
Boletim de Conjuntura Industrial IPEA/ABDI
Agosto de 2006 – Nº 10¹

Sumário

Produção Física: *A produção física industrial apresentou retração no mês de junho com ajuste sazonal (-1,7%). No acumulado do ano, a indústria cresceu 2,6%.*

Emprego e Salários: *No mês de junho foram criados 19.609 postos de trabalho formais na indústria de transformação, 2.616 a mais do que no mesmo mês do ano passado, segundo dados do CAGED. No mês de maio, a folha salarial real apresentou uma alta de 0,86% frente ao mês anterior, com ajuste sazonal. Em maio, o emprego da indústria de transformação, com ajuste sazonal, apresentou alta mensal de 0,35%..*

Comércio Exterior: *As exportações no período de janeiro a junho de 2006 cresceram a uma taxa de 13,46%, chegando ao valor de US\$ 61 bilhões. Por sua vez, as importações apresentaram crescimento de 21,56%, correspondendo a um valor de US\$ 41 bilhões. Os produtos básicos foram os de maior crescimento, com uma taxa de 15,03% no acumulado do ano em relação ao mesmo período do ano anterior.*

Investimento e Financiamento: *Em junho o ingresso de investimentos estrangeiros diretos (IED) líquidos totalizou US\$ 1,06 bilhões. No acumulado do ano foi revertida a tendência do início do ano, quando o setor industrial obteve expressivo volume de recursos. Agora o setor de serviços lidera a participação de IED com 54%, enquanto a indústria e agricultura contribuem, respectivamente, com 39% e 7%.*

Medidas da PITCE: *Em 8 de junho foi publicado no DOU o decreto nº 5.798 que regulamenta os incentivos fiscais de pesquisa e inovação tecnológica. Em 29 de junho de 2006 foi assinado o decreto que implanta o Sistema Brasileiro de Televisão Digital Terrestre (SBTVD-T), com base nos padrões do sistema japonês ISDB-T.*

Nota técnica: *O Boletim nº 10 também traz uma nota especial sobre alternativas de financiamento à infra-estrutura de transportes. Entre as sugestões de aperfeiçoamento, destacam-se: acompanhamento do fluxo de veículos que pagam pedágio nas concessões rodoviárias pelo poder concedente e tratamento do prazo das concessões rodoviárias nos editais como variável com características econômicas.*

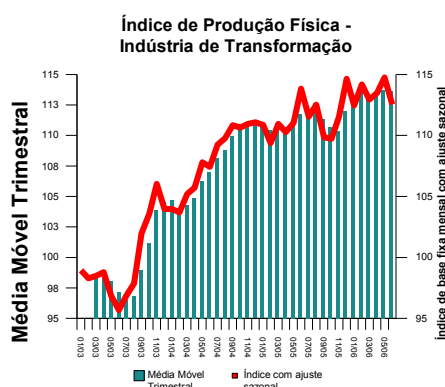
¹ Boletim editado por Francisco Luna (IPEA – franciso.santos@ipea.gov.br), Luiz Bahia (IPEA – luizdias@ipea.gov.br) e Rogério Dias Araújo (ABDI – rogerio.araujo@abdi.com.br). Esta edição contou com a colaboração de Talita Daher (ABDI), Rafael Leão (ABDI).

Produção Física

A Pesquisa Industrial Mensal de Produção Física, do IBGE, aponta uma redução de 1,7% na produção industrial entre maio e junho de 2006, com ajuste sazonal. Na comparação com junho de 2005, a redução foi de 0,6%. No acumulado do ano, a taxa de crescimento é de 2,6% em comparação com o mesmo período do ano passado enquanto que, no acumulado de 12 meses, a taxa de crescimento em junho foi de 2,0%, menor do que os 2,6% registrados em maio.

Os resultados refletem uma queda generalizada em junho nos índices de curto prazo na maioria dos setores. A comparação para períodos maiores ainda registram crescimento, porém, de menor intensidade. De fato, o indicador de média móvel trimestral apresentou ligeira queda, 0,1%, na passagem de maio para junho, em contraposição às expansões observadas em meses anteriores.

Gráfico 1



Fonte: IBGE

Na comparação com o mês anterior, todas as categorias de uso apresentaram queda. O segmento de bens intermediários registrou a maior redução

entre maio e junho (-1,9%), com ajuste sazonal, seguido pelo segmento de bens de consumo duráveis (-1,1%). A produção do segmento de bens de capital caiu 1,0%. Neste mês, a queda nesse segmento foi mais acentuada na produção de bens de capital para transporte. Vale ressaltar que a produção para fins industriais continua apresentando queda em todas as comparações, impulsionada pelo desempenho negativo dos bens de capital seriados.

Finalmente, a produção de bens de consumo semi e não-duráveis recuou 1,0%. Na comparação com junho de 2005, foi o único segmento que manteve taxa positiva.

Dos 23 setores pesquisados pelo IBGE, 17 apresentaram queda entre maio e junho, com ajuste sazonal. Dentre os que apresentaram queda, destacam-se produtos químicos (-4,8%), veículos automotores (-4,6%) e máquinas e equipamentos (-2,1%), sendo que os dois últimos foram o destaque positivo no boletim do mês passado. Entre os setores que cresceram, destacam-se a indústria farmacêutica (+5,5%) e refino de petróleo e álcool (+1,5%).

No acumulado do ano, os setores que mais cresceram foram o de máquinas para escritório e equipamentos de informática (+58,4%) e o de máquinas, aparelhos e materiais elétricos (+13,8%). Na mesma comparação, as pressões negativas vieram do setor de madeira (-8,8%) e vestuário (-7,9%).

A produção acumulada de 12 meses de cimento e clínquer, um dos indicadores de nível de atividade do setor de construção civil, cresceu 7,55%, o que vem acontecendo desde abril de 2004.

Emprego e salários

De acordo com os dados do Cadastro Geral de Empregados e Desempregados (CAGED – Ministério do Trabalho) o mercado de trabalho no mês de junho mantém a tendência de crescimento dos últimos meses. O crescimento do emprego formal no mês de junho foi de 0,58%, contratando 155.455 novos trabalhadores. A indústria de transformação criou 19.609 postos de trabalho, 2.616 a mais do que o mesmo mês do ano passado. Por outro lado o comércio criou 18.492 vagas, enquanto que no ano passado o saldo foi de 32.123. No setor de serviços, com 41.167 novos cargos, o setor contratou menos do que em 2005, quando o saldo foi de 46.669. Na construção civil as contratações alcançaram 8.566, saldo inferior ao do ano passado, quando foram contratados 17.586 trabalhadores.

