	VEÍCULO CONVERGÊNCIA DIGITAL	EDITORIA	
	TÍTULO Olivetti retorna ao <u>Brasil</u> com fabricação de tablets e modems 3G/4G		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

A Olivetti está de volta ao Brasil e retoma seus planos de produção fabril no país com forte aposta na força da mobilidade. Os tablets para varejo, manufaturados na Microboard, em Minas Gerais, chegam ao mercado em maio. Os dispositivos corporativos serão lançados no segundo semestre. Empresa é a única que mantém a produção local de modems para banda larga. No 3G, recém-venceu uma licitação na Oi. No 4G, em parceria com a Evadin, em Manaus, participa das licitações das teles para o início do serviço, em abril.

O anúncio da produção local dos tablets pela Olivetti foi feito pelo diretor executivo da Olivetti, Gino Santoro, durante o Forum TIC Brasil 2013, evento realizado, no dia 20, em Brasília. Em entrevista ao Convergência Digital, Santoro contou os seus planos no país. A primeira fase de produção dos tablets - vão fazer equipamentos com 7,8 e 9 polegadas - está voltada para conquistar - com a força do nome da companhia - um espaço junto ao consumidor que está indo comprar dispositivos sem marca. Entre os fabricantes, prevê uma briga direta com a Positivo.

"No Brasil, os tablets que mais estão vendendo são os sem marca. Vamos entrar nesse segmento com tablets em torno de R\$ 800.00, com Wi-Fi. Acreditamos muito no potencial e a manufatura está com o nosso parceiro Microboard, instalado

em Minas Gerais", conta Santoro. Os tablets corporativos - com mais recursos e, principalmente, aplicações específicas adaptadas ao dia-a-dia, como assinatura digital - chegam até junho.

E apesar de ter na linha os notebooks, neste momento, adianta o executiva, a produção local desse segmento está descartada. "Os tablets são a nossa grande aposta aqui no Brasil", sinaliza o diretor da Olivetti. Em telecomunicações, a empresa é a única empresa, hoje, a manufaturar localmente os modems 3G. A Huawei -grande rival - desistiu do processo fabril. Para Santoro, vale, sim, a pena manter a fabricação local. "Enfrentamos dois gigantes (Huawei e ZTE) que importam toda a sua produção, mas estamos vencendo contratos com as teles (o último foi um com a Oi) porque estamos com suporte local", detalha Santoro.

A Olivetti, segundo ainda o executivo, já vendeu 1,5 milhão de modems 3G. Já os modems 4G estão na mira. A companhia participa de todos os leilões das teles móveis para o início da oferta comercial do 4G, em abril. A produção é feita em Manaus, pela Evadin. Na sua participação no Forum TIC Brasil 2013, Gino Santoro, falou sobre os planos da empresa no Brasil e reportou as dificuldades para a produção local. Assista na CDTV, do Portal Convergência Digital.

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO Reforma do ICMS deve aumentar carga tributária		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Economistas alertam para fundo de compensação que será viabilizado com a emissão de títulos do Tesouro

Gustavo Machado

Um efeito indesejado pode ser o primeiro fruto da reforma tributária que começa a ser negociada pelo **Governo Federal**. No intuito de acabar com a guerra fiscal, o governo promete compensar estados que perderiam arrecadação com a reforma do Imposto sobre Circulação de **Mercadorias e Serviços (ICMS)**. Com isso, dizem especialistas em política fiscal, o governo pressionará ainda mais a carga tributária.

De acordo com a Medida Provisória N° 599/2012, a União poderá utilizar a Secretaria do Tesouro Nacional e emitir títulos da dívida pública para viabilizar o Fundo de Desenvolvimento **Regional (FDR)**, relativo à mudança no **ICMS**.

Para economistas, a proposta é um contrassenso. "Se isso acontecer, teremos uma reforma tributária que, no futuro, exigirá mais carga tributária para pagar a dívida contraída com a reforma", explica o economista Mansueto Almeida.

O **Ministério** da Fazenda pretende disponibilizar ao fundo R\$ 16 bilhões anualmente. De todo o montante, R\$ 4 bilhões serão repassados diretamente, enquanto o restante constituirá uma linha de financiamento. No total, após 20 anos, o governo terá injetado R\$ 296 bilhões no FDR.

Com a mudança proposta pela Fazenda, sete estados perderão receita com a mudança da alíquota interestadual do **ICMS**. Atualmente, uma taxa de 7% ou 12% é cobrada no estado de origem. Após as novas regras, estas taxas serão reduzidas para 4% em até 12 anos.

