

# Sindifisco Nacional – Delegacia Sindical de São Paulo

## Clipping de 7 e 6 de fevereiro de 2010

Folha de S. Paulo, 7 de fevereiro de 2010

### Mercado Aberto

MARIA CRISTINA FRIAS - [cristina.frias@uol.com.br](mailto:cristina.frias@uol.com.br)

### Presidente da British Telecom vê muita burocracia no Brasil

A carga tributária é elevada no Brasil. Mas questões tributárias há em todos os países. O maior problema no país e em vizinhos latinos ainda é a burocracia. A opinião é do presidente mundial da British Telecom (BT), Michael Rake.

No Brasil, a gigante atua só na área de TI (tecnologia da informação), em que tem mais de 300 clientes, entre eles Nestlé, Fiat, Pão de Açúcar e Caixa Econômica Federal.

A operação brasileira corresponde a 60% dos US\$ 300 milhões anuais que a BT fatura na América Latina. Leia trechos da entrevista concedida na Suíça, na semana passada.

*Há ainda [ no governo Lula ] muita burocracia e muita complexidade. Com um país com esse tamanho de população, está bem claro que não suporta a complexidade da burocracia*

**MICHAEL RAKE**

presidente mundial da British Telecom

### TRIBUTAÇÃO

É sempre um balanço entre a oportunidade e a dificuldade de fazer negócios. Há questões tributárias em todos os países. Está muito claro que o Brasil quer investimentos e quer que os negócios andem bem. Isso e a população de quase 200 milhões são suficientes para encorajar as pessoas a investir e a lidar com a burocracia e a tributação. Há ainda [no governo Lula] muita burocracia e muita complexidade. Com um país com esse tamanho de população, está bem claro que não suporta a complexidade da burocracia. O Brasil é a maior economia e onde esperamos crescer mais.

## Países do G7 devem manter estímulos

COLABORAÇÃO PARA A FOLHA

Líderes do G7 -sete maiores potências industriais do mundo- reunidos ontem no Canadá concordaram em manter os estímulos econômicos em seus países, pelo menos enquanto durarem as incertezas globais.

O crescente endividamento de países europeus, que motivou a tensão nos mercados na semana passada, foi tema da reunião. "Precisamos ficar atentos em relação a potenciais colapsos de economias domésticas", disse o ministro canadense das Finanças, Jim Flaherty. De acordo com ele, os membros do G7 acreditam que é necessário manter programas de estímulo para evitar que o mundo volte a mergulhar em uma recessão, embora países como Alemanha e França tenham expressado receio de que as medidas agravem o quadro deficitário e provoquem inflação.

Os organizadores do encontro disseram que não fariam comunicado no final das reuniões, em parte reflexo da diminuída importância do G7. O grupo foi substituído como o principal fórum de discussão da economia pelo G20, que inclui China, Brasil e outros países em desenvolvimento.

A agenda da reunião do G7 também trouxe temas como a reforma no sistema financeiro global e ajuda ao Haiti.

## O Estado de São Paulo, 7 de fevereiro de 2010

### Poder Executivo deve ultrapassar 100 mil novos cargos no governo Lula

Aumento foi de 63.270 de dezembro de 2002 a outubro de 2009; Orçamento autoriza mais 46.151 vagas este ano

Raquel Landim

Tamanho do texto? **A A A A**

Quando chegar ao fim de seu segundo mandato, em dezembro, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva terá contratado cerca de 100 mil pessoas apenas para o Poder Executivo. É um exército de auditores, pesquisadores, analistas, advogados, professores, entre outros profissionais, que começaram a trabalhar nos diversos órgãos do governo nos últimos oito anos.

Para ter uma ideia da dimensão desse contingente, corresponde a mais de duas vezes o quadro de 45 mil funcionários da mineradora Vale, segunda maior empresa brasileira. Também é praticamente igual aos 110 mil empregos gerados por todas as montadoras de carros instaladas no

Brasil.

