

26/07/2010

[As obras brasileiras precisam de resseguro](#)

[Estudo constata viabilidade do trem-bala](#)

[País pode atingir, este ano, PIB per capita histórico](#)

[Brasil agora cria plano para deter vazamento](#)

[Estados batem as metas do 'Minha Casa'](#)

[A política industrial e a caixa preta do BNDES](#)

[Rali do setor imobiliário chega com atraso](#)

[Audiências públicas sobre projeto da OSX reúnem 2,2 mil pessoas em SC](#)

[O NEBULOSO MUNDO DO PAC](#)

[Aportes de R\\$ 130 milhões](#)

[Infraestrutura é gargalo](#)

[Licença do Ibama pode sair hoje para a BR-386](#)

[SC: aprovada operação em aeroporto](#)

[Pecém: correia está com 2,6 quilômetros](#)

[MPF no estaleiro](#)

## **O Estado de S. Paulo**

26 de julho

### *As obras brasileiras precisam de resseguro*

A atividade não existe para transferir "irresponsabilidades", nem para servir de desculpa para o que deu errado

Ao contrário do que disse o Governo, o Brasil não precisa de uma seguradora estatal para garantir os riscos das grandes obras em curso. O que o País necessita é resseguro para garantir a capacidade de as seguradoras emitirem estas apólices.

Resseguro é coisa séria. Atividade complexa e cheia de nuances, ela não existe para transferir "irresponsabilidades", nem para servir de desculpa para o que não foi feito ou o que deu errado. A prova disso é que, ao longo deste ano, o IRB Brasil Resseguros, com sua tradição de mais de 70 anos de mercado, e ainda o maior ressegurador local em operação no País, perdeu expressiva participação no total dos contratos brasileiros, apenas por conta da redução do percentual legal de cessão obrigatória para as resseguradoras locais, de 60% para 40%.

Com a possibilidade de reterem 60% do total dos negócios gerados no Brasil, as demais resseguradoras, com destaque para as eventuais, adotaram políticas agressivas e o resultado é que o IRB perdeu mais rapidamente do que o esperado um bom pedaço do total de seu faturamento. Por trás disso está a diminuição da competitividade do IRB, que demorou para se adaptar ao fim do monopólio do resseguro e, ao perder a proteção inicialmente garantida pela lei, simplesmente foi atropelado pelas outras resseguradoras que vieram para cá fazer negócios como fazem no resto do mundo.

Caso estas empresas mantenham a agressividade mostrada ao longo do ano, ninguém sabe por quanto tempo o IRB poderá resistir, apesar de ter a seu favor o conhecimento do mercado e 70 anos de tradição.

Mesmo que o Governo transfira suas ações do IRB para o Banco do Brasil, e ainda que tendo Bradesco e Itaú como grandes acionistas, não está claro para quem e como ele vai operar. Vale lembrar que o parceiro do Banco do Brasil em seguros, o grupo segurador espanhol Mapfre, tem resseguradora local e não precisa do IRB para aceitar riscos por aqui.

Ora, se o IRB, com seus mais de 70 anos de história, perdeu competitividade apenas por ter de agir como qualquer outra empresa do mercado, qual o sentido de criar uma seguradora estatal para negociar um produto que outra empresa controlada pelo Governo conhece e, mesmo assim, não consegue manter seu "market share"?

Ao contrário do dito para justificar a criação da seguradora estatal, o mercado internacional de resseguros, no momento, tem excesso de capacidade, o que tem mantido baixo o preço do resseguro.

O que o mercado não tem é dinheiro para perder e isso faz com que as empresas ajam com extremo rigor e profissionalismo na aceitação de negócios. Vale dizer, riscos que até há pouco tempo, em função do monopólio do IRB, encontravam colocação por conta dos altos limites de seu contrato de incêndio, agora encontram dificuldades para serem ressegurados, quer pelo tipo de atividade, quer pelas exigências feitas ao segurado.

Além disso, se o grosso das operações de seguros está apoiado no mutualismo, existem seguros específicos que não se baseiam na pulverização dos riscos e que exigem, por isso mesmo, garantias reais dos segurados a favor das seguradoras e resseguradoras.

Entre eles está o seguro de obrigações contratuais, que é a apólice que garante ao contratante o adimplemento do contrato, nos prazos e condições pactuados com o contratado.

Este é o seguro que o Governo usou como justificativa para criar sua seguradora. O problema deste seguro é que, para ele ser contratado, o tomador da apólice deve oferecer garantias reais suficientes para ressarcir os prejuízos da seguradora em caso de sinistro. Estas garantias tradicionalmente se situam em torno de 120% do valor assumido pela seguradora.

É aí que está o nó. As grandes empreiteiras brasileiras estão operando ativamente no Brasil e no exterior e não têm mais patrimônio para darem em garantia e contratarem seus seguros. Mas isso não justifica criar uma empresa estatal, mesmo porque, sem as garantias reais dos tomadores, ela não encontrará resseguro.

É ADVOGADO, SÓCIO DE PENTEADO MENDONÇA ADVOCACIA, PROFESSOR DA FIA-FEA/USP E DO PEC DA FUNDAÇÃO GETÚLIO VARGAS E COMENTARISTA DA RÁDIO ELDORADO

[<volta>](#)

## **O Estado de S. Paulo**

26 de julho

### *Estudo constesta viabilidade do trem-bala*

Cálculo do Ibmec-RJ mostra que operação Rio-São Paulo teria de ter lotação integral para tornar o TAV viável economicamente

A demanda de passageiros é uma das maiores interrogações no projeto do trem de alta velocidade (TAV), que unirá as duas principais metrópoles brasileiras. Cálculo preliminar feito pelo Ibmec-RJ a partir das variáveis do edital, como investimento inicial, tarifa, percurso e capacidade, indica que seria necessária lotação integral durante toda a operação entre Rio e São Paulo para garantir a viabilidade econômica do trem-bala.

"É um cálculo preliminar, porque não dispomos de informações abertas de todos os itens necessários para um estudo mais aprofundado. Tomando como referência o teto da tarifa, a viabilidade econômica - do ponto de vista pura e simplesmente do investidor - se daria com uma taxa de ocupação de quase 100% do uso dos trens, o que é inviável, basicamente impossível", explica Luiz Magalhães Ozório, professor de Finanças do Ibmec.

Roberto Zentgraf, coordenador dos MBAs do Ibmec e coautor do estudo, explica que, além da perspectiva de investimento de R\$ 33 bilhões e da fixação da tarifa de R\$ 0,49 por quilômetro, foram verificados os percursos, tomando como referência uma taxa de ocupação próxima ao que hoje se verifica em outros modais de transporte, como a ponte aérea e a ponte rodoviária. "Usamos números de custos e margens de lucro de empresas no exterior, principalmente da França e do Japão", explicou.

Os professores chamam a atenção para a taxa de ocupação atual da ponte aérea Rio-São Paulo, um dos corredores nacionais mais rentáveis de transporte de passageiros: 57%. "Obviamente, algumas companhias conseguem a totalidade em alguns horários, mas não todo o tempo. Tomando isso como referência, uma taxa de mais de 90% não nos parece viável, mesmo com uma taxa de eficiência bem alta, a não ser que fosse elevado o valor da tarifa. Mas aí o projeto perderia em competitividade de preços", diz Zentgraf.

#### Edital

O edital da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) estima uma receita anual de R\$ 1,314 bilhão para o trem-bala, sendo R\$ 811,7 milhões em horário de pico e outros R\$ 502,2 milhões fora dele. A participação de mercado prevista no edital é 52,9% do mercado total. Sem contar o trem-bala, as projeções apresentadas no documento revelam que, em 2014, a demanda total entre Rio de Janeiro e São Paulo será de 10,7 milhões de viagens, com uma participação de mercado para avião de 68%, 16% para carro e 15% para ônibus.

Ainda de acordo como estudo apresentado no edital da ANTT, a projeção para 2014 revela que o fluxo maior de passageiros do trem-bala ficará entre São Paulo e Campinas, com 12,3 milhões de passageiros. O segundo maior fluxo é São José dos Campos-São Paulo, com 8,6 milhões de passageiros; o terceiro, entre Rio de Janeiro e Volta Redonda/Barra Mansa, com quase 2,6 milhões de passageiros. Todos os outros fluxos como, por exemplo, Rio de Janeiro- São José dos Campos, geram baixos níveis de demanda.