"É um custo muito alto para algo que não tem benefícios garantidos sobre a atividade econômica. Além disso, enfraquece o país, pois quanto maior a carga tributária, menor a competitividade dele", explica Salto, economista da consultoria Tendências.

Membro do grupo de trabalho que propôs ao Senado Federal soluções para o pacto federativo, Ives Gandra Martins acredita que o governo não conseguirá aprovar as mudanças sem uma compensação. "É algo político. Na prática, não haverá apoio sem estes tipos de compensação", avalia.

Para tentar aprovar as mudanças no **ICMS** o **Governo Federal** também deve abrir mão de R\$ 9 bilhões, conforme publicou o **Brasil Econômico** na última sexta-feira. Os estados pedem uma redução de 20% no comprometimento de receitas para a amortização de suas dívidas. Em troca, utilizariam o montante para realizar investimentos.

Somadas, as ações representam 63% do valor pago no último ano para a execução das obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

"Isso é um contrassenso. A sensação que nos dá é que o governo federal tenta corrigir a ausência de políticas regionais com a liberação de verbas aos estados", diz Martins.

Os economistas também pregam a negociação conjunta de diversos temas presentes na agenda do federalismo. O Fundo de Participação dos Estados (FPE) e a dívida dos estados poderiam ser utilizados para reduzir os custos da operação.

"As perdas de arrecadação de alguns estados poderiam ser compensadas na partilha do FPE e no indexador da dívida dos estados", afirma Felipe Salto. "O pacto federativo se resguarda na partilha de receitas. todos os temas teriam de ser negociados conjuntamente."

	VEÍCULO BRASIL ECONÔMICO-SP	EDITORIA	
	TÍTULO "Sem a compensação, ninguém muda o tributo"		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

Para o ex-governador Germano Rigotto, alguns estados farão de tudo para não alterar o imposto

Para o ex-governador do Rio Grande do Sul e ex-presidente da Comissão de Reforma Tributária da Câmara, Germano Rigotto, embora o fundo de compensação acarrete no aumento da dívida pública, não há outra forma de promover as mudanças desejadas no Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (**ICMS**).

Rigotto afirma que desde que presidiu a comissão, em 2000, alguma forma de compensar estados que perderiam arrecadação está prevista nas propostas de reforma do tributo, e nunca foi encontrada "outra solução melhor". "Na nossa proposta, estava prevista toda uma nova legislação para o **ICMS**. Tínhamos desenhado novas regras unificadas e alíquotas. E nunca conseguimos aprovar porque críticas surgem de todos os lados, principalmente pelos que não querem mudanças", lembra o ex-governador. "O Fundo de **Desenvolvimento Regional** é uma forma de compensar perdas e dobrar as críticas", conclui.

Segundo ele, alguns estados farão de tudo para não aprovar a mudança na alíquota interestadual do **ICMS** e devem tentar arrastar as negociações.

"Alguns governadores querem que a guerra fiscal continue. Acham que assim ganham competitividade, mas isso deixou de acontecer já há alguns anos", critica. "Além disso, o Supremo Tribunal Federal (STF) está pronto para derrubar todos os incentivos de uma vez se isso não for resolvido de uma vez por todas", complementa.

Rigotto diz que a reforma é urgente, pois uma "zona de sombra" está formada nos governos estaduais. Para ele, este é apenas mais um motivo para apressar a mudança na alíquota interestadual.

"Hoje, são concedidos incentivos sem qualquer transparência, por debaixo da mesa. Isso gera ganhos indevidos e corrupção nos estados", afirma o ex-governador. G.M



VEÍCULO CORREIO DA AMAZÔNIA	EDITORIA	
TÍTULO Empresas do <u>PIM</u> estão demitindo e contratando na mesma proporção		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL

O mercado de trabalho no Polo Industrial de Manaus – PIM vem registrando uma nova tendência na contratação de mão de obra local: demitem os antigos empregados e contratam novos trabalhadores, mais especializados por salários até 20% menor que dos trabalhadores com até 20 anos de atividades na indústria.

A constatação foi feita pela diretoria do Sindicato dos Metalúrgicos do **Amazonas**, que nos três primeiros meses de 2013, registrou no seu setor de homologações, demissões nas empresas Britânia, Philco, LG da **Amazônia**, TPV do Brasil, assim como, na Moto Honda da **Amazônia**. Em todas elas, o número de demissões é equivalente ao número de contratações.

Para o presidente do Sindicato dos Metalúrgicos, Valdemir Santana, a falta de qualificação é um dos principais fatores da rotatividade registrada na mão de obra do **PIM**. Menos qualificados, os trabalhadores terminam por ceder os seus lugares para técnicos especializados, que atendem a implantação das novas tecnologias industriais, mais avançadas e mais precisas em termos de qualidade do produto acabado.