Dados do Ministério do Planejamento mostram que, entre dezembro de 2002 e outubro de 2009, aumentou em 63.270 o número de servidores públicos civis, para 549 mil. O valor exclui aqueles que substituíram funcionários aposentados. O Orçamento autoriza a criação de mais 46.151 vagas este ano, mas o governo não costuma utilizar tudo que está previsto. Como 2010 é ano eleitoral, os concursos só ocorrem até junho.

As contratações de Lula praticamente compensaram o enxugamento feito no governo anterior e reverteram uma política de corte de funcionários públicos iniciada em 1990. Com mais folga no Orçamento, graças ao crescimento da economia e à reforma da Previdência de 2003, o Executivo tem hoje o mesmo número de servidores que em 1997.

A administração do Partido dos Trabalhadores (PT) defende "um novo papel estratégico do Estado", que seria "incompatível com uma política de corte de pessoal", conforme um informe do Ministério do Planejamento. "Estamos recuperando a capacidade do Estado de atuar", disse o secretário de gestão do ministério, Marcelo Viana Estevão de Moraes. Segundo ele, o objetivo é recompor o quadro e requalificar os servidores. Ele também explica a expansão pelo compromisso assumido com o Ministério Público de substituir trabalhadores terceirizados por concursados.

A área da educação liderou as contratações até agora, com 29.226 funcionários a mais entre dezembro de 2002 e maio de 2009 (último dado disponível por setor). É natural, porque se trata de uma áreas de maior peso na estrutura de pessoal do governo. Segundo o secretário, a política de elevar o número de vagas nas universidades também contribuiu. Entre as carreiras mais beneficiadas estão Polícia Federal, Receita Federal, Previdência Social e Advocacia-Geral da União.

Para o economista do Instituto de Pesquisa e Economia Aplicada (Ipea), Marcelo Caetano, um dos maiores problemas do aumento de servidores é a "rigidez desse gasto". Graças a vantagens como garantia de emprego e aposentadoria integral, cada servidor permanece na folha de pagamentos da União por cerca de 50 anos - a diferença entre a idade média de entrada no serviço público (32 anos) e a expectativa de vida (80 anos).

### **348% A MAIS DE SALÁRIO**

O governo Lula também promoveu um agressivo reajuste dos salários dos servidores, bem acima dos níveis da iniciativa privada. Um auditor fiscal da Receita começa a carreira hoje com salário de R\$ 14,7 mil. No fim do governo Fernando Henrique, o salário final da categoria era R\$ 7,3 mil. Um analista de gestão pode ganhar hoje R\$ 17,3 mil e um fiscal de defesa agropecuária, R\$ 14,9 mil. O reajuste mais significativo foi concedido aos pesquisadores do Inmetro: 348%, para R\$ 12,3 mil.

Para o governo, os reajustes servem para atrair e reter os melhores talentos na administração pública. O especialista em contas públicas Raul Velloso avalia que a proximidade do PT com os sindicatos influencia. "Esse é um governo em que os sindicatos estão lá dentro."

Um crescimento significativo no número de servidores públicos - teoricamente mais motivados por causa dos expressivos reajustes de salários - deveria significar um atendimento melhor à população. O problema é que não existe uma maneira sistematizada de medir isso.

"Mais importante do que o contingente de servidores seria discutir a sua produtividade", disse o economista da Corretora Convenção, Fernando Montero. Ele explica que é muito complicado, porque não existe um preço para os serviços oferecidos pelo setor público, como saúde, educação ou segurança.

Para Moraes, do Planejamento, a produtividade cresceu, já que hoje o governo atende a uma

população maior com o mesmo número de servidores que tinha há 12 anos. Ele também argumenta que parte da redução das famosas filas do INSS pode ser atribuída ao maior número de funcionários.

Mas a percepção da população sobre o setor público é negativa. Em pesquisa do Ibope, a pedido da Confederação Nacional da Indústria (CNI), 72% da população considerou o governo Lula ótimo ou bom e elogiou a condução da economia e os programas sociais. A avaliação dos serviços prestados pelo Estado, no entanto, foi fraca: 59% desaprovam a segurança pública, 57% desaprovam o atendimento da saúde e 55% avaliam que pagam impostos demais em relação aos benefícios que recebem.