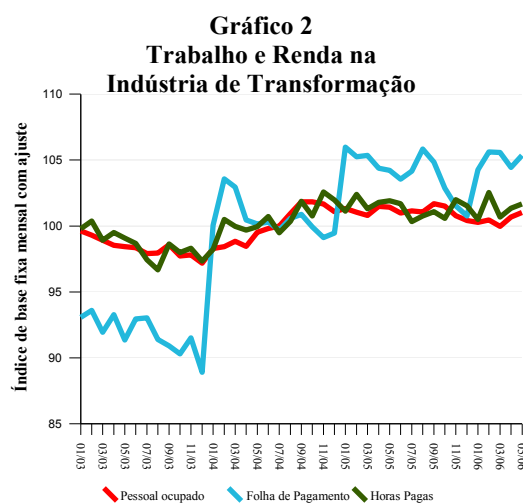
Na indústria de transformação o crescimento verificado foi de 0,31%, enquanto que em 2005, no mesmo mês, cresceu 0,28%. No acumulado do ano, 2006 apresenta resultado superior ao de 2005: 3,49% neste ano contra 3,24% no ano passado. No acumulado dos últimos 12 meses o saldo de vagas formais foi de 198.391, representando um crescimento de 3,21%.

Importante destaque do mês é o setor têxtil e de vestuários com 3.516 contratações. Esse resultado foi maior do que o do mesmo período do ano passado, quando o setor havia contratado 3.000 novos trabalhadores. O setor de produtos alimentícios e bebidas (o que mais emprega na indústria de transformação), apresentou alta de 0,83% em junho, abrindo 12.397 vagas de trabalho.

A indústria de transformação, na Pesquisa Industrial Mensal de Emprego e

Salários (PIMES – IBGE), em maio apresentou alta de 0,35% frente a abril, com ajuste sazonal. Assim, a média com base móvel trimestral do mês ficou com alta de 0,21%. Em comparação ao mesmo período do ano anterior, a pesquisa aponta queda de 0,39%. No resultado acumulado dos últimos 12 meses, os empregos na indústria de transformação caíram em 0,17%.

Em maio a folha salarial real apresentou uma alta de 0,86%, frente ao mês anterior. Em relação ao mesmo mês do ano passado, houve crescimento de 1,07% e no acumulado dos últimos 12 meses o crescimento é de 1,76%. Em relação às horas pagas, o resultado de maio frente a abril, com ajuste sazonal, foi uma alta de 0,32%, enquanto que em relação ao mesmo período de 2005 a queda foi de 0,24%. No acumulado de 12 meses, houve queda de 0,03%.



Fonte: IBGE

Comércio Exterior

As exportações no período janeiro a junho de 2006 cresceram a uma taxa de 13,46%, chegando ao valor de US\$ 61 bilhões. Por sua vez, as importações apresentaram um crescimento de 21,56%, correspondendo a um valor de US\$ 41 bilhões.

Em termos mensais, as exportações no mês de junho foram de US\$ 11 bilhões, e as importações chegaram ao valor de US\$ 7 bilhões.

Os resultados preliminares para o mês de julho apontam um crescimento de 19,21% nas exportações e 8,6% nas importações, sendo que as exportações chegaram a US\$ 13,6 bilhões e as importações, US\$ 7,9 bilhões.

Quando se analisa o mês de junho, verifica-se que, com exceção das operações especiais, os produtos básicos foram os que tiveram maior crescimento no acumulado do ano (15,03%), seguidos pelos produtos manufaturados (13,44%).

Tabela 1
Desempenho das Exportações por
Classe de Produtos
US\$ Milhões

Classes de Produtos	jan- jun 2005	Jan- jun 2006	Tx. Cresc. (%)
Básicos	14.816	17.043	15,03
Semimanufaturados	7.815	8.345	6,78
Manufaturados	30.021	34.057	13,44
Op. Especiais	1.025	1.456	42,05
Total	53.677	60.900	13,46

Fonte: SECEX/MDIC

O crescimento das exportações brasileiras se deve tanto a um aumento no índice de preço quanto a um aumento (mesmo que menor) no índice de *quantum*. É necessário destacar que, em um cenário ideal, seria importante o índice de *quantum* ter maior crescimento. Destaque negativo é que o índice de *quantum* de semimanufaturados vem apresentando crescimento negativo.

Tabela 2
Varição dos Índices de Preços e
Quantum das Exportações
janeiro/junho 2006

Classes de Produtos	Preço	<i>Quantum</i>
Exportação Total	11,3	2,0
Básicos	13,8	1,7
Semimanufaturados	9,0	-2,1
Manufaturados	9,9	3,2

Fonte: Funcex

Apesar de o índice de *quantum* em conjunto estar caindo, destaca-se o desempenho bastante favorável de produtos de petróleo que, provavelmente, estão associados à alta de preço internacional.

Na tabela 3 abaixo, nota-se que, além de produtos ligados ao petróleo, destaca-se a contribuição de outros aviões de peso até 15.000 kg e outros grãos de soja, mesmo triturados nas exportações brasileiras.

Tabela 3
Dez Principais Produtos com Variação Absoluta Positiva nas Exportações (em US\$ 1.000)

PRODUTOS	jan-jun 2006	Variação Absoluta	Tx. Cresc (%)
Óleos brutos de petróleo	2.536.167	1.384.721	120,26
Outros aviões/veículos aéreos, peso > 15000kg, vazios	1.142.235	629.603	122,82
“Fuel-oil”	1.055.179	457.892	130,44
Outros grãos de soja, mesmo triturados	2.832.766	414.571	17,14
Minérios de ferro aglomerados e seus concentrados	1.449.103	382.729	35,89
Minérios de ferro não aglomerados e seus concentrados	2.364.587	357.676	17,82
Açúcar de Cana, em bruto	1.429.067	357.393	33,35
Consumo de bordo – combustíveis e lubrif. p/ embarcações	618.102	230.203	59,35
Pasta quím. Madeira de n/conif. a soda/ sulfato, semi / branq.	1.163.572	229.545	24,58
Alumínio não ligado em forma bruta	696.653	229.252	49,05
Total	15.287.431	4.812.981	45,95
Total das Exportações	60.900.300	7.223.072	13,46

Fonte: SECEX/MDIC

O boletim de conjuntura do IPEA, número 73 de junho de 2006, apresenta como previsão do valor das exportações para 2006 de US\$ 128,6 bilhões, o que vai representar um aumento de 8,7%

Quanto às importações, vale notar que o maior crescimento acumulado entre janeiro a junho de 2006 frente ao mesmo período de 2005 foi o de bens de capital. Esse resultado pode estar representando um movimento positivo para o setor

industrial quanto ao investimento. No acumulado do ano a importação de bens de capital cresceu 25,83%, seguido pelo crescimento de bens de consumo não-duráveis que foi de 24,79%.

