

## Brasil

**Infraestrutura** No AM, de 37 obras, 24 cruzam comunidades de índios

# Terra indígena é peça-chave de licenciamento, mostra estudo

André Borges  
De Brasília

O avanço de obras de transporte e de energia nas regiões Norte e Centro-Oeste do país transformou o chamado “componente indígena” em peça-chave do processo de licenciamento ambiental. Essa influência progressiva, que tem determinado a viabilidade, o custo e, principalmente, o prazo de grandes projetos de logística e de expansão hidrelétrica do país, foi captada por um levantamento inédito encomendado pelo Instituto de Estudos Socioeconômicos (Inesc). O estudo, ao qual o **Valor** teve acesso, reuniu dados sobre terras indígenas disponibilizados pela Fundação Nacional do Índio (Funai) e confrontou essas informações com um grande conjunto de obras de transporte e de geração de energia que fazem parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2).

O cruzamento dos dados revela que, de um total de 82 obras de transporte previstas para estradas e hidrovias entre 2011 e 2014, ao menos 43 afetam uma ou mais terra indígena, direta ou indiretamente, seja seu território ou sua população. Em termos práticos, isso significa que o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), órgão responsável pelas obras federais, tem que elaborar um plano básico ambiental (PBA) sobre

o componente indígena para cada empreendimento que pretenda licitar. No Amazonas está concentrado o maior número de projetos com interferência indígena. De 37 obras previstas para o Estado — a maior parte em hidrovias — 24 cruzam comunidades de índios. No Pará, a lista de dez empreendimentos tem sete obras nessa mesma situação. No Mato Grosso, três projetos de rodovias — de um total de nove obras planejadas — passam pelo caminho das aldeias.

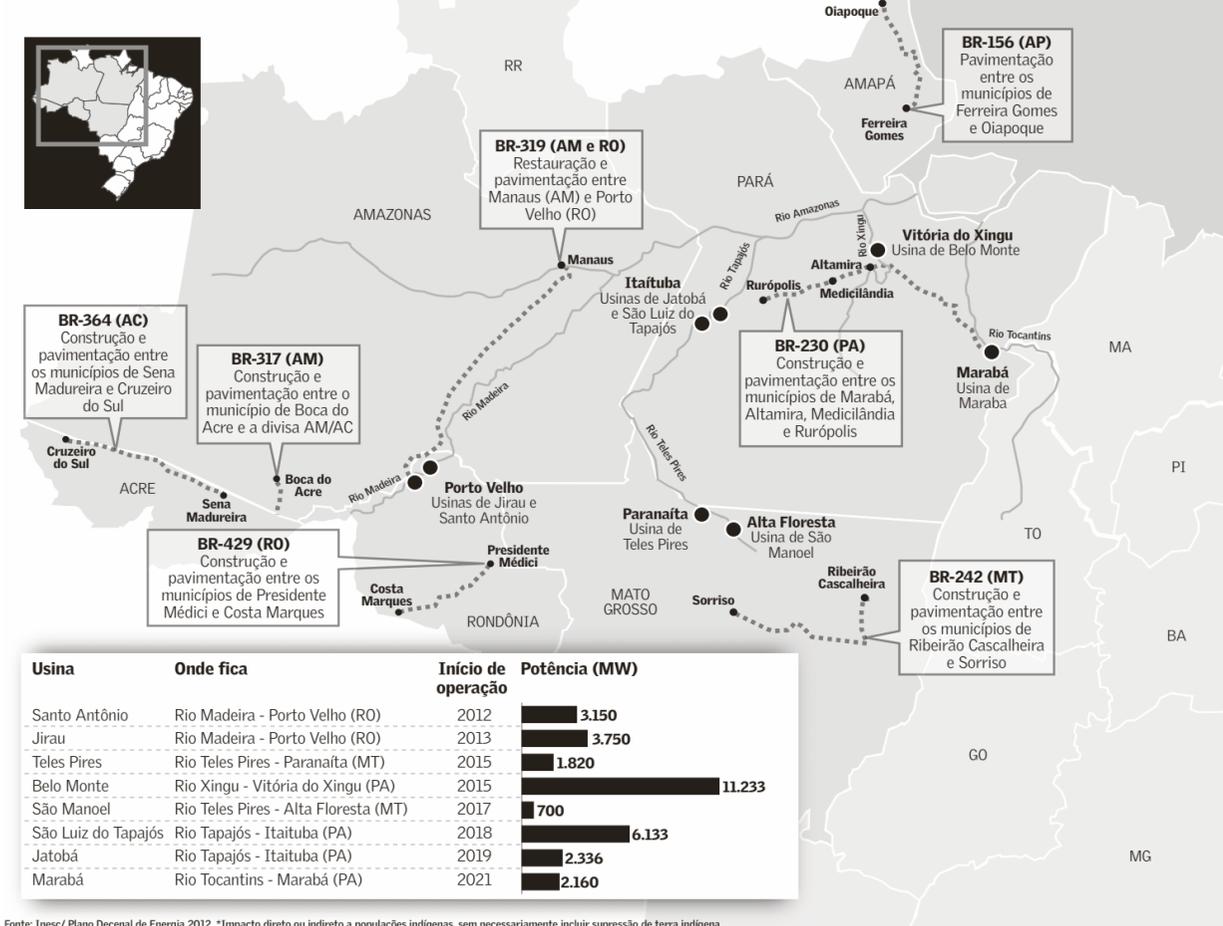
Procurado pelo **Valor**, o Dnit informou que, atualmente, tem sete PBAs indígenas em execução. Outros nove estudos, de acordo com um balanço da autarquia realizado até maio, estariam no cronograma. A Funai não respondeu ao pedido de entrevista.