A direção do Sindicato, segundo Valdemir, ha tempos vem alertando os trabalhadores sobre a necessidade deles se especializarem, de concluírem o ensino médio e de ingressarem nas universidades. Implantou, inclusive, cursos técnicos no Instituto de Educação Profissional – IEP, mas a demanda foi aquém do esperado. O Cetam (Centro de Educação Tecnológica do **Amazonas**) tem cursos gratuitos em áreas específicas para a indústria, a **Fieam** (Federação das Indústrias do Estado do **Amazonas**), também disponibiliza vagas para essa área.

“O Sindicato tem incentivado e apoiado os trabalhadores a buscarem essas vagas, mas tem que contar com o interesse individual no sentido de garantir os seus próprios empregos”, acentua Valdemir Santana, que já propôs ao governo do Estado, um projeto de criação da Universidade do Trabalhador ou, percentual de vagas nas universidades para quem, comprovadamente, trabalha na indústria.

	VEÍCULO FIEMG	EDITORIA	
	TÍTULO Fernando PIMentel mostra motores da economia no Norte de Minas		
ORIGEM INICIATIVA DO PRÓPRIO VEÍCULO DE COMUNICAÇÃO	ENFOQUE DE INTERESSE	VEICULAÇÃO NACIONAL	

O ciclo econômico vivido pelo Brasil e, em especial pelo Norte de Minas, com a instalação de novas indústrias, foi tema de debates nesta sexta-feira, 22 de março, em Montes Claros. O ministro Fernando PIMentel participou do projeto “Rotas para o Futuro – Plano de Desenvolvimento Industrial Regional e Conexão Empresarial”, promovido pela Fiemg em suas regionais no interior do estado.

O presidente da Federação, Olavo Machado Junior, destacou a importância do mercado brasileiro como oportunidade para as indústrias locais. “Grandes empresas estão se instalando no Norte de Minas, como a Case New Holland e a Alpargatas. Temos que trabalhar para que ao redor delas estejam fábricas para atender a demanda que surgirá”, afirmou. Para o presidente da Fiemg Regional Norte, Aduino Batista, existe um campo aberto de oportunidades também por causa das novas frentes minerárias e da descoberta de gás na bacia do rio São Francisco. “Vivemos uma segunda revolução industrial aqui”, opinou.

Pimentel falou do passado do Brasil para chegar ao momento vivido pelo país e pela região norte do estado. Para o ministro, o país está no melhor período de sua história recente, superados ditadura militar, hiperinflação e instabilidade econômica. Ele destacou a força da moeda e o saldo na balança comercial como fundamentais para o acúmulo de divisas, que permitem o crescimento.

Esses fatores somam-se ao que o ministro chamou de quatro motores da economia brasileira. O primeiro é o potencial agrícola e extrativo mineral, que permitiu à balança comercial ficar positiva. “O segundo entrou em cena no início deste século, que é o poder de consumo de massa de 40

milhões de brasileiros que ascenderam à nova classe média. Depois, por volta de 2008, começou a funcionar o terceiro, com os investimentos federais do PAC (Plano de Aceleração do Crescimento)”, disse Pimentel. E, para ele, o quarto motor é o programa habitacional “Minha Casa, Minha Vida”. “Além de garantir moradia a milhões de brasileiros, movimenta uma enorme cadeia produtiva”, afirmou.

Para o ministro, os problemas e desafios que o Norte de Minas e o Brasil enfrentam fazem parte dessa realidade positiva do país. “Temos problemas de infraestrutura e de mão de obra, que são questões anteriormente consideradas menos relevantes. Hoje, não se reclama mais de juros altos, por exemplo”, opinou Pimentel. Para auxiliar a região a buscar mais opções de crédito, ele se comprometeu a lutar pela instalação de um escritório da Sudene em Montes Claros.

Rotas para o Futuro

O projeto Rotas para o Futuro percorre as regionais da Fiemg. Por meio de simpósios e seminários, são colocados em pauta temas relevantes e sintonizados com empresários e autoridades locais, visando à elaboração e implantação de ações essenciais para a região.

Este é o terceiro ano de realização do projeto. O Rotas para o Futuro aconteceu pela primeira vez em 2011, com o objetivo de verificar e estudar de forma mais profunda os gargalos para o crescimento de cada região de Minas Gerais.

A iniciativa é uma parceria entre a Fiemg, Fundação João Pinheiro, Sebrae-MG e VB Comunicação. Além de lideranças empresariais e políticas locais, o evento reunirá ainda dirigentes sindicais e formadores de opinião.