Tabela 4
Importações por Categoria de Uso US\$ Milhões

Categoria de uso	jan-jun 2005	jan-jun 2006	Tx. Cresc. (%)
Bens de Capital	7.045	8.865	25,83
Matérias-primas e Intermediários	17.980	20.355	13,21
Bens de Consumo Não-duráveis	2.114	2.638	24,79
Bens de Consumo Duráveis	1.703	2.576	51,26
Combustíveis e lubrificantes	5.181	6.926	33,68
Total	34.023	41.360	21,56

Fonte: SECEX/MDIC

Em relação aos bens de consumo não duráveis, é importante frisar o forte crescimento de vestuário e artigos de confecção. Somente no mês de junho a importação desse produto foi de US\$ 28 milhões, o que representa um aumento frente ao mesmo mês do ano anterior de 65,73%. Esse forte crescimento provavelmente deve estar associado ao comportamento do câmbio bem como aos baixos preços dos produtos chineses.

Finalmente, em relação a importação de bens de capital, destaca-se o incremento das importações de maquinaria industrial, com US\$ 479 milhões importados e crescimento de 27,0% em junho de 2006 frente ao mês do ano anterior.

Investimento e Financiamento

Em Junho, o ingresso de investimentos estrangeiros diretos (IED) líquidos totalizou US\$ 1,06 bilhão. Desse total, US\$ 953 milhões são referentes a participações acionárias e US\$ 108 milhões correspondem à entrada de recursos líquidos de empréstimos intercompanhias. Os ingressos em participação acionária foram preponderantemente direcionados para o setor de serviços, totalizando US\$ 1,78 bilhão. Com isso, no acumulado do ano, finalmente reverteu-se a tendência do início do ano, período em que o setor industrial obteve expressivo volume de recursos. Agora, o setor de serviços alcança participação de 54%, enquanto que a indústria e a agricultura contribuem, respectivamente com 39% e 7%. No acumulado do ano, o IED alcançou US\$ 7,39 bilhões, enquanto que, em igual período de 2005, US\$ 8,51 bilhões foram registrados. O Banco Central espera aumento dos ingressos nos próximos meses do ano, razão pela qual

sua previsão para o acumulado do ano foi mantida em US\$ 18 bilhões.

Os desembolsos do BNDES do 2º trimestre de 2006 apresentaram crescimento de 9% em relação ao mesmo período do ano passado. Porém, a recuperação no período não foi suficiente para reverter o desempenho do 1º trimestre. Com isso, no acumulado do ano, a redução é de 9%. O setor exportador e o agropecuário são apontados como responsáveis por essa redução. Credita-se ao câmbio, a fatores climáticos e à redução de preços internacionais a obtenção de resultados aquém do esperado nesses setores. Quando ambos são excluídos do cálculo, a queda passa a ser de 0,9% no acumulado do ano. Por outro lado, destaca-se a expansão dos desembolsos tanto para a infra-estrutura como para comércio e serviços.

Acompanhamento das medidas da PITCE

Cerca de 30% dos recursos do BNDES são destinados ao financiamento de projetos de pequenas e médias empresas. Em 2002, elas recebiam cerca de 20% do total de recursos repassados pela instituição. Atualmente, as operações com pequenas e médias empresas representam cerca de 85% do total realizado pelo banco. Nos últimos três anos, o BNDES reforçou a sua atuação junto a essas empresas. O banco reduziu os juros cobrados sobre o custo de captação de recursos e até certo ponto

estimulou o sistema bancário brasileiro a fazer mais operações com micro, pequenas e médias empresas. Para que a rede bancária que opera com recursos do BNDES – mais de 80 bancos privados e públicos – tivesse acesso aos recursos da instituição para financiar grandes projetos, passou a ser necessário emprestar para as pequenas e médias empresas. Um dos principais impactos dessa mudança foi na geração de empregos. De 2000 a 2004, para cada 100 empregos existentes, foram criados

mais oito. No caso das empresas que receberam financiamento do BNDES, de cada 100 postos existentes foram abertos mais 23, no mesmo período. O prazo médio das operações do BNDES é de 82 meses, enquanto o prazo médio das operações dos bancos privados é de apenas sete meses. A taxa de inadimplência atualmente é menos de 1% do total de empréstimos.

A CAIXA conta com dois produtos que marcaram os primeiros contatos da CAIXA com o Comércio Exterior: o PROGER Exportação (GIRO-RENDA CAIXA EXPORTAÇÃO PJ) e BNDES-EXIM PRÉ-EMBARQUE:

Tabela 5
Financiamento ao comércio exterior

PRODUTO	ANO	CONTRATOS	
		Quant.	Valor
PROGER Exportação	2006 Jan/Mar	05	R\$ 459.644,00
BNDES-EXIM PRÉ-EMBARQUE	2006 Jan/Mar	03	R\$ 285.233,72

Em 08 de junho, foi publicado no DOU o Decreto nº. 5.798, que regulamenta os incentivos fiscais às atividades de pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica, de que tratam os artigos 17 a 26 da Lei 11.196, de 21/11/2005, a chamada Lei do Bem. De acordo com o decreto, a PJ (pessoa jurídica) poderá usufruir dos seguintes incentivos fiscais:

- dedução, para efeito de apuração do lucro líquido, de valor correspondente à soma dos dispêndios realizados no período de apuração com pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica, classificáveis como despesas operacionais pela legislação do Imposto sobre a Renda da Pessoa Jurídica (IRPJ), ou como

pagamento na forma prevista ou como pagamento na forma prevista no parágrafo 1º do artigo;

- redução de 50% do IPI incidente sobre equipamentos, máquinas, aparelhos e instrumentos, bem como os acessórios sobressalentes e ferramentas que acompanhem esses bens, destinados à pesquisa e ao desenvolvimento tecnológico;

- depreciação acelerada, calculada pela aplicação da taxa de depreciação usualmente admitida, multiplicada por dois, sem prejuízo da depreciação normal das máquinas, equipamentos, aparelhos e instrumentos novos, destinados à utilização nas atividades de pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica, para efeito de apuração do IRPJ;

- amortização acelerada, mediante dedução como custo ou despesa operacional, no período de apuração em que forem efetuados, dos dispêndios relativos à aquisição de bens intangíveis, vinculados exclusivamente às atividades de pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica, classificáveis no ativo diferido do beneficiário, para efeito de apuração no IRPJ;

- crédito do imposto sobre a renda retido na fonte, incidente sobre os valores pagos, remetidos ou creditados a beneficiários residentes ou domiciliados no exterior, a título de royalties, de assistência técnica ou científica e de serviços especializados, previstos em contratos de transferência de tecnologia averbados ou registrados nos termos da Lei 9.279, de 14/05/1996;

- redução a zero da alíquota do imposto sobre a renda retido na fonte nas remessas efetuadas para o exterior

destinadas ao registro e a manutenção de marcas, patentes e cultivares.