Segundo o consultor Ricardo Verdum, responsável pelo levantamento do Inesc, a pavimentação da BR-319, que liga a cidade de Manaus (AM) e Porto Velho (RO) está entre as obras mais problemáticas. “Além de afetar áreas habitadas por povos indígenas, essa obra vai conectar o chamado arco do desmatamento com a Amazônia Central, a área de floresta contínua mais preservada na Amazônia brasileira”, diz.

A relação com os índios também tende a ficar mais complicada conforme empreendimentos hidrelétricos avancem pela Amazônia. Os dados do Plano Decenal de Energia, estudo da Empresa de

## Usinas que impactam comunidades indígenas

Hidrelétricas estão próximas de algumas das estradas que também são afetadas pela presença de áreas indígenas



Fonte: Inesc/ Plano Decenal de Energia 2012. \*Impacto direto ou indireto a populações indígenas, sem necessariamente incluir supressão de terra indígena

Pesquisa Energética (EPE) que apresenta um cronograma do setor para os próximos dez anos, apontam que a expansão da oferta de energia elétrica vai se apoiar na construção de 34 usinas até 2021. Dessas, pelo menos oito teriam algum tipo de impacto em comunidade indígena, segundo informações detalhadas no relatório do Inesc. Apesar do número menor de usinas em relação ao total de empreendimentos, o fato é que essas oito usinas, quando somadas, representam 74% de toda a produção de energia que sairá das turbinas dos 34 empreendimentos. Dos 42.040 megawatts (MW) de potência adicional de energia hidrelétrica prevista para os próximos dez anos, 31.282 MW terão que passar, necessariamente, pelo filtro do componente indígena.

As primeiras experiências já começaram. Das 15 hidrelétricas que já estão em fase de implantação e que têm previsão de entrar em operação até 2016, duas já não são alvo de polêmicas indígenas: Jirau e Santo Antônio, erguidas no rio Madeira, em Porto Velho (RO). A situação não é a mesma, porém, no dia a dia enfrentado pelos empreendedores de Belo Monte, em construção no rio Xingu, no Pará, e de Teles Pires, em andamento nas margens do rio de mesmo nome, entre o Mato Grosso e o Pará. Depois de um ano de início de suas obras, essas duas usinas ainda são alvos constantes de desentendimentos sobre ações compensatórias e impacto a comunidades.

O cenário tende a ficar ainda mais complexo quando observada a segunda fase de projetos, que envolve a operação de 19 hi-

drelétricas entre os anos de 2017 e 2021. Quatro desses empreendimentos — as usinas de São Manoel, São Luiz do Tapajós, Jatobá e Marabá — estão em áreas que, segundo o relatório, impactam comunidades indígenas.

Hoje, por lei, é proibido erguer barragens em casos onde haja supressão direta de território indígena. Quando uma aldeia está numa área de influência indireta, entram em cena as ações compensatórias para mitigar os danos. Por conta de dificuldades com o licenciamento ambiental, a EPE retirou, pela segunda vez, o projeto de São Manoel do leilão para contratação de energia marcado para 14 de dezembro. As regras do setor de energia exigem que só empreendimentos que tenham licença ambiental prévia concedida pelo Ibama podem ser

objeto de leilões de concessão.

Nesta semana, foi a vez de o Ministério Público Federal (MPF) pedir à Justiça Federal de Santarém que suspenda o licenciamento da usina de São Luiz do Tapajós. O licenciamento, segundo o MPF, é irregular porque foi iniciado sem a consulta prévia aos povos indígenas e ribeirinhos afetados pela obra e sem as avaliações ambientais obrigatórias. Poucos quilômetros acima de São Luiz, está prevista a construção da barragem de Jatobá.

O governo mantém uma agenda de discussão interministerial para elaborar novas regras sobre o licenciamento de empreendimentos de infraestrutura afetados pelo componente indígena. Não há, porém, uma previsão sobre quando o assunto será objeto de debate público.