"O TAV é bem-sucedido na demanda desviada do carro em viagens mais curtas, que têm uma finalidade de viagem a trabalho, tais como Rio de Janeiro-Volta Redonda e São Paulo-Campinas", conclui o estudo. Se o trem de alta velocidade fosse colocado em operação em 2008, data do primeiro levantamento, um pouco menos da metade das viagens existentes entre Rio de Janeiro e São Paulo seria desviada para o trem-bala. "A previsão é que cerca de 46% das viagens aéreas, 60% das viagens de ônibus e 38% das viagens de carro seriam desviados", diz o texto do documento.

#### Migração

Pedro Janot, presidente da Azul Linhas Aéreas, companhia que oferece voos entre o Rio e Campinas, concorda que alguns passageiros podem migrar para o trem-bala. "Num primeiro momento, o trem-bala pode roubar um pouco dos passageiros do avião, mas numa segunda etapa os dois modais vão crescer juntos", acredita.

Adotando a linha da boa concorrência, ele afirma que o projeto criará sinergia com os aeroportos. "A ponte aérea é um produto caro e elitista. O trem-bala trará competição a essas estruturas. Há mercado para os dois produtos, mas certamente vamos ter de nos adequar a essa nova competição."

A Gol também diz defender investimentos em infraestrutura, especialmente os que permitem mais acesso das populações do interior aos principais aeroportos. Em nota, a companhia declarou, no entanto, que considera prematuro fazer avaliações detalhadas a respeito do impacto do trem-bala sobre a demanda do setor de aviação comercial. Procurada, a TAM não quis comentar o assunto.

<CW1>Os professores do Ibmec-RJ fizeram uma simulação para uma taxa de ocupação do trem-bala entre 40% e 50%. "A tarifa que se precisaria cobrar para garantir a rentabilidade seria próxima a R\$ 1 por quilômetro, o dobro do que está sendo pedido", diz Ozório. Ele lembra que isso determinaria uma passagem final em torno de R\$ 400. "Seria R\$ 100 a mais do que a tarifa média da ponte aérea, o que criaria outra dificuldade de competitividade."

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que vai financiar o projeto, não quis comentar o estudo realizado pelo Ibmec-RJ. "O banco lembra que está na internet, no site da ANTT ( [www.tavbrasil.gov.br](http://www.tavbrasil.gov.br)), à disposição da sociedade, o amplo e profundo estudo de viabilidade técnica e econômica para implantação do trem de alta velocidade (TAV) Rio-São Paulo, realizado por consultoria especializada, selecionada mediante concorrência internacional organizada pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento", diz a nota enviada pelo banco ao Estado.

### Operação deficitária

Os professores do Ibmec ressaltam que, no mundo inteiro, operações como a do trem-bala costumam ser deficitárias, ao menos nos primeiros anos. "Isso não é exclusivo do Brasil. É um tipo de investimento que não deve ser olhado só pelo lado financeiro", diz Zentgraf. O professor argumenta, ainda, que a entrada do Estado empreendedor será necessária para garantir a obra, com financiamento de baixo custo e com renúncia fiscal.

"O Estado precisa saber elencar o que é mais importante. Nos próximos anos, teremos dois eventos esportivos que vão exigir investimentos enormes. E me pergunto: é melhor investir em infraestrutura de aeroporto, para receber as pessoas que vêm para cá, em segurança ou no trem-bala? É um bom exercício. O Brasil precisa começar a pensar de que forma o dinheiro público é usado, porque ele é escasso", diz Zentgraf.

## **O Estado de S. Paulo**

26 de julho

### *País pode atingir, este ano, PIB per capita histórico*

O PIB per capita do Brasil de US\$ 10.325, em 2008, é superior ao da China (US\$ 6.500) e da Índia (cerca de US\$ 3 mil).

Se foi insuficiente para elevar a participação do Brasil no Produto Interno Bruto (PIB) global, o crescimento mais acelerado dos últimos anos fez a renda per capita atingir níveis recordes. Nas estatísticas do Fundo Monetário Internacional (FMI), o valor mais alto do PIB per capita brasileiro foi alcançado em 2008: US\$ 10.325, pelo critério conhecido como Paridade do Poder de Compra (PPP, na sigla em inglês). Este ano, segundo o Fundo, deve chegar a US\$ 10.289.

Mas, como essa projeção foi elaborada antes de a instituição aumentar sua estimativa para o crescimento do País no ano (de 5,6% para 7,1%), é provável que o PIB per capita de 2010 seja o maior da história brasileira.

É um valor baixo se comparado ao dos Estados Unidos, por exemplo, onde o PIB per capita supera os US\$ 46 mil. Mas superior ao da China (US\$ 6.500) e Índia (cerca de US\$ 3 mil). É por isso que alguns especialistas argumentam que o Brasil não precisa almejar as taxas de crescimento da China e da Índia - o estágio de desenvolvimento já está mais avançado aqui.

"O problema do PIB per capita é que se trata da média. Como sabemos, o Brasil é um dos países com a maior desigualdade do mundo", lembra o economista Simão Davi Silber, professor da Faculdade de Economia e Administração da Universidade de São Paulo (USP). O Brasil tem o 9.º maior PIB do mundo, mas é apenas o 73.º no ranking do PIB per capita.

O Programa das Nações Unidas para o Desenvolvimento (Pnud) informou que o Brasil é o 3.º país mais desigual do planeta, melhor apenas do que Bolívia, Madagascar, Camarões, Tailândia, África do Sul e Haiti.

Existem receitas variadas para reduzir a desigualdade. O ponto comum nas avaliações: investimento em educação.

#### PARA ENTENDER

Paridade do Poder de Compra é um método alternativo à taxa de câmbio para estimar o poder de compra em um país. É a medida mais aceita para comparações porque exclui os efeitos de valorização ou desvalorização da moeda. Em PPP, o PIB per capita da China beira US\$ 6.500. Medido pela taxa de câmbio, US\$ 2 mil.

**O Globo**  
26 de julho

### *Brasil agora cria plano para deter vazamento*

*A ANP, o Ibama e a Marinha começaram a elaborar o primeiro plano nacional para conter vazamentos de petróleo em alto-mar, como nos campos do pré-sal. Três meses após o desastre da BP no Golfo do México, o diretor-geral da ANP, Haroldo Uma, admite que, apesar de modernos, os sistemas de segurança e fiscalização no Brasil devem ser aperfeiçoados.*

Três meses após desastre nos EUA, ANP, Marinha e Ibama elaboram programa de ação para acidentes no pré-sal

O vazamento de óleo no poço da British Petroleum (BP) no Golfo do México, nos Estados Unidos - que completou três meses até ser parcialmente contido - provocará mudanças profundas nos sistemas de segurança utilizados pela indústria de petróleo no mundo todo. E no Brasil, as mudanças já se iniciaram. A Agência Nacional do Petróleo (ANP), o Ibama e a Marinha começaram a elaborar o primeiro Plano nacional de Contingência para conter vazamentos de petróleo em alto-mar, como nos campos do pré-sal.

Atualmente, a Petrobras elabora os programas de contingência para cada uma das plataformas, mas agora, segundo o diretor-geral da ANP, Haroldo Lima, revelou em entrevista ao GLOBO, o governo adotará um plano em nível nacional, com a atuação conjunta dos órgãos fiscalizadores e do meio ambiente.

Apesar de afirmar que os sistemas de segurança adotados no país, assim como sua fiscalização, estão entre os mais avançados do mundo, Lima admite que certamente deverão ser aperfeiçoados devido ao vazamento no Golfo. Mas alerta que o Brasil deve acelerar os projetos de exploração de petróleo no pré-sal e também no pós-sal, com o risco de a matéria-prima perder valor no futuro próximo com o maior uso de fontes alternativas de energia, acelerado pelo acidente nos EUA.

Lima se declarou um defensor não só da aceleração da produção de óleo no pré-sal, como no pós-sal e também nas bacias terrestres, para permitir o desenvolvimento do país e ajudar na redução da pobreza e da desigualdade:

- Temos que nos adiantar para evitar que a gente fique com um mico.

Devido ao acidente no Golfo do México, nos Estados Unidos, até países como o Brasil deverão realizar mudanças em seus sistemas de segurança?

HAROLDO LIMA: Sim. Mesmo países como o Brasil e a Noruega, que têm segurança operacional moderna, vão ter que se adaptar. Certamente será necessária a adoção de novas medidas de segurança, e a nossa fiscalização também vai aumentar.

Como o senhor responde às acusações de que a ANP estaria sendo omissa no caso do acidente no Golfo do México?

LIMA: Não é verdade. Pelo contrário. Nós tomamos iniciativas imediatas. No dia seguinte ao acidente da BP já começamos a fazer uma avaliação do ocorrido e solicitamos relatórios de operação de todas as empresas petrolíferas que atuam no Brasil.