Entre outros benefícios estabelecidos pela lei, e regulamentados pelo decreto, está o de que a União, por intermédio das agências de fomento de ciência e tecnologia, poderá subvencionar o valor da remuneração de pesquisadores, titulados como mestres ou doutores, empregados em atividades de inovação tecnológica em empresas localizadas no território brasileiro. O valor dessa subvenção será de: até 60% para pessoas jurídicas nas áreas de atuação das extintas Superintendências de Desenvolvimento do Nordeste e da Amazônia (Sudene e Sudam); e até 40% nas demais regiões. Essa subvenção destina-se à contratação de novos pesquisadores pelas empresas, titulados como mestres ou doutores.

Um acordo político costurado entre o governo e o MCT garantiu os R\$1,2 bilhão ao Fundo Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (FNDCT). O decreto publicado dia 26 de junho de 2006, no DOU, abre ao Orçamento Fiscal da União crédito suplementar de R\$389,26 milhões em favor do MCT. A medida transforma esse valor, que estava contingenciado na lei orçamentária vigente, em recursos livres para execução. O valor disponibilizado no crédito complementa os R\$787 milhões aprovados na proposta orçamentária deste ano para a pasta de C&T. Com isso, a área será contemplada com cerca de R\$1,2 bilhão, o que representa 60% das receitas do FNDCT em 2006.

Em 29 de junho de 2006 foi assinado o decreto que implanta o **Sistema Brasileiro de Televisão Digital**

Terrestre (SBTVD-T), com base nos padrões do sistema japonês ISDB-T – o Integrated Services Digital Broadcasting Terrestrial. A expectativa é que, em sete anos, o sistema esteja implantado no país inteiro. Em São Paulo, primeira praça a ser contemplada com a TV Digital comercial, as transmissões deverão ter início dentro de seis meses. O acordo prevê a utilização do padrão japonês, com a incorporação de inovações tecnológicas brasileiras. A implantação do novo sistema no país terá financiamento conjunto do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e do banco japonês de fomento JBIC, que também poderá oferecer recursos para a reestruturação e novos projetos da indústria brasileira de microeletrônica, bem como para a produção de insumos e de equipamentos da eletrônica de consumo, como TVs de LCD e Plasma.

Existem, no âmbito do **PROSOFT/BNDES**, até junho de 2006, 85 operações em carteira que correspondem a um montante de financiamento de R\$433 milhões. O Cartão BNDES acumulou desde março de 2003 até junho de 2006, 412 operações relativas a software, com financiamentos da ordem de R\$7,4 milhões. No total geral relativo ao setor de software foram 497 operações contratadas até junho de 2006 no valor de R\$441 milhões.

Desde seu início em março de 2004 até junho de 2006, o **PROFARMA/BNDES** contou com 40 operações em carteira totalizando R\$ 891 milhões em financiamentos que viabilizam um investimento total de R\$ 1,75 bilhão.

Tabela 6
Desempenho Profarma
(março de 2004 até junho de 2006)
R\$ Mil

<i>Nível</i>	<i>Opera- ções</i>	<i>Financia- mento</i>	<i>Investi- mento</i>
Contratadas	17	218.491	486.403
Aprovadas	3	19.274	21.205
Em análise	11	548.743	1.101.878
Enquadrada	6	94.217	133.185
Carta Consulta	9	10.458	12.279
TOTAL	40	891.183	1.755.250

O **Fórum de Secretários Ministeriais de apoio à PITCE**, organizado pela ABDI, já realizou sete reuniões. A 1ª reunião foi realizada em 21/11/2005, a 2ª reunião em 19/12/2005, a 3ª em 13/02/2006, a 4ª em 13/03/2006, a 5ª em 10/04/2006, a 6ª em 08/05/2006 e a 7ª em 12/06/2006. Na 7ª reunião, foram dados encaminhamentos aos seguintes temas:

- Regulamentação do Artigo 19 - subvenção econômica - da Lei de Inovação;
- Regulamentação do Artigo 20 da Lei de Inovação;
- Regulamentação dos Capítulos I, II e III – REPES, RECAP e Dos Incentivos à Inovação Tecnológica – da “Lei do Bem”;
- Regulamentação da Lei de Informática;
- Anteprojeto de Lei de Acesso a Recursos Genéticos;
- Constituição de fundo de apoio à C&T para o desenvolvimento regional.

O **Programa Brasileiro de Certificação Florestal – CERFLOR**, conta hoje com dois organismos de certificação de manejo florestal e cadeia de custódia acreditados pelo Inmetro, que certificaram 6 (seis) empresas, nos estados do Paraná, Santa Catarina, Bahia, Espírito Santo e Minas Gerais. Um organismo está em processo de acreditação e duas empresas estão em processo de certificação, uma delas de manejo de florestas nativas.

O **Projeto de Extensão Industrial Exportadora - PEIEx** tem como meta atender 5.544 empresas de 31 APL's com 22 convênios até dezembro de 2006. Participaram do PEIEx, até 30 de junho de 2006, 2.373 micro, pequenas e médias empresas industriais beneficiando assim 30.387 funcionários.

Em junho houve uma missão do Ministro Furlan a países da América Central, dando prosseguimento às negociações na área de etanol com aqueles países. Como resultado destaca-se o aumento no valor, em dólares, das exportações de álcool de 8,7% no primeiro semestre do ano na comparação com igual período do ano passado. Até o final de junho tinham sido realizados dois leilões de biodiesel, sendo arrematados 240 milhões de litros. Em função do aumento nas exportações e da redução da oferta, decorrentes da entressafra, foram adotadas medidas de controle das exportações para regularizar o suprimento interno. O volume exportado caiu 21% em relação ao 1º semestre do ano passado.

O Sebrae tem tido importante papel nas áreas de Biotecnologia e Software.