## O Estado forte

Celso Ming

Tamanho do texto? **A A A A**

Seria bom se o anteprojeto do PT sobre redefinição do papel do Estado tivesse real conteúdo ideológico. Infelizmente, ideologia é o que menos se encontra em iniciativas assim.

A prática do PT nesses oito anos demonstrou que o fortalecimento do Estado não serviu como alavanca do desenvolvimento, como tem sido dito. Foi apenas pretexto para o exercício do poder e ocupação da máquina.

O Estado de sexta-feira divulgou trechos do documento ainda em elaboração intitulado A Grande Transformação, que pretende dar o mote ao 4º Congresso Nacional do PT. Lá há uma acusação e um programa vago de instrumentalização do Estado não como coordenador de políticas públicas, mas como agente do desenvolvimento.

A acusação é a de que o governo Fernando Henrique desmontou o Estado e que esse desmonte enfraqueceu o País no processo de desenvolvimento econômico.

Antes de qualquer outra consideração, fica incompreensível que a administração Lula tenha conseguido tanto avanço na economia se não contasse previamente com a consolidação das bases fincadas no período anterior.

O que houve ao longo da administração Fernando Henrique foi um intenso processo de privatização de braços industriais e financeiros de um Estado inchado. Esse processo tampouco foi determinado por opções de natureza ideológica. Teve de ser colocado em prática porque o Estado não tinha (e hoje tem ainda menos) poupança para capitalizar suas estatais e, assim, proporcionar energia para que a economia pudesse avançar.

Não fosse a privatização, nem a siderurgia, nem a telefonia, nem a produção de aviões teriam decolado. E uma das razões pelas quais o setor de energia elétrica continua emperrado é a sua dependência da estatal Eletrobrás.

O raquitismo da poupança pública é o mesmo problema que levou o governo Lula a fortalecer o Banco do Brasil com injeção de capitais privados. Foi também o fator que empurrou às PPPs (parcerias público-privadas), com o objetivo de garantir a execução do PAC, o Programa de Aceleração do Crescimento. Dentro do governo, e mesmo dentro do PT, muita gente critica as PPPs como uma espécie de privatização envergonhada ou não assumida.

Enfim, a questão de fundo é a falta de poupança pública. O setor público federal investe apenas 1% do PIB. E esse raquitismo é notoriamente agravado pela excessiva expansão das despesas correntes do governo.

Nem os recursos do BNDES são fornecidos pelo Tesouro. O que vem garantindo a expansão do crédito de longo prazo ao setor produtivo brasileiro são os recursos do trabalhador acumulados no Fundo de Amparo ao Trabalhador, o FAT.

A ministra Dilma Rousseff tem dito que não basta fortalecer o Estado. É preciso também, afirma, criar uma grande corporação estatal que assuma a execução dos programas de governo. Não está claro o que isso significa e como essa invenção poderia figurar num organograma de governo sem entrar em conflito com os ministérios, quase sempre tocadores de obras.

Se essa ideia prevalecer, provavelmente teremos nova empresa estatal que irá proporcionar mais diretorias e mais cargos federais para distribuir entre a base e a cupinchada de quem estiver no governo.

## Empresas mudam rotas para fugir de portos ruins

Pesquisa com 187 grandes companhias indica que 23% tiveram problemas com algum terminal de carga

Renée Pereira

Tamanho do texto? **A A A A**

A precária infraestrutura dos portos brasileiros tem castigado a vida das empresas que dependem do comércio exterior. No último ano, apesar de a crise financeira ter arrefecido a demanda global, muitas companhias sofreram para embarcar (ou desembarcar) suas mercadorias. A operação virou uma corrida de obstáculos, que envolveu a falta de estrutura dos acessos rodoviários, ferroviários e marítimos, excesso de burocracia, custos elevados dos serviços, baixa frequência de navios e falta de contêineres para o transporte da carga.

Segundo uma pesquisa feita pelo Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), com 187 grandes empresas instaladas no País, a conjunção desses problemas tornou inviável o uso de alguns portos. Dos grupos consultados entre outubro e dezembro do ano passado, 23% não conseguiram usar algum terminal no País e tiveram de mudar sua rota tradicional.