Diante do megavazamento de óleo da BP, o que acabou levando algumas empresas do setor a adiar novos projetos de exploração, o senhor acredita que o petróleo poderá vir a perder espaço para outras fontes energéticas no mundo?

LIMA: Com a decisão de suspender a exploração de petróleo na costa leste americana, os Estados Unidos estão se privando de explorar reservas de petróleo que variam entre 30 bilhões a 50 bilhões de barris de óleo. Para não se tornarem ainda mais dependentes da importação de petróleo, principalmente do Oriente Médio, acredito que os Estados Unidos vão acabar sendo obrigados a investir fortemente em combustíveis alternativos.

O senhor acredita que o temor de novos acidentes poderia colocar em risco, aqui no Brasil, a exploração do petróleo na camada do pré-sal?

LIMA: As energias alternativas podem tornar mais dispensável o petróleo que temos aqui. Por isso temos que correr um pouco atrás desse nosso petróleo. Temos que nos adiantar para evitar que a gente fique com um mico.

Mas o Brasil não estaria indo na contramão do mundo, já que, lá fora, estão reduzindo o ritmo no lugar de acelerar a exploração do petróleo?

LIMA: Temos maior experiência do que eles. Temos o maior número de sondas de perfuração em operação. Não vamos nos igualar a todos que estão tendo dificuldades. Esse pessoal da Europa não tem a experiência que nós temos, com exceção da Noruega. No pré-sal, por exemplo, já perfuramos 80 poços e, em nenhum deles, ocorreu acidentes. Não vamos sentar nos louros. Temos que aumentar ainda mais nossa segurança, mas sem interromper a atividade de produção.

O senhor acredita que o custo de exploração do petróleo vai aumentar?

LIMA: É possível que sim, mas será um aumento pequeno, se comparado com o potencial de ganhos.

A ANP planeja aumentar a fiscalização na operação das plataformas?

LIMA: Certamente. No ano passado, tivemos uma média de 80 semanas com nossos engenheiros embarcados em plataformas. E o trabalho vai aumentar com a participação da certificadora internacional Bureau Veritas.

Como o Brasil não tem um programa para conter vazamentos em alto-mar, nos campos

do pré-sal, o que será feito em caso de um acidente?

LIMA: A ANP, o Ibama e a Marinha estão estudando a criação de um Plano Nacional de Contingência nas atividades exploratórias de petróleo no mar. Atualmente, somente a Petrobras faz seus próprios planos de contingência, que são exigidos pela ANP como pré-requisito para conceder a autorização de operação das plataformas.

Qual dos três órgãos será o coordenador do Plano Nacional de Contingência?

LIMA: A gente acha que deveria ser a Marinha. O Ministério do Meio Ambiente está fazendo os estudos para ver como será feito o plano e quem vai coordenar.

Então o Brasil não deve interromper a exploração de novos campos de petróleo, por causa do vazamento no Golfo do México?

LIMA: Nenhum país do mundo atingiu a área do pré-sal como o Brasil. Nós fizemos 80 poços no pré-sal. Temos que redobrar nossos cuidados e a fiscalização. E vamos tirar proveito de estarmos na frente. Não é porque os países lá fora estão passando por dificuldades, que nós, aqui no Brasil, temos que parar nossa produção.

A exploração no pós-sal também deve ser acelerada no Brasil?

LIMA: O Brasil não se resume ao pré-sal. Podemos estar correndo o risco de ficarmos um pouco ofuscados pelo brilho do pré-sal. O resto do Brasil não tem pré-sal, mas é preciso desenvolver áreas, como a margem equatorial brasileira, que inclui as regiões Norte e Nordeste. Temos oportunidades nestas áreas de desenvolver pequenas e médias empresas de petróleo, como na Bacia do Parnaíba, por exemplo, na parte terrestre dos estados do Maranhão e Piauí. O Brasil precisa aproveitar essa riqueza para melhorar as condições de vida e reduzir a desigualdade social da população local.

[<volta>](#)

## **Valor Econômico**

26 de julho

### *Estados batem as metas do 'Minha Casa'*

*São Paulo, recebeu nos últimos quatro anos investimentos crescentes em habitação tanto do governo estadual quanto do federal*

Oito Estados já superaram as suas metas de contratação de moradias para as famílias com renda até três salários mínimos no programa federal "Minha Casa, Minha Vida" e outros cinco estão próximos de alcançá-las. Curiosamente, a faixa de renda mais baixa é a que até agora teve melhor resultado, apesar das ressalvas apresentadas pelo setor privado e governos locais no começo do programa sobre as dificuldades em relação ao preço-teto das moradias e à falta de empresas especializadas nesse mercado. O programa atende famílias com renda até dez salários mínimos.

As realidades locais explicam as diferenças na execução do programa na faixa de renda até três mínimos. Nos grandes centros, como São Paulo e Rio de Janeiro, a maior necessidade de subsídios que compensem o alto custo dos terrenos atrapalha o programa. Por outro lado, Estados menores e cidades do interior dão conta de cumprir com o que lhes foi atribuído e querem mais. A meta inicial do programa - 1 milhão de casas contratadas até o fim de 2010 - é pequena comparada ao déficit habitacional no país, estimado em 7,6 milhões de moradias.

Para a secretária nacional de Habitação do Ministério das Cidades, Inês Magalhães, não será um problema se a meta do ano for atingida com uma divisão de recursos diferente da traçada pelo programa. "Onde pudermos contratar mais, vamos contratando, pois haverá continuidade dos investimentos e essa diferença pode ser compensada lá na frente", diz. O "Minha Casa, Minha Vida 2" prevê mais dois milhões de unidades nos próximos quatro anos.

Nos locais onde o programa teve mais sucesso até agora, a avaliação dos agentes envolvidos, entre eles construtoras, governos e superintendências da Caixa Econômica Federal (CEF), é que o trabalho conjunto foi essencial. Nos Estados ainda longe das metas (seja para a menor faixa de renda, seja para o conjunto do programa), como Amapá (0,3% contratados) e Distrito Federal (19,9%), nota-se a falta de participação das administrações públicas locais para dar viabilidade aos investimentos.

No conjunto do programa (todas as três faixas de renda), o Sul é a região com melhor resultado até agora - 84,3% da meta foi atingida, com desempenho muito semelhante em cada Estado. Segundo Valdemir Colla, superintendente da Caixa em Porto Alegre, até o momento, os projetos de habitações para até três salários mínimos no Rio Grande do Sul não dependeram de doações do setor público. "Isso também deu mais agilidade ao programa", diz.

Ele considera que foram os esforços focados na faixa de menor renda, considerada a de maior desafio, que acabaram se revertendo no ritmo mais forte. O ritmo superou até mesmo o grupo de seis a dez salários mínimos, já conhecido pelo mercado antes do programa federal.

O ex-governador do Distrito Federal, José Roberto Arruda, renunciou ao cargo no começo deste ano por denúncias de corrupção. "Brasília tem os terrenos mais caros do país, e para viabilizar é preciso haver participação efetiva do governo", diz Celso Eloi, gerente regional em Brasília.

São Paulo é um exemplo interessante para entender o desempenho do programa federal. O Estado contratou 60% da meta total de 184 mil unidades habitacionais, mas o desempenho é puxado principalmente pelo interior e Baixada Santista, com cumprimento de 75% da meta de 100 mil unidades. Na região metropolitana de São Paulo, foram contratados 41% da meta de 84 mil moradias, abaixo da média nacional, hoje em 55%.

Segundo Válter Nunes, superintendente regional da Caixa em São Paulo, a diferença entre as regiões é reflexo da dificuldade maior de obter terrenos para a faixa de até três salários mínimos, principalmente na capital. "Nesses casos, foi preciso buscar

parcerias com as prefeituras e governo do Estado para doar o terreno, e isso demora um pouco mais", diz Nunes.

Mesmo assim, o superintendente diz que o Estado já tem propostas em tramitação para cumprir a meta. Hoje há projetos em análise para 45,6 mil habitações para interior e Baixada Santista, e de 50 mil unidades para a região metropolitana da capital. Na capital paulista, a meta é contratar 12 mil unidades habitacionais para o grupo de renda mais baixa, e até o momento foram contratadas 5,6 mil com doação de terrenos pelas companhias de habitação municipal (Cohab) e estadual (CDHU).