A Carteira de Biotecnologia do Sebrae apóia empresas que compõem os APL nos Estados de MG, RJ e PE. Os segmentos são nas áreas de: saúde

humana, animal, agronegócios, meio ambiente e biocombustível. O Sebrae já vem dando apoio às empresas de Biotecnologia, por meio do Programa Sebrae de Incubadoras, onde está concentrada a maior parte das empresas do setor. Com a diversidade de classificação dos segmentos nos projetos, o Sebrae está formatando um convênio com a ANFARMAG (Associação Nacional das Farmácias de Manipulação) para apoiar o desenvolvimento de produto e a competitividade das farmácias magistrais em todo o país. Neste apoio, estão fortalecendo o projeto de Biotecnologia da Região Metropolitana do RJ que trabalha com 196 farmácias de manipulação. Nos últimos dois anos o Sebrae apoiou a ABRABI em todos os congressos, “Transformando Biotecnologia em BioNegócios” e o ABRABI 2004 e 2005, com cota de patrocínio.

Recursos Investidos:

SEBRAE: R\$ 2,4 milhões

Parceiros: R\$ 2,4 milhões

Na área de software, o Sebrae trabalha com 16 projetos na Carteira de TI, apoiando e desenvolvendo projetos nos estados de SE, GO, AL, MG, PB, BA, RS, RJ, PB, CE, DF, SP e SC.

A APEX-Brasil vem implementando importantes ações no âmbito da PITCE. Foi criado um Núcleo de Inteligência Comercial, vem ampliando permanentemente os setores

apoiados, com inclusão substancial de novas empresas participantes (44 setores em 2004, 55 setores em 2005).

Até junho de 2006, foram 61 setores. A APEX também tem explorado novos mercados e nichos para produtos brasileiros e vem desenvolvendo parcerias com grandes redes na busca pelo contato direto com o consumidor. Existem Centros de Distribuição e Logística no Exterior instalados em Miami, Frankfurt e Lisboa. No 2º semestre será a vez de Varsóvia e Dubai. Estão em articulação outros centros na China e África do Sul, além de outros nos EUA.

Atualmente a APEX-Brasil desenvolve 326 projetos em todas as regiões do Brasil. São 263 projetos concluídos em 61 setores, com 200 parceiros (67 são entidades setoriais). Os setores apoiados pelos projetos da Agência representam 68% da pauta de exportação. A Agência participou de 2.000 eventos internacionais (de 2003 a 2006), envolvendo 15.800 empresas de 60 países (270 cidades ao redor do mundo). Durante a Copa do Mundo de 2006, foram realizados 30 eventos na Alemanha (em 10 cidades) que contou com a participação de 1.000 empresas de 18 setores produtivos. Contou ainda com 2 milhões de importadores e 3 milhões de consumidores, gerando negócios de US\$ 450 milhões.

Conclusão

A produção física mostrou retração na comparação com o mês anterior. Os movimentos da produção industrial em 2006 parecem seguir o mesmo padrão do ano passado, em que períodos de alto crescimento foram seguidos de retrações. Dentro dessa perspectiva, espera-se um resultado

melhor no próximo mês. Os indicadores de emprego e comércio exterior, por sua vez, continuam favoráveis. Apesar dos recordes na balança comercial, a diferença de ritmo no crescimento das importações em relação às exportações ainda merece atento acompanhamento.

ALTERNATIVAS DE FINANCIAMENTO À INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES*

Carlos Alvares da Silva Campos Neto (IPEA)

Ricardo Pereira Soares

(IPEA)

Contextualização dos mecanismos de financiamento à infra-estrutura de transportes

No Brasil, o investimento público tem-se reduzido acentuadamente nos últimos vinte e cinco anos. No período entre 1969 e 1984 a formação bruta de capital fixo do governo central foi da ordem de 4% do Produto Interno Bruto – PIB. Entre 1985 e 1999 essa média caiu para 1,85% do PIB. Nos anos 2000/2005 este percentual reduziu-se ainda mais: 0,9% do PIB. O investimento público no setor de transporte, que de um pico de 1,8% do PIB em 1979, é atualmente insignificante, algo em torno de 0,1% do PIB.

Como conseqüência, constata-se uma redução generalizada da qualidade dos serviços de infra-estrutura e relativa escassez de oferta desses serviços. Contudo, é importante afirmar que são distintas as realidades dentro dos vários setores que compõem a infra-estrutura econômica.

A privatização dos serviços de telefonia fixa e móvel, na segunda metade dos anos 90, a despeito do crescimento real das tarifas indexadas ao IGP-M (quando comparadas ao IPCA), fez com que os problemas de escassez de oferta fossem resolvidos. Também a transferência de todo o sistema ferroviário a concessionárias privadas trouxe uma onda de investimentos em recuperação e modernização da malha, com resultados positivos para o segmento

ferroviário. Tanto que, dez anos após a privatização, o setor conseguiu ampliar sua participação na matriz de transportes de cargas de aproximadamente 16% em 1996, para 25% em 2005.

O setor elétrico precisa manter um intenso cronograma de investimentos principalmente em geração e transmissão. Mas, de qualquer modo, nosso parque gerador é preponderantemente de fonte hídrica, estando o País, portanto, sujeito às imposições climáticas, como épocas de baixos índices pluviométricos, colocando em risco a garantia de oferta integral. Exemplo real é a forte estiagem que está ocorrendo no sul do País que reduziu significativamente o volume dos reservatórios, com impacto negativo sobre a geração elétrica.

Longe de ser exaustivo sobre o tema, sem dúvida é no setor de transportes onde estão identificadas as grandes restrições quanto à qualidade e quantidade de oferta dos serviços. São do conhecimento geral as prementes necessidades de investimentos na recuperação, manutenção e ampliação da malha rodoviária federal, na melhoria e modernização dos portos e na ampliação de linhas férreas, cujos recursos dependem de soluções do governo federal.

Portanto, dada a acentuada escassez de recursos públicos para financiar os investimentos em infra-estrutura, destacadamente no setor de transportes, a União e diversos estados vêm lançando mão de mecanismos que permitam atrair os recursos oriundos do

* O conteúdo desse texto não reflete necessariamente as visões da ABDI e do IPEA

setor privado. Dois deles foram bastante utilizados durante a década passada: privatização de ativos e concessão da prestação e exploração dos serviços ao setor privado.