## IGP-M se desacelera, com ajuda de produto agrícola

Tainara Machado  
De São Paulo

Os produtos agropecuários deram a maior contribuição para a desaceleração do Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M) de setembro, que passou de alta de 1,43% em agosto para aumento de 0,97% neste mês. A variação do índice, no entanto, foi superior ao avanço de 0,90% esperada pelo mercado, de acordo com a média das estimativas de dez economistas consultados pelo Valor Data.

No mês, o Índice de Preços ao Produtor Amplo (IPA), que pesa 60% no IGP-M, avançou 1,25%, 0,74 ponto percentual a menos do que em agosto. Para Salomão Quadros, coordenador de análises econômicas da Fundação Getúlio Vargas (FGV), produtos que foram afetados direta e indiretamente pelo choque de oferta do milho e da soja, em função da seca nos Estados Unidos, começam a ceder.

O milho, por exemplo, que ha-

via registrado alta de 20,33% em agosto, agora aumentou de apenas 0,11%. Já a soja ainda teve variação forte, com avanço de 4,70% em setembro, embora tenha sido inferior à metade da variação observada no mês anterior (10,72%).

Nos frigoríficos, a reação defasada à escalada dos grãos ainda ocorre, embora a expectativa seja de que os alimentos processados, que avançaram 3,34% em setembro, também passem a perder fôlego nas próximas leituras. As aves, por exemplo, subiram 8,71% neste mês, mais do que o avanço de 5,27% no mês passado. Os bovinos são menos afetados pelo aumento da ração, mas tendem a reagir aos preços mais elevados por causa da substituição de consumo, que abre espaço para que frigoríficos e produtores reajustem preços. Os bovinos saíram de deflação de 1,20% para alta de 2,79%, enquanto a carne bovina subiu 6,10%, ante aumento de 0,6% no mês anterior.

Essas altas começam a chegar ao varejo. Em setembro, o Índice de Preços ao Consumidor - Mercado (IPC-M) se acelerou para 0,49%, de 0,33% em agosto. O grupo alimentício passou de alta de 1% em agosto para avanço de 1,18% nesta leitura. As carnes bovinas, por exemplo, deixaram pequena deflação de 0,06% em agosto e subiram 2,32% nesta leitura do IGP-M, mesmo caminho do frango em pedaços (de 0,44% para 3,01%) e do pão francês (0,97% para 2,45%), afetado pela cotação do trigo.

O grupo que mais contribuiu para a aceleração da inflação, no entanto, foi o de transportes. No mês anterior, ainda por causa da redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI) para carros, o grupo teve deflação de 0,34%. Em setembro, no entanto, transportes avançou 0,18%, contribuindo com 0,09 ponto da aceleração de 0,16 ponto do IPC registrada na passagem mensal.

A recomposição de preços de carros novos (de -0,49% para +0,54%) e usados (de -2,50% para +0,18) na passagem mensal, antes do fim da tarifa de IPI reduzida, diz Quadros, pode indicar que já há demanda mais firme por esses bens e a tendência é que, com o fim do incentivo, programado para outubro, as altas sejam mais fortes nos meses finais do ano.

Embora considere que o atual choque dos preços dos grãos seja menos intenso que outros episódios semelhantes ocorridos em 2007/08 e 2010/11, ele pondera que nessas outras ocasiões, o que também era um problema concentrado em alimentos acabou se espalhando e disparando alta de preços em outros segmentos. “Temos um conjunto de medidas de estímulo em curso, o que indica uma economia mais veloz em 2013”, afirmou. Esse cenário, diz ele, é mais propício para que a inflação também seja mais elevada.

## Metroviários de SP ameaçam greve

De São Paulo

Os metroviários de São Paulo decidiram ontem, em assembleia, entrar em greve na próxima quinta-feira, dia 4, depois que não chegaram a um acordo com a direção do Metrô sobre o prazo e formas de pagamento da participação sobre os resultados (PR) da categoria.

Além de adiar o pagamento de fevereiro para abril de 2013, a empresa oferece pagamento proporcional ao salário recebido pelo funcionário. O sindicato reivindica que todos os 9 mil metroviários recebam parcela idêntica, em torno de R\$ 5 mil. Nova assembleia foi marcada para a próxima quarta-feira

## Apesar de estímulos, indústria de SP recua

Carlos Giffoni  
De São Paulo

O Indicador de Nível de Atividade (INA) da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp) de agosto foi um balde de água fria para quem esperava que o setor mostrasse sinais de recuperação após os seguidos estímulos dados à indústria. O índice apresentou queda dessazonalizada de 0,3% na passagem de julho para agosto, puxado pelo desempenho ruim dos setores de alimentos e bebidas e de outros equipamentos de transporte. O crescimento de 0,9% no setor de veículos no período não foi suficiente para segurar o resultado da indústria, apesar do peso que tem no Estado.