Sérgio Watanabe, presidente do SindusconSP, defende que o governo deveria aumentar o preço máximo para as moradias na capital paulista, hoje em R\$ 52 mil. "Para garantir mais empreendimentos na capital é preciso ou que se aumente os subsídios, ou o valor das moradias", diz. Nunes, da Caixa, diz que a instituição recebeu a orientação do governo federal para não aumentar o valor em 2010. Para a próxima fase do programa, a tabela de preços pode ser revista.

José Carlos Martins, vice-presidente da Câmara Brasileira da Indústria da Construção (CBIC), diz que a obtenção de terrenos nos grandes centros deverá ser melhor planejada para a fase 2. "Precisamos de um choque de oferta de áreas urbanizadas, pois o estoque que tínhamos já foi consumido antes do "Minha Casa" pelos empreendimentos voltados para a classe média", diz ele.

Além da questão dos terrenos, há Estados com problemas específicos, como o Ceará, onde houve impasses relacionados aos processos de licenciamento ambiental, recentemente solucionados, e Rondônia, que passa por uma inflação na construção civil gerada pela movimentação das obras das hidrelétricas do Rio Madeira.

[<volta>](#)

## **Valor Econômico**

26 de julho

### *A política industrial e a caixa preta do BNDES*

Ser grande não é sinônimo de eficiência: a Telmex, gigante telefônica do México, com seu dono multibilionário e seus serviços risíveis, é uma prova multinacional desse argumento. Por isso, o empenho do BNDES em anabolizar certos campeões nacionais, especialmente no setor de frigoríficos, merece as dúvidas levantadas por especialistas, um dos quais se destaca pela precisão com que cobra explicações ao governo para a lógica das intervenções do banco no setor industrial. É o economista Mansueto Almeida, do Instituto de Política Econômica Aplicada (Ipea), que lembra sempre o caso da Telmex, citado acima.

No bate-boca maniqueísta em que às vezes se degenera a discussão sobre o papel do Estado no desenvolvimento de setores industriais, há quem classifique Mansueto entre os inimigos da política industrial. Coisa que ele não é; pelo contrário. O economista

levanta questões pertinentes, até agora sem resposta adequada do BNDES, que, como destaca Mansueto, tem liberado dezenas de bilhões de reais a grandes empresas competitivas com agilidade que falta, infelizmente, na gestão dos fundos setoriais de apoio à inovação e tecnologia destinados a empreendimentos necessitados de apoio oficial.

Mansueto se queixa de que é difícil acompanhar os resultados da política industrial brasileira, até porque o que está previsto na chamada PDP, Política de Desenvolvimento Produtivo do governo, não é exatamente o que o BNDES vem fazendo com o vigor de sua volumosa musculatura financeira. Os defensores da ação do BNDES dizem que o economista confunde os dois papéis do banco, o de agente de desenvolvimento e o de instituição financeira de mercado. Os bilionários empréstimos a empresas como JBS Friboi e Marfrig, por exemplo, estariam na carteira de aplicação financeira, não no balcão da política industrial. O BNDES defende o investimento argumentando que será enorme sua capacidade de geração de divisas e emprego. É a política de fortalecimento de "campeões nacionais", que, como critica Mansueto, é a menos transparente e institucionalizada das facetas da política industrial - embora seja a que canalize maior proporção de recursos públicos, e com menos burocracia. Qual a meta para essas "campeãs"? Em que setores deverão existir? Qual a medida de seu sucesso ou insucesso? Foram perguntas, sem resposta, levantadas pelo economista em seminário promovido pelo Cindes, no Rio de Janeiro.

Na PDP, a política industrial oficial, o economista identifica lá, entre as metas setoriais: 1) Consolidar o Brasil como o maior exportador mundial de proteína animal; 2) Fazer do complexo carnes o principal setor exportador do agronegócio brasileiro. A PDP arrola entre seus desafios "ampliar o acesso a mercados com eliminação das barreiras comerciais; melhorar o status sanitário da pecuária nacional; modernizar e ampliar a infraestrutura logística; garantir o abastecimento de insumos para a produção animal; aumentar o número de matrizes no rebanho nacional; e agregar valor à carne exportada".

Não há nada que informe como ajuda alcançar essas metas a transformação do principal banco de fomento brasileiro em sócio de grandes grupos frigoríficos (não todos, alguns, escolhidos por critérios obscuros). Por uma infeliz coincidência, as carnes brasileiras passaram a enfrentar barreiras nos EUA e na Rússia, neste ano, após autoridades sanitárias terem encontrado problemas na carne exportada por essas empresas beneficiadas pelo BNDES.

Os críticos das preferências do BNDES em relação a certos grandes empresários já argumentavam que a concentração do setor de carnes não seria garantia de abertura de mercados, nem de melhoria na produção. O embargo russo após a visita a frigoríficos dos escolhidos do banco e o veto americano após a identificação de excesso de vermífugo Ivermectina no produto da JBS Friboi indicam que o dinheiro do BNDES não foi acompanhado de cobranças efetivas de resultados; a auto-suficiência de dirigentes públicos aliou-se à arrogância dos empresários favorecidos e esbarraram, ambas, na implacável severidade das autoridades sanitárias estrangeiras.

Mansueto critica o excessivo grau de abstração das metas da política industrial e pergunta por que o governo não fixa metas individuais para as empresas favorecidas

pelos recursos públicos, como na Coreia. O BNDES, nota ele, não se limita a dirigir às empresas do tradicional setor agropecuário a esmagadora parcela de seus empréstimos ao setor privado; ele se torna sócio importante dessas empresas, como no caso da JBS Friboi, em que adquiriu, por cerca de R\$ 7,5 bilhões, 99,9% das debêntures lançadas em mercado - desprezadas pelos investidores privados, na ocasião.

Enquanto isso, os desembolsos oficiais dos fundos destinados a inovação e tecnologia são retidos para formar o superávit do governo e submetidos a pesada burocracia. Falta maior transparência na atuação do BNDES como um dos principais agentes da política industrial brasileira. E, enquanto ela não vem, é plausível afirmar que falta eficiência, também.

[<volta>](#)

## **Valor Econômico**

26 de julho

### *Rali do setor imobiliário chega com atraso*

Muito barulho para um trimestre normal. Esse é o título de um relatório sobre o mercado imobiliário no Brasil do Barclays Capital, assinado por Guilherme Vilazante. À primeira vista, a frase soa como se o cenário para o setor não estivesse lá essas coisas. Mas o banco ressalta que a visão para o segmento é positiva, com a demanda forte sustentando o crescimento.

Então, por que o barulho? Vilazante refere-se aos balanços do segundo trimestre. Apesar do otimismo do mercado com as vendas no ano (equivalentes a 42% das projeções, seis pontos percentuais acima da média histórica de cinco anos), os números do segundo trimestre devem vir em linha com o histórico: vendas iguais a 22% do projetado, ante média de 21%.

Isso significa que o crescimento foi puxado pelo primeiro trimestre - sazonalmente mais fraco -, quando as companhias venderam o equivalente a 20% das projeções, aumento de cinco pontos percentuais. "Na nossa visão, o resultado forte do primeiro trimestre foi desprezado pelo mercado. E nós acreditamos que o recente rali foi desencadeado por uma performance de vendas não tão excepcional."

O índice imobiliário (Imob) fechou a semana em alta de 5,56%. No mês, a valorização supera os 16%. Os números confirmam o rali recente, já que no ano o retorno está na casa dos 3,20%.

Gafisa e PDG Realty estão entre as principais apostas do Barclays no setor. No primeiro caso, a justificativa está no fato de a empresa estar sendo negociada com desconto de 26% em relação à média de seus pares, considerando o múltiplo preço em relação ao valor patrimonial ajustado (P/VPA).

Para o analista, o mercado está cético em relação à capacidade da Gafisa de melhorar suas margens operacionais. Ele destaca, porém, que o desempenho fraco da empresa está ligado a fatores temporários, como investimentos na Tenda, que devem se tornar menos relevantes.

No caso da PDG, o Barclays acredita que a aquisição da Agre ainda não está integralmente refletida nos preços. A companhia, segundo o analista, está sendo negociada com desconto de 29% em relação à MRV e de 14% na comparação com a Cyrela.

Na visão de Vilazante, o papel da PDG de consolidadora é mais do que compensando pelo retorno sobre o patrimônio líquido e pela performance das ações, fatores que estão sendo desprezados pelos investidores. A empresa deveria ser negociada com prêmio, não desconto, destaca. O banco trabalha com preço-alvo de R\$ 22, potencial de alta de 20,5% em relação à cotação de sexta.