Atualmente a Administração Pública tem duas maneiras de atrair investimentos privados: fazendo novas concessões e instituindo Parcerias Público-Privadas. O governo brasileiro iniciou, em 1995, o Programa de Concessão de Rodovias Federais para a iniciativa privada. Os vencedores das licitações têm sido escolhidos pelo critério de menor tarifa de pedágio, com prazos prefixados, de 20 a 25 anos. As concessionárias tiveram como obrigação realizar investimentos nos seis primeiros meses. Sempre que necessário, devem executar obras emergenciais e de recuperação. Em contrapartida, ganharam o direito de cobrar tarifas de pedágio após o primeiro semestre. Os valores têm reajuste anual ou podem ser alterados a qualquer momento, de acordo com as regras de revisão de tarifa, ambos previstos em contrato.

Há uma segunda etapa prevista para este Programa, quando serão licitados sete lotes com trechos de rodovias, sendo que o prazo está pré-estabelecido em 25 anos para cada lote.

A política de concessão tem melhorado as condições das rodovias pedagiadas, porém, chama a atenção o grande número de praças de pedágio que surgiram nos últimos anos, principalmente nas regiões sudeste e sul, o que já tem provocado contestações por parte dos usuários, inclusive pelo elevado preço das tarifas. Constata-se que atualmente existem mais de 320 pontos de cobrança de pedágio no Brasil. Sendo que o governo federal constituiu 39, nas regiões sul e sudeste. As restantes 282, são concessões estaduais, concentradas

também nessas regiões, sendo 153 em São Paulo, 57 no Rio Grande do Sul, 52 no Paraná e 12 no Rio de Janeiro. Este fato, sem dúvida, tende a onerar o custo do transporte de mercadorias no País, se utilizado largamente.

A segunda alternativa que a Administração Pública dispõe para atrair o capital privado é instituindo Parcerias Público-Privadas. A Lei das PPPs estabeleceu que a nova modalidade de parceria é exclusiva para os projetos de pouca ou nenhuma viabilidade econômica, como rodovias, ferrovias, entre outros. Por isso, explicita que somente os empreendimentos que necessitam do comprometimento de recursos públicos para pagamento ao parceiro privado podem ser classificados como tal.

De acordo com o governo federal, o primeiro projeto a ser lançado como PPP é o de adequação e duplicação do trecho rodoviário da BR 116/324: Porto de Aratu (BA) – Feira de Santana (BA) – Divisa MG, perfazendo 633,7 quilômetros. No contrato a ser celebrado está previsto prazo de vigência de 35 anos, com investimento total de R\$ 2.731,7 milhões ao longo da execução do contrato. Os desembolsos do governo neste projeto ainda não estão definidos, mas, pelo intenso fluxo de veículos neste trecho, estima-se que a participação do governo será no máximo de 20% do valor da tarifa. Os desembolsos anuais do governo com esse projeto indicariam que o governo tem capacidade de alavancar ao redor de 140 projetos, com nível de desembolso semelhante, sem comprometer o limite de 1% da receita corrente líquida, exigido pela Lei de PPP.

Destaque-se que essa diferença entre uma concessão e uma PPP – ter ou não viabilidade econômica –, que em alguns casos é sutil, tem uma expressão

financeira mais nítida na medida em que se espera que os primeiros projetos em PPP tenham custos mais elevados que as concessões, por conta do risco regulatório. Em outras palavras, os investidores têm muito medo de se tornarem sócios de alguém que muda de idéia sobre o negócio a cada quatro anos. A consequência dessa insegurança é que os investidores estão colocando um sobrepreço nos projetos. Ou seja, os investidores teriam receio de depender dos pagamentos do poder concedente para atingir a rentabilidade prevista no projeto.

Portanto, as PPP poderão ter um custo maior para o governo do que as concessões até então estabelecidas. Trata-se de um novo tipo de empreendimento que motiva incertezas maiores nos empresários. Tanto que, para definir o preço do risco, os possíveis investidores das PPP têm olhado para os contratos que já existem (concessões). Esse procedimento, a nosso ver, é bastante razoável, pois os contratos de parcerias serão regidos pelas normas gerais do regime de concessão de serviços públicos e de licitações. Após a licitação, o contrato com a empresa vencedora estabelecerá o valor da tarifa inicial, que garante o seu equilíbrio econômico-financeiro – EEF, a semelhança do que já vem sendo praticado com as atuais concessões.

Desde o segundo semestre de 2005, o governo federal instituiu novo mecanismo de financiamento à infraestrutura, chamado de Projeto-Piloto de Investimento – PPI, este com recursos exclusivamente públicos.

O PPI é constituído de um elenco de 132 projetos com elevado retorno econômico, conforme estabelecido em acordo à época com o Fundo Monetário Internacional, cujo montante de recursos

seria contabilizado à parte do cálculo do Resultado Primário do Tesouro. Como consequência, esses recursos não estariam sujeitos a qualquer tipo de contingenciamento orçamentário, garantindo um fluxo financeiro adequado à execução das obras. O Projeto foi iniciado em 2005, cuja primazia dos investimentos recai sobre o setor de transportes, com 92% das dotações alocadas em rodovias, ferrovias, portos e metrô.

No fundo, a idéia é que um pequeno acréscimo do investimento público, em setores absolutamente críticos, aumentaria substancialmente a produtividade do investimento privado, elevando o crescimento do PIB. Em outras palavras: a pequena redução do superávit primário aplicada como investimento, produziria um ganho de produtividade dos investimentos privados que aumentaria o crescimento do PIB. Isso manteria (ou mesmo reduziria) a relação dívida líquida/PIB a despeito do menor "superávit primário". Isso sugere que talvez alguns poucos e bem escolhidos investimentos do Projeto-Piloto de Investimento podem ser "transacionados" com uma pequena redução do déficit primário, aumentando a eficiência da economia sem comprometer a relação dívida líquida/PIB. Trata-se de um importante instrumento para viabilizar investimentos nos segmentos de rodovias, ferrovias, portos e metrô, porém, de alcance limitado pelas próprias restrições fiscais a que está sujeito.

Sugestões de aperfeiçoamento dos mecanismos de financiamento à infraestrutura.

Recente pesquisa do IPEA (TD 1.186 de maio de 2006) constatou-se que nas cinco concessões realizadas pelo

governo federal ocorreu o crescimento real das tarifas de pedágio, no período de 1995 a 2005. Esse crescimento, em quatro rodovias, foi superior a 40%, exceto na Via Dutra que foi de 33%, acima do índice de preço ao consumidor amplo – IPCA do IBGE, que mede a inflação no Brasil. E, os critérios que permitiram esse crescimento são cláusulas contratuais das concessões que valerão também para as parcerias público-privadas que serão constituídas. Por isso, a preocupação com o crescimento real do valor das tarifas de pedágio é procedente tanto para as concessões rodoviárias quanto para as futuras PPP.