Em alguns casos, isso significou cruzar o Nordeste até os portos do Sul e Sudeste, que também estão saturados. Um exemplo disso é Santos, o maior complexo portuário da América Latina, responsável por 27% do comércio exterior brasileiro. O porto recebe carga de toda parte do Brasil e, às vezes, não consegue dar conta de toda essa movimentação, especialmente por causa de restrições na estrutura física, como o acesso rodoviário, ferroviário e dos canais de navegação, explica o diretor do Ilos, Paulo Fleury.

O complexo recebeu a terceira pior nota das empresas entrevistadas pelo instituto, que montou um ranking dos dez principais portos do País. Suape (PE) recebeu a melhor avaliação e Salvador (BA) ficou com o último lugar nesse grupo (ver quadro). A posição do porto baiano é explicada pela falta de capacidade para atender à demanda local, destaca o diretor executivo da Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport), Paulo Villa.

Segundo ele, boa parte das companhias é obrigada a recorrer a portos de outros Estados para exportar seus produtos. É o caso, por exemplo, do algodão produzido no oeste baiano. A rota mais econômica para transportar o produto seria pelo Porto de Salvador, que fica a cerca de 850 km da região. Mas, por falta de capacidade do terminal, os produtores estão sendo obrigados a percorrer quase 1.700 km até o Porto de Santos.

"Hoje, apenas 2% do algodão é exportado via Salvador. O restante vai de caminhão para Santos. Isso eleva em 30% nosso custo de frete", destaca o produtor João Carlos Jacobsen, presidente da

Associação Baiana dos Produtores de Algodão (Abapa). Ele destaca que essa mudança de rota ocorre especialmente por causa da baixa frequência de navios em Salvador com destino à Ásia - reflexo direto das más condições dos canais de acesso marítimo do porto, que não permitem a entrada de grandes embarcações.

Na avaliação das empresas, essa é a terceira pior deficiência dos portos brasileiros. Mas o problema campeão de reclamação é o acesso terrestre, totalmente despreparado para atender ao aumento da demanda. Em alguns casos, os caminhões têm de aguardar mais de um dia para conseguir descarregar o produto e sair novamente carregado. "Até 2008, calculávamos que a baixa eficiência dos portos representava um prejuízo em torno de US\$ 2 bilhões apenas no agronegócio", afirma o diretor da multinacional Bunge, Adalgiso Telles.

Na lista de carências, a falta de contêiner também tira o sono de muitas empresas. "Todo pico de safra é a mesma correria atrás de contêineres frigorificados, que dependem de instalações específicas nos portos, para exportar nossas frutas", afirma o representante da Agrícola Tropical do Brasil (Agrobrás), cooperativa dos produtores de frutas do Vale do São Francisco, Paulo Medeiros. "A rota mais vantajosa seria pelo Porto de Salvador, mas ele sozinho não consegue atender à demanda. Temos de recorrer aos terminais de Pecém e Suape."

Outro porto que tem sacrificado a logística das empresas é Vitória, que ficou em penúltimo lugar no ranking do Ilos. O terminal, que durante anos foi a principal porta de saída de produtos vindos da Bahia, de Goiás e Minas Gerais, entrou em colapso por causa da baixa profundidade de seu canal de acesso. Na semana passada, mais um armador - a Hamburg Süd - deixou de atender o porto capixaba, afirmou o diretor do Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo, Pedro Paulo Fatorelli. "Com essas restrições, estamos perdendo carga para Santos e Rio de Janeiro."

A baixa profundidade, aliada aos problemas de acesso rodoviário, também afugentou as empresas que exportavam por Paranaguá, o principal porto graneleiro do País. Nos últimos dois anos, as restrições deixaram o porto menos competitivo e empurraram as cargas para Santos e São Francisco do Sul, diz o diretor da Associação Brasileira de Logística (ABL), Washington Viana. Para melhorar a eficiência dos portos, o País teria de investir R\$ 43 bilhões.