Do universo de ações do setor acompanhadas pelo Barclays apenas MRV pode sofrer uma desvalorização. A empresa reportou recorde de vendas e lançamentos, segundo os resultados preliminares, mas o Barclays está cauteloso com a meta para o ano. Além disso, destaca o relatório, a MRV está sendo negociada com os maiores múltiplos. O banco estima um preço-alvo de R\$ 13,50, o que representaria uma queda de 10%.

O maior potencial, pelos cálculos do banco, é da Even, com alta de 51%. A companhia, segundo Vilazante, está entre as mais baratas, ao ser negociada com desconto de 30%.

O Ibovespa fechou a semana passada com o melhor desempenho em mais de um ano, em alta de 6,39% e aos 66.322 pontos. Segundo apurou a repórter Beatriz Cutait, o rali foi puxado pelas ações de Vale e siderúrgicas, dado o maior otimismo com a China e o aumento dos preços do minério de ferro. Balanços corporativos americanos mais fortes que o esperado e a volta da atuação do investidor estrangeiro na bolsa brasileira também contribuíram para a alta do Ibovespa.

[<volta>](#)

## **Valor Econômico**

26 de julho

### ***Audiências públicas sobre projeto da OSX reúnem 2,2 mil pessoas em SC***

O estaleiro de US\$ 1,5 bilhões planejado pelo grupo OSX em Biguaçu não deve entrar para a história de Santa Catarina apenas como um dos maiores investimentos privados das últimas décadas. A discussão em torno dos impactos nas três áreas de preservação permanente da Grande Florianópolis levaram cerca de 2,2 mil pessoas a participarem de três audiências públicas promovidas pela Fundação Estadual de Meio Ambiente (Fatma) - o órgão responsável pelo licenciamento ambiental - na semana

passada. O número é recorde em participação e expressivo frente à população de 56 mil pessoas que habitam Biguaçu, cidade que vai receber o projeto.

O prefeito da cidade, José Castelo Deschamps, foi uma das lideranças mais entusiasmadas na defesa do empreendimento. Na quarta-feira, cerca de 1,1 mil pessoas compareceram à audiência pública em Biguaçu. Houve inversão de turno no expediente da prefeitura para que os funcionários pudessem participar de uma carreata a favor do estaleiro, que reuniu cerca de 100 veículos.

A geração de 4 mil empregos diretos - previsão quando o estaleiro estiver em fase de produção - e de riqueza para Biguaçu são os aspectos levantados pelo prefeito, temeroso com a possível retirada da OSX para o Rio de Janeiro. "A preocupação com o ambiente é legítima, mas temos de pensar no que o empreendimento vai gerar para a economia local. Se a cada emprego direto é possível prever outros três indiretos, isso vai representar aumento na qualidade de vida das pessoas de toda a Grande Florianópolis." Hoje, a maior empregadora de Biguaçu é a indústria plástica Implac, que tem cerca de 900 trabalhadores.

A reunião em Biguaçu ultrapassou as 4 horas protocolares de duração e teve 115 inscrições com pedidos de manifestação. Com um público de cerca de 600 pessoas, no entanto, a audiência de Florianópolis foi a que contou com número maior de manifestações contrárias ao empreendimento. Havia faixas de repúdio ao estaleiro e à OSX. Muitos manifestantes usavam nariz de palhaço e as vaias marcaram todo o debate, que começou às 19h e se estendeu até depois da meia-noite. Houve 99 inscrições com pedido de manifestação. Até uma Bernunça - figura do folclore local, inspirada em um dragão - apareceu no debate.

Associações de moradores de vários bairros de Florianópolis e a Federação das Empresas de Aquicultura de Santa Catarina (Feaq) foram contrários ao empreendimento. Segundo Ruy Ávila Wolff, criador de ostras e representante da Feaq, há risco de contaminação da produção local. "Se a gente preza pela qualidade do produto e busca agregar valor com isso, é um risco muito grande permitir a instalação do estaleiro."

Segundo a Empresa de Pesquisa Agropecuária e Extensão Rural de Santa Catarina (Epagri) a maricultura emprega cerca de 786 famílias, com 3.980 pessoas envolvidas diretamente na produção. Em 2009, o setor teve renda bruta estimada de R\$ 21,6 milhões. No Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), a OSX prevê a realocação de algumas linhas de maricultura próximas ao local do empreendimento.

A polêmica em torno dos possíveis impactos negativos do estaleiro da OSX às três áreas de preservação permanente surgiu depois que o Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (ICMBio) negou duas vezes anuência à instalação do empreendimento. Na análise dos técnicos da superintendência regional, o estaleiro poderia gerar danos irreparáveis ao ecossistema local.

**Época**

26 de julho

## O NEBULOSO MUNDO DO PAC

Faltam critério, fiscalização e transparência nas isenções de impostos dadas pelo programa que embala a campanha de Dilma à Presidência

Lançado no início de 2007, o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é considerado uma das principais marcas do governo do presidente Luiz Inácio Lula da Silva. O PAC é uma coleção de mais de 12 mil projetos que, segundo a propaganda oficial, seriam capazes de alavancar o desempenho da economia brasileira nos próximos anos. Foi lançado como o início de um ciclo de novas e grandes obras, a maioria a ser tocada pela iniciativa privada. O presidente Lula costuma dizer em discursos que, com o PAC, deixará para seu sucessor um país em marcha acelerada para o desenvolvimento.

Por causa dessa retórica grandiloquente e pela visibilidade proporcionada por grandes obras, o PAC se converteu rapidamente em um dos pilares da campanha eleitoral da candidata do PT, a ex-ministra Dilma Rousseff. Ainda em 2008, quando era ministra-chefe da Casa Civil, Dilma começou a ser citada por Lula e ministros como a grande responsável pelo PAC. Em uma solenidade no Rio de Janeiro, em março de 2008, Lula deu a Dilma o título de mãe do PAC. Para impulsionar a candidatura de Dilma, enquanto a lei eleitoral permitiu, Lula a levou a várias visitas a obras do programa. A cada quatro meses, Dilma comandava as cerimônias de balanço das obras do PAC. Foi também a estrela do lançamento do PAC 2, no início deste ano. Para o bem ou para o mal, eu sou a mãe do PAC, disse Dilma na ocasião.

Para dar impulso ao PAC, o governo federal adotou uma série de medidas. Uma delas foi o Regime Especial de Incentivos para o Desenvolvimento da Infraestrutura (Reidi). Nesse programa, as empresas aprovadas pagam menos impostos em suas obras e passam a engordar a lista de realizações do PAC. O princípio é simples: ao cobrar menos impostos, o governo federal estimularia empresas privadas a investir em novos projetos do programa.

Nos últimos três meses, ÉPOCA examinou a lista de 324 projetos beneficiados pelo Reidi e detectou uma série de distorções em relação aos objetivos iniciais. Em dois anos de funcionamento, o Reidi se mostrou um sistema sem fiscalização, sem transparência e sem controle. Os benefícios do Reidi contemplam obras que já estão prontas, obras desconhecidas até pelo governo, investimentos de empresas estatais e gastos com manutenção de equipamentos. Não há segurança de que as empresas beneficiadas estão cumprindo todas as regras para ter direitos aos incentivos fiscais. O governo também não tem um balanço de quanto as empresas estão investindo nos projetos aprovados.

Pelas regras, podem se beneficiar do Reidi empresas com projetos em energia, saneamento, transporte, dutovias e irrigação. Elas ficam isentas de recolhimento dos

impostos do PIS/Cofins em toda compra de equipamentos, material e serviços para investimentos nas obras aprovadas. Funciona assim: uma vez no Reidi, a dona da obra tem direito a comprar materiais e serviços e até aluguel de máquinas sem PIS/Cofins. Quem vende deixa de recolher os tributos, e a dona da obra gasta menos.

O governo abre mão de recursos hoje contando com os impostos que a dona da obra pagará quando seu projeto estiver pronto. Quem não tem o privilégio do Reidi compra com PIS/Cofins mesmo e se vira para usar depois um crédito sem correção. Perde dinheiro.

De acordo com as regras da Receita Federal, quem entra no Reidi pode usufruir o benefício por cinco anos ou até o fim do projeto. A partir daí, a empresa tem dez dias para pedir o desligamento do Reidi, sob pena de ser multada. Mas ÉPOCA encontrou pelo menos 35 empreendimentos concluídos alguns citados no balanço periódico do PAC que ainda estão incluídos no Reidi. Um desses projetos é a hidrelétrica Barra do Braúna, em Minas Gerais. Ela está pronta, produzindo energia desde o início do ano. Mas, pela lei, seus fornecedores ainda podem usar o Reidi e pagar menos PIS/Cofins. A Brookfield, dona do empreendimento, afirma que, encerrados os investimentos, a empresa não usufruiu mais a isenção. Segundo a Brookfield, por causa disso, não havia necessidade de pedir para sair do regime.