O fluxo de veículos (demanda) é definido nos contratos como um risco de responsabilidade da concessionária. As empresas interessadas em participar do leilão tendem a fazer estimativas conservadoras desse fluxo, pela incerteza inerente ao longo prazo da concessão. Essas estimativas servem para definir a tarifa inicial de pedágio e a taxa de retorno do empreendimento. A qual, contratualmente, é utilizada para garantir o equilíbrio econômico-financeiro da concessionária. Conclui-se que, no longo prazo, é provável que o fluxo efetivo de veículos fique acima do estimado, o que reflete no aumento da lucratividade da concessionária. A sugestão é que o poder concedente passe a acompanhar o fluxo de veículos que paga pedágio e, que este deixe de ser um risco da concessionária para ser reincorporado no cálculo da receita. Dessa forma, a autoridade pública teria controle sobre a receita efetiva da concessionária, tendo elemento objetivo para negociar as revisões tarifárias.

Outra sugestão é que o prazo das concessões deve ser tratado nos editais como uma variável com características econômicas. Isso implica que ele não deve ser fixado *a priori*. Portanto, o

prazo de cada concessão deve variar em função de critérios econômicos, tais como o volume de investimentos, a taxa de retorno e o intervalo de tempo necessário para recuperar os investimentos iniciais do projeto (*payback*).

Enfim, sugere-se que são três as variáveis importantes na definição da empresa vencedora da licitação de concessão rodoviária: o preço de tarifa de pedágio; o fluxo de veículos (demanda) e o prazo da concessão. Indica-se que a melhor combinação dessas três variáveis pode assegurar a justa remuneração da concessionária e o menor ônus para o usuário. A sugestão é que os processos licitatórios sejam definidos a favor das empresas que apresentarem a melhor combinação entre o menor valor presente de receita de pedágio (tarifa versus fluxo de veículos) e o menor prazo da concessão. Por esta proposta, o prazo da concessão é utilizado como um dos critérios de seleção da empresa vencedora, após o que, torna-se fixo no contrato. A redução do prazo, além do esperado benefício dos usuários, traria vantagens adicionais, pois diminuiria a barreira à entrada no negócio das concessões rodoviárias. A diminuição dessa barreira estimularia novas firmas a disputarem as licitações e induziria as concessionárias a investir em inovação e produtividade para se manterem no negócio.

São duas as preocupações com relação ao futuro das concessões, inclusive as PPP. A primeira delas refere-se à estabilidade da concessão no longo prazo. A estabilidade estará relacionada à satisfação dos usuários de rodovias pedagiadas e das empresas concessionárias. O princípio do equilíbrio econômico-financeiro foi implementado, ao passo que falta a operacionalização do princípio da modicidade das tarifas, para evitar um desajuste a favor dos

concessionários. A segunda preocupação é quanto a reintrodução da indexação das tarifas públicas e seu rebatimento sobre o processo inflacionário. Essa reindexação, presente nos contratos de concessão de serviços públicos, com as perspectivas das novas concessões e das inúmeras PPP que os governos federal, estaduais e municipais estão planejando implementar, poderá onerar mais os custos do transporte de cargas e refletir nos índices inflacionários, em face da elevada dependência do País do transporte rodoviário.

Já se afirmou que a tarifa deve ser satisfatória tanto para os usuários, quanto para os concessionários. Para tanto, a Lei estabelece o princípio da modicidade da tarifa e a garantia do equilíbrio econômico-financeiro da empresa concessionária. A maior compatibilidade entre esses dois princípios, que em sendo atendidos, a nosso ver, garantiriam a sustentabilidade da concessão no longo prazo, ocorre no momento da licitação, quando sai vencedora a empresa que oferece a menor tarifa de pedágio.

A modicidade da tarifa, como exigência legal, redobra a responsabilidade do governo quando da aceitação dos preços ofertados por concessionários, devendo o valor ser compatível com a capacidade de pagamento dos usuários, e, ao mesmo tempo, suficiente para remunerar adequadamente o serviço prestado.

Entretanto, apesar da necessidade de haver um equilíbrio entre os interesses dos usuários e da concessionária, recente trabalho do IPEA (op. cit.) constatou a predominância do interesse da concessionária. A maior atenção dedicada à questão do equilíbrio econômico-financeiro está transparente na lei e nos contratos de concessão.

O conceito de equilíbrio econômico-financeiro, que desperta grande apelo no setor privado, tem sido

pormenorizadamente estudado, detalhado e operacionalizado por institutos de pesquisas, agências reguladoras, pelas experiências internacionais e pela academia (estudos e teses). Por outro lado, observa-se a necessidade de um tratamento mais equânime em relação ao interesse dos consumidores, pois, o conceito de modicidade tarifária não teve a atenção devida, não tendo sido operacionalizado e nem estudado.

Para a operacionalização do princípio da modicidade das tarifas de pedágio praticado pelas concessionárias de rodovias sugerem-se procedimentos, que em sendo adotados, conduziriam a menor tarifa possível: i- repasse de ganhos de produtividade à tarifa, oriundos da redução de custos operacionais ao longo do prazo da concessão (conhecido na literatura da regulação econômica como Fator X); ii- incorporação de receitas complementares pelos concessionários, tais como propaganda, exploração de serviços de telecomunicações e de serviços diversos ao longo da faixa de domínio público da rodovia, que permitam reduções tarifárias, e; iii- acompanhar o fluxo efetivo de veículos para reavaliar o seu impacto no valor da tarifa de pedágio, de maneira a ajustar a demanda efetiva em relação a demanda prevista no contrato de concessão.

Uma oportuna observação é a de que o governo federal incluiu no novo edital de concessão de sete trechos rodoviários a cláusula de maior valor de outorga da concessão. Isto significa que o critério utilizado não é mais o de menor valor da tarifa a ser cobrada. Imputando mais um ônus financeiro para o usuário, que além de pagar para recuperar e manter a rodovia pedagiada, que o governo não teve verba para fazê-los, terá que desembolsar um recurso adicional que será transferido para o Tesouro Nacional. Não parece justo este procedimento, quando se tem por

objetivo a modicidade das tarifas (tarifas justas!).