## "Em 3 anos, estaremos entre os 20 melhores"

Tamanho do texto? **A A A A**

O ministro da Secretaria Especial de Portos (SEP), Pedro Brito, prometeu que dentro de três anos o Brasil estará entre os 20 melhores índices de logística do mundo, ao lado de Estados Unidos, Alemanha, Cingapura, Suíça e Japão. Hoje o País ocupa a 41ª posição no ranking feito pelo Banco Mundial. "Já ganhamos 20 posições em relação ao último estudo. Com os programas que estamos implementando, vamos melhorar a competitividade do Brasil", afirmou o ministro.

Segundo ele, o Programa Nacional de Dragagem (PND) dará uma nova dinâmica aos portos nacionais, permitindo a atracação de navios de grande porte. A crítica de empresas exportadoras e armadores, no entanto, é que o ritmo do plano tem sido muito lento para as necessidades do País. O PND foi lançado em 2007, mas enfrentou uma série de dificuldades na obtenção das licenças ambientais e na licitação das obras. Até agora, poucos serviços foram iniciados.

Para o ministro, todos os problemas estão sendo atacados no tempo requerido. Além das obras, a secretaria promete reduzir o excesso de burocracia que eleva o tempo para a liberação das mercadorias, hoje de 5,7 dias. O objetivo é diminuir para 2,5 dias. "Para isso, vamos iniciar a partir de abril o programa Porto Sem Papel nos portos de Santos, Vitória e Rio de Janeiro." Esse programa vai unificar a demanda de informação. Hoje, a cada atracação de navio, os órgãos responsáveis pelo comércio exterior pedem 935 informações diferentes.

Outro que faz promessas para melhorar a eficiência do sistema portuário é o presidente da

Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), José Roberto Correia Serra, administrador do complexo portuário de Santos. Ele lembra que há um ambicioso plano de expansão do porto, que vai elevar a capacidade dos terminais e melhorar os acessos. Além da dragagem do canal marítimo, a construção da Perimetral e a expansão das linhas férreas vão melhorar o acesso ao Porto de Santos.

## Melhor porto, Suape teve investimento de R\$ 7 bilhões

Posição estratégica e gestão também levam porto a se destacar em pesquisa

Monica Bernardes

Tamanho do texto? **A A A A**

O desempenho do Complexo Portuário de Suape na pesquisa do Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), considerado o melhor do País, é, na avaliação de operadores e gestores, resultado de fatores como localização estratégica em relação às principais rotas de navegação, o que garante conexão com mais de 160 portos em todos os continentes; o investimento contínuo (público e privado) em infraestrutura e gestão, que soma mais de R\$ 7 bilhões nos últimos três anos; e a adoção de um plano estratégico rígido, monitorado por especialistas, entre os quais um grupo do Porto de Roterdã, na Holanda.

Suape fica 40 quilômetros ao sul do Recife (PE), em uma área de 13.500 hectares. Atualmente, 96 empreendimentos, entre indústrias, empresas de logística e de operação de serviços, estão instalados ou em processo de instalação. Entre eles estão o grupo italiano Mossi & Ghisolfi (M&G), o Estaleiro Atlântico Sul, a Bunge Alimentos, uma usina termelétrica de 523 megawatts e a Refinaria Abreu e Lima. Em 2007, o porto tinha 8 mil empregados diretos. Em 2009, superou os 18 mil.

Em 2009 foi movimentado um total de 7,77 milhões de toneladas, ante 8,61 milhões em 2008. A queda, de 9,8%, foi justificada pelo secretário de Desenvolvimento Econômico e presidente do porto, Fernando Bezerra Coelho, como efeito da crise econômica.

"Não podemos esquecer que todos os setores foram atingidos pela crise mundial. Mas isso já era esperado e não causa preocupação em relação às metas para 2010. Muito pelo contrário, os resultados do segundo semestre de 2009, que foram 32% superiores aos dos primeiros seis meses, mostram que nos recuperamos rápido. Se mantivermos esse ritmo, a movimentação de cargas atingirá um aumento de 15% a 20%, alcançando até 9 milhões de toneladas", disse ele.

Entre os produtos que mais se destacaram na movimentação do porto no último ano estão as chapas de aço, máquinas e peças para empreendimentos que estão se instalando em Suape, a exemplo do Estaleiro Atlântico Sul.