O Ministério de Minas e Energia joga para a Receita Federal a responsabilidade de acompanhamento das obras enquadradas no Reidi. O fiscal da Receita tem de ver se a obra está concluída, afirma o secretário de Política Econômica, Nelson Barbosa. Não é porque ela não foi desabilitada que ela continua se beneficiando. Pode ser que sim, pode ser que não. A Receita Federal afirma que empresas com projetos executados que não tenham pedido desligamento do Reidi poderão ser multadas. Mas isso só poderá ser verificado em um procedimento de fiscalização nas empresas, diz a Receita em nota.

A Receita Federal também teria de fiscalizar a regra básica do Reidi: se determinado material, beneficiado com o pagamento de menos impostos, teria sido realmente destinado a determinada obra. Precisaria também observar se a fornecedora não está usando o material comprado com isenção para outras obras, fora do PAC. Vejo uma enorme dificuldade em controlar a origem e a destinação dos bens que são usados especificamente para os projetos contemplados, diz o ex-auditor da Receita Federal e professor da Universidade de Brasília (UnB) Roberto Piscitelli. Fiscalizar isso é impossível, diz Everardo Maciel, que comandou a Receita Federal durante o governo Fernando Henrique Cardoso. A Receita não tem estrutura para isso.

Ao justificar a criação do Reidi, o Ministério da Fazenda disse que os incentivos fiscais eram necessários para atrair novos investimentos privados. O governo federal tem estendido, porém, os benefícios do programa a obras do PAC que já estavam em pleno andamento. É o caso da construção da hidrelétrica de Estreito, no Rio Tocantins, na divisa entre os Estados do Tocantins e do Maranhão. Trata-se de um empreendimento privado de R\$ 3,6 bilhões, cujo contrato de concessão foi assinado em 2002. As empresas que compõem o consórcio construtor Suez, Alcoa, Camargo Corrêa e Vale estiveram entre as primeiras a pedir enquadramento no Reidi, em meados de 2008.

Qual é a lógica de dar isenção a uma obra em curso? O Ministério da Fazenda diz que a medida faz parte de uma política para diminuir os custos dos impostos nos investimentos. Porém, na opinião do economista Adriano Pires, dono de uma consultoria privada na área de infraestrutura, dar isenção a obra em andamento só tem lógica eleitoral. No caso da hidrelétrica de Estreito, como todas as empresas precisavam estar habilitadas para ter direito aos incentivos, o processo junto à Receita só terminou no final de 2009, quando grande parte das compras já tinha sido feita, diz o consórcio da obra. Por essa razão, o Reidi teria sido pouco usado no empreendimento.

O Reidi foi criado para atrair novos investimentos privados. Ao longo do tempo, no entanto, ganhou o interesse de estatais. Só o Grupo Eletrobrás tem 57 obras incluídas no Reidi, entre elas a usina nuclear de Angra 3. Apesar de o Reidi não valer para o setor de petróleo, a Petrobras também enquadrou obras de duas refinarias, Gabriel Passos e Getúlio Vargas. Refinarias são indústrias onde a empresa processa petróleo para produzir gasolina e outros derivados. Os projetos aprovados para o Reidi são duas unidades de geração de energia dentro das refinarias. Na prática, fica difícil separar investimentos na refinaria, que não teriam direito a isenção, dos gastos com a geração de energia, esses sim previstos no Reidi.

Um sinal claro da falta de fiscalização e controle por parte do governo federal é o fato de que, entre os beneficiados pelo Reidi, estão muitas obras prontas. ÉPOCA encontrou pelo menos cinco usinas que já estavam gerando energia quando foram habilitadas pela Receita Federal. É o caso do complexo de pequenas centrais hidrelétricas da Brookfield, composto das usinas Cotiporã, Linha Emília e Caçador, no Rio Grande do Sul. Todas começaram a funcionar, em média, três meses antes de a Receita autorizar a inclusão do projeto no Reidi, entre janeiro e abril de 2009. A Brookfield afirma que alguns pagamentos referentes ao investimento continuaram depois da conclusão da obra.

Outra singularidade curiosa do Reidi é que o governo decidiu subsidiar investimentos que, pelo contrato de concessão, as distribuidoras já estavam obrigadas a fazer. São aquelas obras de manutenção necessárias para que os serviços não sejam interrompidos. Por contrato, as empresas que ganham concessões do governo são obrigadas a arcar com esses custos. Há duas semanas, o ministro de Minas e Energia, Márcio Zimmermann, foi questionado por ÉPOCA sobre o critério de incentivar projetos que incluem troca de postes danificados, cabos partidos, estruturas e equipamentos danificados. Zimmermann se mostrou surpreso. Na frente da repórter, ele leu uma cópia fornecida por ÉPOCA da Portaria no 235, que autorizou a inclusão da empresa Energisa Paraíba no Reidi. Zimmermann disse, então, que a portaria tinha misturado investimentos com manutenção e que era preciso revogá-la e adequá-la. Olha o que está escrito aqui: não é nem reforço, nem melhoria, nem expansão. Substituição de postes danificados, cabos partidos... Isso aqui é manutenção, disse Zimmermann para um assessor, durante entrevista gravada por ÉPOCA. Novo encontro foi combinado para falar sobre o assunto. Uma semana depois, Zimmermann tinha mudado de opinião. Em nova conversa, ele negou duas vezes ter lido a portaria. Eu não sou um cara (do setor) de distribuição, disse Zimmermann. Mas se a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) enquadra como investimento, aí você vai ter de fazer outra entrevista na Aneel. Pelo menos 14 projetos beneficiados pelo Reidi incluem troca de equipamentos velhos ou danificados. A explicação do ministro Márcio Zimmermann é

que tudo isso contribuirá para baixar a tarifa nas revisões feitas pela Aneel de quatro em quatro anos. Esses investimentos, de fato, não são pequenos. O grupo Energisa, que conseguiu habilitar projetos de quatro distribuidoras, informa que investirá R\$ 800 milhões até o final de 2012. A fronteira que separa manutenção de investimento fica nebulosa dentro da categoria melhoria e reforços, que aparece em cerca de 80 projetos do Reidi, graças aos critérios definidos pelo ministério para o regime.

Quem se der ao trabalho de ler os documentos oficiais encontrará projetos aprovados pelo Ministério de Minas e Energia que, à primeira vista, parecem a construção de uma usina nova, mas na verdade são melhorias em instalações antigas. Esse é o caso de uma usina em Santa Catarina que, há décadas, gera energia para a fabricante de papel e celulose Klabin. A empresa está investindo R\$ 33 milhões na compra de uma nova caldeira para substituir a antiga e modernizar a usina.

O mesmo acontece em duas usinas térmicas da Petrobras no Amazonas. As usinas Tambaqui e Jaraqui produzem energia desde 2006. Apesar disso, foram enquadradas no Reidi com se fossem obras novas do PAC. A justificativa é que elas vão mudar o combustível que as faz funcionar: de óleo para gás natural. Sem detalhes na portaria publicada, até a Receita Federal entende que o projeto é uma usina nova. A Receita Federal fiscaliza toda a compra de materiais, máquinas e serviços adquiridos ao abrigo do regime. Logicamente que essa fiscalização só ocorrerá em procedimento de fiscalização, dentro do prazo prescricional de cinco anos, diz a Receita em nota enviada a ÉPOCA.

Alguns projetos contemplados com direito aos incentivos fiscais são nebulosos. A Usina Santo Antonio, em Sertãozinho, interior de São Paulo, foi a pioneira no país no aproveitamento do bagaço de cana para gerar energia. Ela não se reconhece parte do PAC, mas está inscrita no Reidi. Questionada pela reportagem, a usina disse que não poderia se manifestar de imediato.

O programa inclui até obras prontas, um claro sinal de falta de controle

O modelo de isenção criado para o PAC prevê casos em que a empresa habilitada no Reidi subcontrata outra para fazer a obra. Para se enquadrar como co-habilitada, a empresa precisa apresentar um contrato deixando claro seu vínculo com a obra. A Brametal é uma fabricante de torres para energia elétrica com sede no Espírito Santo e está co-habilitada. A Receita habilitou a Brametal no Reidi e publicou a autorização no Diário Oficial da União, sem informar a que empreendimento ela estaria ligada. ÉPOCA entrou em contato com a Brametal. O diretor comercial, Alexandre Schmidt, primeiro negou que a empresa participe de algum regime especial de incentivo fiscal. Um dia depois, informou que a aprovação da Receita valerá se eles trabalharem como construtora. Procurada por ÉPOCA, a Receita Federal não explicou a qual empreendimento a Brametal está ligada.