As concessões da prestação de serviços públicos à iniciativa privada, as parcerias público-privadas e o Projeto-Piloto de Investimento fazem parte de um conjunto de mecanismos de financiamento à infra-estrutura, mas todos com soluções parciais. Há que se agregar a este conjunto o investimento direto do governo federal e os financiamentos do BNDES. Existem fontes de receita para financiar investimentos que são subutilizadas, como a Contribuição sobre Intervenção no Domínio Econômico – CIDE, cobrada sobre os combustíveis, gera uma arrecadação de alguns bilhões de reais por ano (em torno de R\$ 7 bilhões em 2005) que é apenas parcialmente aplicada.

Conclui-se que existe atualmente no Brasil um conjunto de mecanismos que permitem soluções parciais de financiamento à infra-estrutura de transportes que precisa ser utilizado com mais eficiência visando minimizar esse gargalo crucial ao crescimento econômico do País. É necessário também reduzir o lapso de tempo entre o desenvolvimento de boas idéias e sua efetiva implementação, pois projetos fundamentais ao País levam anos para saírem do papel.

ANEXO – ÍNDICE DE PRODUÇÃO FÍSICA INDUSTRIAL (DESSAZONALIZADO)

Setores Industriais	Mês													Var. % mai-06/abr-06
	05/05	06/05	07/05	08/05	09/05	10/05	11/05	12/05	01/06	02/06	03/06	04/06	05/06	
1. Indústria geral	114,6	111,98	112,97	110,7	111,09	112,03	114,75	113,14	114,36	113,88	113,78	115,57	113,64	-1,67%
2. Indústria extrativa	125,08	122,05	121,96	122,86	123,6	123,83	124,1	126,52	125,9	126,89	126,89	130,95	126,46	-3,43%
3. Indústria de transformação	113,83	111,55	112,53	109,85	109,73	111,52	114,65	112,46	114,18	112,94	113,49	114,76	112,54	-1,93%
3.1 Alimentos	103,69	102,67	101,4	101,26	101,54	103,58	104,37	103,99	104,58	105,26	104,28	106,94	107,31	0,35%
3.2 Bebidas	108,94	105,08	109,69	108,97	107,74	109,52	109,89	113,31	118,12	109,6	114,12	113,62	110,51	-2,74%
3.3 Fumo	117,16	114,87	181,32	112,75	113,59	103,99	105,34	110,32	112,05	101,22	102,45	112,19	115,56	3,00%
3.4 Têxtil	104,91	104,04	102,46	102,4	99,03	102,84	104,76	105,57	106,98	106,11	106,12	105,83	102,32	-3,32%
3.5 Vestuário e acessórios	90,3	83,48	80,62	80,81	78,37	78,77	81,02	84,6	86,81	81,75	82,31	82,43	77,02	-6,56%
3.6 Calçados e artigos de couro	92,33	89,98	89,48	85,93	87,48	86,13	90,36	89,92	88,93	87,29	86,8	87,7	83,32	-4,99%
3.7 Madeira	112,98	108	104,47	102,03	97,97	103,55	104,62	106,37	107,54	99,12	104,52	100,09	101,57	1,48%
3.8 Celulose, papel e produtos de papel	119,07	121,48	115,17	117,96	119,03	119,98	121,89	120,88	119,58	121,83	121,73	119,86	118,53	-1,11%
3.9 Edição, impressão e reprodução de gravações	104,24	101,5	109,14	105	107,25	137,5	132,35	106,45	97,83	108,28	106,69	111,5	102,35	-8,21%
3.10 Refino de petróleo e álcool	99,88	102,97	105,59	101,77	102,81	101,86	104,14	103,04	104,44	103,43	105,07	106,12	107,7	1,49%
3.11 Farmacêutica	101,31	108,31	109,9	105,58	107,14	109,19	117,73	103,79	128,31	109,75	102,9	106,72	112,6	5,51%
3.12 Perfumaria, sabões, detergentes e produtos de limpeza	120,86	117,82	115,37	111,68	109,2	117,27	120,56	122,36	115,39	117,57	115,58	117,49	114,38	-2,65%
3.13 Outros produtos químicos	108,25	108,32	107,89	109,95	110,24	107,79	108,33	107,9	106,2	107,16	109,69	105,5	100,46	-4,78%
3.14 Borracha e plástico	105,11	102,04	103,89	103,01	101,04	102,75	103,75	105,25	105,63	104,6	105,99	105	103,78	-1,16%
3.15 Minerais não metálicos	105,03	103,25	103,17	103,74	102,02	104,22	106,21	107,92	105,76	104,11	103,99	106,62	104,83	-1,68%
3.16 Metalurgia básica	105,32	105,19	107,32	108,68	108,99	108,09	110,15	109,57	103,7	104,49	108,68	108,59	109,02	0,40%
3.17 Produtos de metal - exclusive máquinas e equipamentos	105,71	104,32	104,65	101,15	99,63	102,35	104,73	103,33	103,25	101,15	101,06	100,84	99,58	-1,25%
3.18 Máquinas e equipamentos	123,44	119,24	122,96	115,95	116,26	117,87	121,87	121,85	124,99	122,98	121,54	125,41	122,78	-2,10%
3.19 Máquinas para escritório e equipamentos de informática	174,06	182,2	189,67	177,75	196,07	195,9	207,51	202,09	189,91	252,13	225,4	257,92	265,82	3,06%
3.20 Máquinas, aparelhos e materiais elétricos	117,14	114,49	117,31	118,89	121,66	128,22	138,88	129,38	128,35	125,55	128,21	126,86	126,07	-0,62%
3.21 Material eletrônico, aparelhos e equipamentos de comunicações	159,79	144,35	139,35	139,28	130,21	124,16	140,36	137,69	143,52	150,34	143,08	130,25	125,96	-3,29%
3.22 Equipamentos de instrumentação médico-hospitalar, ópticos e outros	115,93	116,42	115,98	110,39	102,65	115,68	93,84	99,55	102,98	124,58	108,77	133,44	121	-9,32%
3.23 Veículos automotores	154,45	146,55	146,88	141,12	141,7	143,42	152,12	141,16	147,17	144,47	143,74	153,86	146,79	-4,60%
3.24 Outros equipamentos de transporte	136,52	126,35	132,33	126,11	125,25	124,38	138,42	131,77	135,71	122,66	127,94	133,53	123,95	-7,17%
3.25 Mobiliário	107,83	99,59	93,59	88,07	93,4	98,32	104,13	99,36	102,09	100,82	100,63	102,66	102,57	-0,09%
3.26 Diversos	117,06	118,12	140,84	137,79	126,03	129,79	118,31	108,85	96,38	126,81	92,66	114,72	111,45	-2,85%

Fonte: IBGE – Pesquisa Industrial Mensal – Produção Física. Base média 2002=100.