De acordo com Bezerra Coelho, os investimentos previstos para 2010 (entre receita própria, repasse do governo federal e recursos do Tesouro do Estado) são da ordem de R\$ 750 milhões. "Em 2007, o investimento, sem contar a iniciativa privada, foi de R\$ 105 milhões. Em 2008, esse valor chegou a R\$ 158 milhões. No ano passado, atingimos R\$ 438 milhões."

No ano passado, pelo terceiro ano consecutivo, Suape apresentou um recorde no número de navios atracados. Em 2009, foram 1.138 embarcações, ante 1.042 em 2008 e 1.107 em 2007.

### PROJETOS

Na lista dos projetos prioritários para 2010 estão: licitação para o segundo terminal de contêineres, um terminal de minério e um terminal de grãos, cujo valor estimado é de R\$ 2

bilhões; a construção de novos piers, a duplicação de vias internas, aumento da capacidade de produção de água bruta, com construção de uma nova subestação, e a restauração da ligação ferroviária com Alagoas, prevista para o fim do primeiro semestre.

Entre os operadores, as expectativas também são positivas. O presidente do Terminal de Contêineres de Suape (Tecon Suape), Sérgio Kano, credita a liderança de Suape "à forte parceria entre governo e iniciativa privada". "Suape é um projeto que tem 40 anos, mas só nos últimos 25 passou a ser viabilizado. Os últimos 10 anos foram de crescimento intenso e consolidação e isso só foi possível graças ao planejamento sério e à confiança de grupos empresariais", destacou.

## Deficiência de acesso dá pior nota a Salvador

Em 3 anos, movimentação de cargas caiu no porto

Tiago Décimo

Tamanho do texto? **A A A A**

As deficiências de acesso rodoviário, ferroviário e marítimo renderam ao Porto de Salvador (BA) a pior nota dada pelas empresas exportadoras e importadoras, segundo pesquisa feita pelo Instituto de Logística e Supply Chain (Ilos), com 187 companhias. Segundo especialistas, o porto baiano opera na capacidade máxima há quatro anos e, por não receber melhorias, não consegue absorver a demanda crescente dos clientes.

Os dados apontam que, nos últimos três anos, a movimentação no porto diminuiu, apesar do aumento da corrente de comércio no País. Em 2007, foram embarcados 144.192 contêineres. No ano seguinte, 137.123. Em 2009, nova queda, para 134.023.

Como não há investimentos, a produtividade do porto vai sendo ultrapassada pela de outros equipamentos no País. O berço de atracação de Salvador realiza, em média, 30 movimentos por hora de contêineres, algo próximo da metade do que atinge o Porto de Santos e um quarto da produtividade de portos da Europa e do Sudeste Asiático.

A Companhia das Docas do Estado da Bahia (Codeba) refuta a informação e aponta que as movimentações chegam a 42 por hora. "Considerando que a retroárea do porto é a metade do sugerido pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), nossa eficiência está acima do normal", diz o diretor-presidente da Codeba, José Muniz Rebouças.

"Desde 2005, há discussões sobre a ampliação do porto, que tem apenas um berço de atracação e dois guindastes, quando já poderia ter quatro berços", diz o diretor executivo da Associação dos Usuários dos Portos da Bahia (Usuport), Paulo Villa. "As obras deveriam ter começado no ano passado, mas ainda não saíram do papel."

Segundo cálculos da entidade, 34,8% das cargas transportadas em contêineres do comércio exterior baiano (o equivalente a 630 mil toneladas) acabam sendo enviadas a outros Estados antes de ser embarcadas.

"Apenas com o frete extra, as empresas que utilizam o porto gastam R\$ 150 milhões a mais por ano", diz Villa. "Isso retira a competitividade dos produtos." Para ele, a falta de melhor estrutura portuária em Salvador impacta diretamente a participação da Bahia na exportação nacional: em 2006, a produção do Estado respondia por 4,9% do total comercializado pelo Brasil em outros países; em 2009, 4,6%.