A isenção de PIS/Cofins nos investimentos em energia elétrica pode significar um abatimento de 3% a 5% do valor total de uma obra, nas contas da Aneel. Não é pouco. Numa obra de R\$ 180 milhões, custo aproximado de uma pequena central hidrelétrica (PCH), isso significa um desconto em torno de R\$ 9 milhões. Para uma grande hidrelétrica de R\$ 2 bilhões, o privilégio de estar no Reidi equivaleria a um benefício de

R\$ 100 milhões. A questão é como decidir quem deve ter acesso a uma vantagem como essa. Quem decide os eleitos é o governo federal, com o único filtro da burocracia. Nunca recebi nenhuma queixa de alguém que ficou de fora, afirma Márcio Zimmermann, que substituiu Edison Lobão no comando de Minas e Energia. Lobão foi o ministro que teve participação decisiva na montagem das regras do Reidi para o setor de energia.

O Ministério de Minas e Energia aprovou mais de 90% dos projetos aptos a usufruir o Reidi. Segundo Zimmermann, o ministério estaria pronto para aprovar projetos de todo o mercado de energia: são mais de 2.200 empreendimentos de geração de energia, 63 empresas de distribuição e mais de 80 de transmissão de energia. O Ministério da Fazenda discorda dessa avaliação. Nem todo mundo poderá entrar porque há restrições fiscais, afirma o secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Nelson Barbosa. Os ministérios escolhem os prioritários.

A falta de transparência e de critérios claros na seleção das empresas aptas a obter isenções fiscais por fazerem parte do PAC motiva críticas de especialistas. Esse regime tem uma parcela muito grande de decisão fora da lei, afirma o tributarista Ricardo Lodi, professor de Direito Financeiro da Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ). Por mais que seja positivo para a economia, regimes especiais salpicam benefícios sem critérios claros. O corte é o interesse do Executivo em obra A, B ou C. O advogado tributarista Humberto Ávila, professor de Direito Tributário, Econômico e Financeiro da Universidade Federal do Rio Grande do Sul, também faz ressalvas. Uma desoneração de contribuições sociais é uma coisa boa. Por outro lado, o modo como está sendo feito dá um poder discricionário muito grande ao governo, diz Ávila, autor de obras sobre o tema publicadas no Brasil e no exterior.

Administrado nas sombras da burocracia, o Reidi é um programa com regras de acesso nebulosas, fiscalização falha e critérios pouco claros sobre a entrada e saída do regime de incentivos fiscais. Como está, é um risco para a saúde das contas públicas. A atenção dos brasileiros com esse modelo de benefícios deve ser redobrada por se tratar de ano eleitoral, quando o governo usa um programa para construir uma candidata à Presidência e os candidatos correm atrás de empresários em busca de financiamentos de campanha.

[<volta>](#)

## **Diário do Comércio**

26 de julho

### *Aportes de R\$ 130 milhões*

**Brasília** - As empresas brasileiras produtoras de peças e equipamentos para exploração de petróleo vão receber R\$ 130 milhões da Financiadora de Estudos e Projetos (FINEP) para desenvolver novas tecnologias e melhorar seus produtos em conjunto com centros de pesquisa. Diferentemente do formato tradicional utilizado pela entidade, no qual cabe à academia apresentar projetos para solicitar os recursos,

dessa vez a iniciativa caberá às empresas. Elas é que farão uma primeira manifestação de interesse e, só numa segunda etapa, formalizarão parceria com algum instituto de ciência e tecnologia (ICT).

O objetivo da Finep é atacar os gargalos na cadeia produtiva nacional do petróleo que foram identificados num amplo estudo feito pelo Programa de Mobilização da Indústria Nacional de Petróleo e Gás Natural (Prominp), com apoio da Petrobras. "Há uma barreira grande entre o desenvolvimento de ciência e tecnologia e a demanda tecnológica da indústria", disse o representante do Prominp Vitor Saldanha durante uma videoconferência que reuniu industriais de 14 Estados ontem, na Confederação Nacional da Indústria (CNI). "A universidade não conhece a demanda da indústria."

Além da distância entre a pesquisa acadêmica e a necessidade das empresas, o estudo do Prominp identificou dificuldades que vão desde a falta de laboratórios até problemas em produtos de base, passando por problemas de gestão. Foi constatado, por exemplo, que o material forjado utilizado na fabricação de válvulas para a indústria do petróleo é muito poroso.

Dos R\$ 130 milhões, R\$ 100 milhões serão direcionados para resolver questões como essas em seis setores: válvulas, conexões e flanges, umbilicais submarinos, calderaria, construção e instrumentação e automação. Além da melhoria dos produtos de base, serão aceitos projetos para inovar equipamentos e para as chamadas pesquisas de fronteira - no caso, tecnologia para perfuração do pré-sal. Os outros R\$ 30 milhões serão utilizados para equipar laboratórios.

O valor mínimo para cada projeto é de R\$ 1 milhão e as empresas deverão apresentar uma contrapartida, que pode ser financeira ou não financeira. No último caso, são despesas que podem ser comprovadas economicamente, como horas trabalhadas de pesquisadores, por exemplo. No caso das microempresas, a contrapartida exigida é de R\$ 50 mil. O valor aumenta conforme o porte da empresa, de forma que as grandes empresas devem apresentar valor igual ao aportado pela Finep.

No debate de quinta-feira, a maior preocupação apresentada foi o prazo curto. As empresas terão de formalizar seu interesse até o dia 8 de agosto. O economista da CNI, Paulo Mol, ponderou que é um prazo curto para mobilizar as empresas. Vitor Saldanha disse que o Prominp enviou carta ao Ministério de Ciência e Tecnologia pedindo mais tempo.

O fortalecimento da cadeia produtiva é considerado um passo estratégico na exploração do petróleo no pré-sal. Além de inovar e melhorar a qualidade dos produtos fabricados no País, é preciso que a indústria ganhe escala para poder competir com os fornecedores estrangeiros na exploração do pré-sal.

## **Diário do Comércio**

26 de julho

### *Infraestrutura é gargalo*

**São Paulo** - Apesar do otimismo generalizado para a aviação, analistas alertam que o crescimento do setor tem um limite que não pode ser ignorado: a infraestrutura aeroportuária e o controle de tráfego aéreo. "Quem determinará o limite não será a demanda, e sim a infraestrutura", destacou o analista de transportes do banco Santander, Caio Dias.

Se a demanda continuar crescendo e os problemas estruturais não forem solucionados, no médio e longo prazos o preço das passagens terá de ser elevado, constatou Dias. Por ora, ele acha que 2010 fechará com estabilidade nos preços ante 2009, de R\$ 0,20, em média, pago por quilômetro voado.

Na opinião de Respício do Espírito Santo Junior, do Instituto Cepta e UFRJ, não adianta as empresas ampliarem as frotas e o governo abrir a possibilidade de mais capital estrangeiro nas aéreas (está para ser aprovada a ampliação de 20% para 49% destes investidores), se não há aeroportos e espaço aéreo. "Este é um problema que deve ser resolvido pelo governo. O crescimento do mercado poderia ser bem maior", afirmou.

Na avaliação do especialista em aviação Paulo Sampaio, da consultoria Multiplan, o governo precisa fazer valer as projeções "generosas" traçadas para o mercado de aviação. "Se tivermos, do lado dos empresários, encomendas tão grandes de aviões para garantir um aumento da demanda, precisamos de pesados investimentos do governo em aeroportos e controle do tráfego aéreo", disse. **(AE)**

[<volta>](#)

## **Zero Hora**

26 de julho

### *Licença do Ibama pode sair hoje para a BR-386*

Tabaí (RS) – A licença da obra de duplicação da rodovia Tabaí-Estrela (BR-386), no Vale do Taquari, poderá ser assinada ainda hoje. Com a licença, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) poderá dar início à obra de duplicação.

Conforme o coordenador do Núcleo de Licenciamento do Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais (Ibama) no Estado, Mozart Lauxen, um parecer técnico foi encaminhado ontem à tarde para a diretoria do órgão em Brasília.

Será duplicado um trecho de 33,5 quilômetros da rodovia, considerado um dos mais perigosos. O custo da obra – que deverá servir como alternativa à BR-116 e melhorar o escoamento de parte da produção gaúcha – está estimado em cerca de R\$ 150

milhões. A nova pista da BR-386 é uma das obras da campanha 3 Projetos para o Rio Grande que marcou os 45 anos de Zero Hora.