Afetado pela quebra da safra

nos EUA, o setor de alimentos e bebidas acumula queda de 7,9% no acumulado do ano. Em agosto, o recuo foi de 1,3% na comparação com julho. Paulo Francini, diretor da Fiesp, explica que essa quebra teve impacto no preço dos grãos e, consequentemente, na ração de animais. “O preço da ração subiu e puxou o preço de alimentos. Isso fez com que a demanda por alguns produtos caísse.”

Outro setor que teve peso na queda do INA de agosto foi o de equipamentos de transporte, principalmente a produção de aeronaves — pela Embraer — e de vagões e trens. O nível de atividade do setor recuou 7,9% na comparação dessazonalizada de agosto com julho. Essa queda foi puxada, segundo Francini, pelas

dificuldades que a Embraer tem encontrado em relação ao mercado de aeronaves. Apesar do recuo em agosto, o segmento acumula alta de 4% no ano, ante igual período de 2011.

A Fiesp revisou para baixo sua previsão para a indústria em São Paulo neste ano. A expectativa da entidade agora é que o setor ceda 5% em 2012, na comparação com 2011. Até o mês passado, a estimativa era de contração de 4,4% no período.

Segundo Francini, esse cenário já muda as expectativas de crescimento para 2013, que estava em cerca de 3,5% para o INA sobre uma base baixa de 2012. “Com o resultado ainda pior deste ano, a expectativa de que 2013 seria um ano folgado ficou comprometida.”

## Pré-Confaz decide manter prazo para ICMS unificado

Marta Watanabe  
De São Paulo

Os secretários de Fazenda dos Estados decidiram ontem não adiar a aplicação do Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) interestadual unificado de 4% para importados e traçar uma agenda para possibilitar a regulamentação da nova tributação em tempo hábil para dar segurança aos contribuintes. A informação é do coordenador dos Estados no Conselho Nacional de Política Fazendária (Confaz), Cláudio Trinchão.

A decisão foi tomada ontem em Campo Grande (MS), em reunião do pré-Confaz, que acontece na véspera da reunião ordinária do Confaz. O ICMS único de 4% foi estabelecido pela Resolução do Senado nº 13 com o objetivo de acabar com a guerra fiscal dos portos e deve entrar em vigor em primeiro de janeiro de 2013.

O coordenador dos Estados no Confaz, Cláudio Trinchão, chegou a propor o adiamento da aplicação do ICMS unificado em razão da falta de convergência entre os técnicos das Fazendas estaduais para a definição de uma regulamentação para a tributação. A maioria dos Estados, porém, decidiu acelerar a agenda para estabelecer uma proposta conjunta de regulamentação.

Segundo Clóvis Cabrera, coordenador de administração tributária da Fazenda de São Paulo, a deliberação por tentar fazer a regulamentação o mais rápido possível foi consensual. Técnicos das secretarias de Fazenda devem se reunir na próxima semana em Brasília para tentar avançar nas propostas.

“São Paulo levou uma proposta de regulamentação para o pré-Confaz e Minas Gerais também. Há

um consenso entre os Estados em trabalhar para elaborar uma proposta comum de regulamentação”, diz Cabrera. O ponto em questão é a definição de cálculo do conteúdo de importação nas vendas interestaduais. “A solução não deve ser nada complexa, deve acontecer relativamente rápido para que os contribuintes consigam se programar.” Segundo o coordenador de São Paulo, a regulamentação será definida em tempo suficiente para as empresas calcularem o impacto da mudança no ICMS sobre os seus negócios.

A proposta de São Paulo é que haja uma declaração do remetente da mercadoria sobre a participação do conteúdo de importação, com o recolhimento da alíquota devida de ICMS. Essa declaração, sugere Cabrera, deve ser remetida e ficar disponível para o Fisco de origem e o de destino, para que os dois Estados possam verificar as informações dadas. Além disso, o destinatário da mercadoria também tem acesso ao percentual de participação declarado, sem que saiba de detalhes dos custos do remetente. “Essa é a proposta de São Paulo. É preciso, porém, uma discussão para se chegar a uma definição conjunta.”

Segundo Trinchão, há uma preocupação forte dos Estados em relação a declarações falsas que tenham por objetivo aproveitar a alíquota mais baixa de 4% do ICMS unificado para importados. “Há preocupação de simulação de transferência a outros Estados”, diz Trinchão. Isso porque a alíquota do imposto para as operações interestaduais com as demais mercadorias é de 7% ou 12%, conforme o Estado de destino. “Essa é uma preocupação real, mas é preciso resolver isso com a fiscalização dos Estados”, diz Cabrera.