Segundo a Codeba os problemas do porto começarão a ser solucionados em abril, com o início de obras de dragagem, para ampliar o calado de 12 para 15 metros. Em seguida, devem ser iniciadas

as obras de ampliação do terminal.

O berço de atracação será aumentado dos atuais 210 metros para 375 metros, com a incorporação de três novos guindastes, e a retroárea ganhará 40 mil metros quadrados. Os investimentos são de R\$ 100 milhões.

Também está sendo construído um novo acesso ao porto, chamado Via Expressa Baía de Todos os Santos, que vai ligar a principal rodovia do Estado, a BR-324, ao terminal. O custo previsto para a obra é de R\$ 381 milhões e a previsão de entrega é em 2012.

## **Folha de S. Paulo, 6 de fevereiro de 2010**

### **COMÉRCIO**

#### **Governo reduz imposto para máquinas**

DA FOLHA ONLINE

A Camex (Câmara de Comércio Exterior) reduziu ontem o Imposto de Importação de 149 produtos. Entre os beneficiados, 139 bens de capital e oito de informática e telecomunicações tiveram as alíquotas do tributo reduzidas para 2% até o dia 31 de dezembro.

As alíquotas anteriores variavam de 11% a 16%. Entre os equipamentos estão roteadores, motores marítimos, condensadores, empilhadeiras e aquecedores.

Codificadores e equipamentos de monitoramento de sinais para TV digital tiveram as alíquotas, que eram de 16%, zeradas.

## **O Estado de São Paulo, 6 de fevereiro de 2010**

#### **Dilma trava concessões de aeroportos**

Ministra teme acusação de 'privatista'

Tamanho do texto? **A A A A**

A ministra-chefe da Casa Civil e pré-candidata à sucessão presidencial, Dilma Rousseff, é a principal trava ao processo de concessão de aeroportos à iniciativa privada, que estava sendo conduzida pelo Ministério da Defesa. Apesar dos sucessivos apelos do aliado e governador do Rio de Janeiro, Sérgio Cabral (PMDB), está descartada, por enquanto, a possibilidade de repasse à iniciativa privada a administração de aeroportos como Galeão (RJ) e Viracopos (SP). Dilma

bombardeou a ideia temendo ser acusada de privatista, no momento em que sua plataforma de campanha começa a ser preparada, tendo como mote a ampliação do papel do Estado.

O presidente Luiz Inácio Lula da Silva endossa a posição da ministra e essa sinalização já foi repassada ao ministro da Defesa, Nelson Jobim, que, anteontem, durante cerimônia de balanço de três anos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), declarou que "as concessões estão fora de cogitação, neste momento". Apesar disso, o Ministério da Defesa não vai interromper o trabalho, que já está adiantado, de elaboração de minuta de decreto com a modelagem de concessão.

O texto, que pretende ser uma espécie de marco regulatório do setor, e está sendo preparado pelo BNDES, prevê que empresas privadas possam administrar aeroportos por meio de concessão. A estatal Infraero, que hoje administra 67 aeroportos em nome da União, também passaria a ser uma concessionária. Com isso, a empresa passaria a contabilizar os contratos de concessão como ativos em seu patrimônio e teria condições de captar recursos no mercado. A medida prepara o terreno para uma abertura do capital da Infraero no futuro.

O novo texto deverá ser apresentado até abril à Presidência, mas não há garantia de que seja levado adiante, nem mesmo depois da eleição, disseram fontes do governo. A intenção é que o modelo siga o que está sendo feito no aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN). A obra é construída com a ajuda do Exército, mas haverá concessão do terminal à iniciativa privada.

Os estudos da Defesa preveem que a exploração dos serviços aeroportuários poderá ser feita tanto por meio de concessões individuais, de um terminal, como em bloco, englobando o aeroporto por inteiro. Mas o setor de controle do tráfego aéreo permanecerá com a Aeronáutica.

De acordo com a proposta da Defesa, a definição de quais aeroportos passarão para o modelo de concessão seria do Conac ? Conselho Nacional de Aviação Civil. Caberia à Anac estabelecer as regras que serão cumpridas pelas empresas que ganharem a concessão.