[<volta>](#)

## **Webtranspo**

26 de julho

### *SC: aprovada operação em aeroporto*

A Infraero realizou uma pesquisa neste mês para comprovar a satisfação dos usuários do Aeroporto Internacional de Florianópolis/Hercílio Luz, em Santa Catarina, após um ano da implantação do Módulo Operacional, que visou ampliar as salas de embarque e desembarque do aeroporto.

Segundo Maria Edwirges Madeira, superintendente do Aeroporto de Florianópolis, a repercussão da nova operação foi positiva entre os passageiros. “A satisfação das pessoas diante do conforto proporcionado pelo Módulo Operacional é muito positiva e merece ser celebrada tanto como cumprimento da missão da Infraero quanto como um experimento de sucesso”, comentou.

Conforme explicação da Infraero, os Módulos Operacionais são soluções de engenharia implantadas rapidamente, com baixa geração de resíduos que proporcionam um excelente resultado final no que se refere à ampliação de espaços. Essas estruturas podem ser utilizadas para ampliar áreas de check-in, embarque, desembarque ou até mesmo um Terminal de Passageiros inteiro. Eles possuem toda a infraestrutura necessária ao conforto dos passageiros, como ar condicionado, sanitários, Sistema Informativo de Voos, sistema de som e, em alguns casos, até estabelecimentos comerciais, como cafeterias e livrarias.

Sandra Regina Ferreira Gonçalves, engenheira civil, ao visitar o aeroporto pela primeira vez após a implantação dos módulos, elogiou as instalações. “As ampliações ficaram perfeitas. O aeroporto ganhou em qualidade e quantidade, os módulos são práticos, com isolamento acústico e climatização adequada, tudo muito amplo”, ressaltou.

[<volta>](#)

## **Webtranspo**

26 de julho

### *Pecém: correia está com 2,6 quilômetros*

A correia transportadora de carvão mineral do Terminal Portuário do Pecém já possui 2,68 quilômetros de sua estrutura montados, este número representa 48,72% de sua extensão, que deverá chegar aos 5,5 quilômetros

O sistema de transporte do minério está sendo implantado pela Seinfra (Secretaria da Infraestrutura do Estado) e executado pelo consórcio Pecém KN (formado pelas empresas Normatel e Koch do Brasil) no Complexo Industrial e Portuário do Pecém.

O equipamento levará o insumo do berço de atracação do porto até o pátio de recebimento da CSP (Companhia Siderúrgica do Pecém). Os trabalhos são acompanhados por equipe de técnicos da Secretaria, devendo estar concluídos até o final deste ano.

Motores e sistemas elétricos para movimentação da correia já estão no local. Os equipamentos serão instalados assim a fase de montagem da correia sobre os pilares de suportação for finalizada.

Também continuam os trabalhos de construção das torres de transferência de suporte do transportador. O investimento do Governo do Estado em parceria com o Governo federal, incluindo fabricação e montagem, é de R\$ 148,3 milhões.

Quando implantada a correia colocará o Terminal Portuário do Pecém como um dos portos do país mais bem aparelhados para esse tipo de operação. A correia transportadora partirá do P er 1 e permite que o minério seja retirado do navio mediante a utiliza o de um descarregador, já em fase de fabrica o na Suécia, e conduzido até o pátio de estocagem das empresas que utilizarão esse tipo de insumo.

Além do carvão a correia também poderá trabalhar no transporte de insumos como coque de petróleo, clínquer e escória para a indústria cimenteira. A capacidade nominal de transporte de carvão mineral do equipamento será de 2.400 toneladas por hora.

Cerca de 170 operários trabalham atualmente nas obras.

[<volta>](#)

## **Gazeta**

26 de julho

### *MPF no estaleiro*

O estaleiro da OSX chegou mais uma vez ao Ministério Público Federal em Santa Catarina. A ONG Montanha Viva [protocolou documento](#) no MPF, pedindo a anula o das audiências públicas realizadas em conjunto pelo órgão estadual de meio ambiente (Fatma) e a empresa. Para a entidade, o processo de licenciamento estaria viciado.

### **Magoei**

O diretor de Sustentabilidade da OSX, em audiência em Florianópolis, nesta quinta (22), [perdeu a paciência](#). E disse que se não quiserem eles lá, eles vão para outro lugar. O público presente aplaudiu.

### **Colonizadores**

Na audiência, quem pedia o EIA-Rima ganhava junto um pen-drive. Um jovem que conseguiu pegar o pen-drive disse: “eles estão distribuindo espelhinho para os índios”.

### **Torcida organizada**

A empresa de Eike Batista também distribuiu lanchinho com sanduíche, maçã e suco de caixinha para os mais de 600 presentes. Os participantes contrários ao estaleiro não aceitaram o mimo.

### **Nada a declarar**

Os candidatos ao governo do Estado de Santa Catarina passam longe da [polêmica](#) do estaleiro da OSX de Santa Catarina.

### **Sem importância**

O diretor de Desenvolvimento Comercial da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), Carlos Kopittke, que tem formação secundarista e não sabe diferenciar uma ferragem negativa de uma positiva de uma estrutura de concreto, vai substituir as férias do engenheiro Paulino Moreira da Silva, da diretoria de Infraestrutura e Execução de Obras.

### **Eis a questão**

O Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Santos aprovou condicionalmente o Programa de Dispêndios Globais (PDG) de 2011 do maior porto do Hemisfério Sul. O coordenador do grupo do PDG, Eduardo Magano, quer saber do presidente da Codesp porque o porto prevê expansão no próximo ano e reduz o investimento próprio.

### **Estava escrito**

O mundo portuário nacional acordou quinta-feira (22) com a informação de que a Advocacia Geral da União (AGU) deu parecer favorável à prorrogação dos contratos dos terminais públicos anteriores à Lei 8.630 que no total são mais de 50. O mérito é da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP) de Wilen Manteli. A assessoria de imprensa da AGU, em contato com o PortoGente, diz que a informação não procede.

### **Fora da linha**

Ainda não vai ser agora que o Estado de Alagoas vai ter uma rede ferroviária boa para o transporte de carga. A Transnordestina Logística informa que a rede recuperada foi destruída pelas enchentes de junho último.

### **Agora vai?**

Depois da tempestade a bonança. Segue em águas tranquilas o processo para obtenção do licenciamento ambiental dos Portos de Paranaguá e Antonina, no Paraná. Na próxima semana, deve ser assinado documento final com datas e exigências sobre a licença em Brasília. Diretamente entre as presidências do Ibama e da Appa.

### **Fora do ar**

O jornalista Bob Fernandes, em seu Twitter, informou que o candidato à Presidência da República do PSDB-DEM, José Serra, desistiu de participar do primeiro debate na internet, promovido pelos portais iG, MSN, Terra e Yahoo. O evento será cancelado.

### **São Tomé**

O candidato socialista Paulo Skaf ao governo de São Paulo “tuitou” o seu espanto com os pedágios paulistas. “De Ribeirão Preto para Franca gasta-se mais com pedágios do que com combustível”.

### **Cofrinho**

Entre 2010 e 2013, os investimentos no setor ferroviário deverão somar R\$ 55,7 bilhões. Metade desse volume deverá sair do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

### **Por um lado...**

O governo pretende expandir a malha ferroviária para 40 mil quilômetros até 2020. Quatro projetos são da estatal Valec e não terão financiamento do BNDES: a Ferrovia Centro-Oeste, a Oeste-Leste, a ampliação da Norte-Sul, e a ligação Panorama-Porto Murtinho.

### **...por outro**

Já a iniciativa privada contará com financiamento do banco, como a Transnordestina, a expansão da Ferronorte e o Ferroanel de São Paulo.

### **Made in Brazil**

Cobrada pela indústria nacional para que utilize mais produtos do País, a Petrobras diz que elevou o conteúdo nacional mínimo de 57% para 77% de 2003 a 2010. E que as aquisições no mercado nacional passaram de US\$ 5,2 bilhões em 2003, para US\$ 25,9 bilhões em 2009.

### **Mina de ouro**

A presença de empresas como a Transpetro e a Caixa Econômica Federal na Rodada de Negócios na Feira Navalshore chama atenção de toda a indústria de apoio à atividade offshore no País. Os empresários veem este momento como uma grande oportunidade para se aproximar e vender materiais e serviços a essas empresas.

### **Prêt-à-Porter**

A indústria têxtil de São Paulo está vibrante com o Decreto 56.019 do governo paulista, que reduziu o Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) do setor de 12% para 7%. Outros segmentos prometem ir atrás de reduções tributárias também.

[<volta>](#)