MERCADO ABERTO

MARIA CRISTINA FRIAS cristina.frias1@grupofolha.com.br

Sky cobra igualdade de condições com Netflix

A lei que poderá obrigar a AT&T a abrir mão do controle da Sky é antiquada, segundo o presidente da Sky, Luiz Eduardo Baptista. A legislação do setor, diz ele, terá de mudar para se adaptar à realidade do mercado de mídia.

No Brasil, um mesmo grupo é proibido de produzir e distribuir conteúdo. Esse seria o caso da AT&T, detentora de 93% do capital da Sky, caso se concretize a aquisição da Time Warner, dona de canais como HBO e Warner.

Independente da transação, as regras no país e no mundo deverão se adequar para evitar desequilíbros no setor, afirma o executivo.

"A Netflix, por exemplo, produz conteúdo e entrega na sua casa. Quando a lei foi criada, não havia Netflix, mas hoje é uma realidade", diz.

"O que espero é que as regras sejam aplicadas a todos. Vamos questionar as autoridades para que isso não gere assimetrias no futuro. Isso é absolutamente legítimo, o mundo está se movendo mais rápido que as instituições."

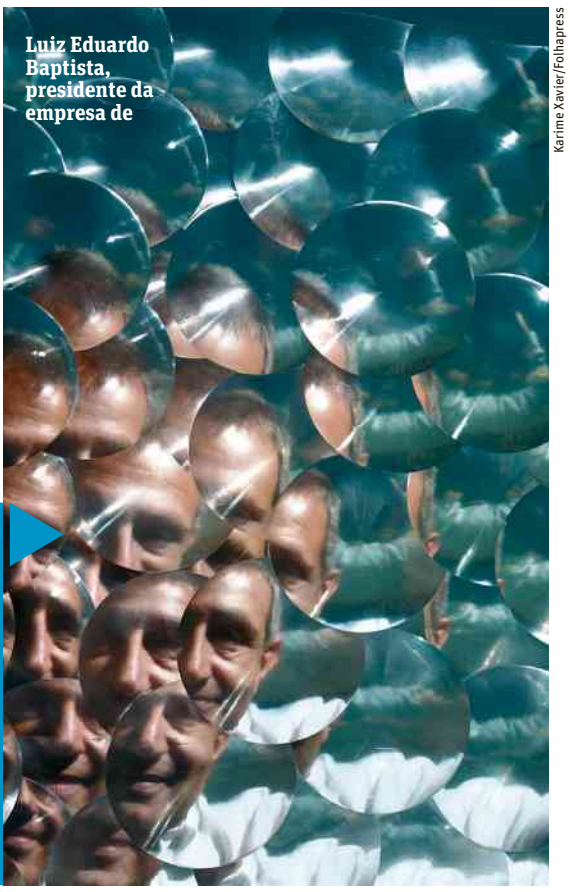
Ele também critica a desigualdade na tributação.

"[A Netflix] tem milhões de assinantes aqui, mas nenhuma autoridade cobra deles o que nos cobram, ISS, ICMS. O argumento é que não há mercadoria circulante. E meu satélite circula, por acaso?"

Apesar das queixas, Baptista diz acreditar que a retração do mercado em 2016 se deu pela crise econômica e que o streaming não matará a televisão por assinatura. "Você não vê futebol ou shows ao vivo na Netflix."

> **"A Netflix produz e distribui conteúdo. Quando a lei foi criada, não havia Netflix, mas hoje é uma realidade.**

> **A Netflix tem milhões de assinantes, mas autoridades não cobram deles ISS, ICMS**



Luiz Eduardo Baptista, presidente da empresa de

Karime Xavier/Folhapress

VOLTAMOS À NOSSA PROGRAMAÇÃO NORMAL

Os investimentos feitos pela Sky no Brasil vão continuar em 2017, na avaliação do presidente da empresa, Luiz Eduardo Baptista. A companhia planeja investir R$ 1,5 bilhão no país em 2017.

"Em qualquer cenário, seja abertura de capital ou venda, temos de estar saudáveis. Ninguém tem interesse em comprar um negócio que está mal, sem perspectiva", afirma o executivo.

"O que está em jogo é quem controlará os negócios [da AT&T], como a Sky. Para nós, a vida segue normalmente, não estamos envolvidos nos processos. "

A companhia, que investiu R$ 1,3 bilhão entre 2014 e 2016 no lançamento de um satélite e na inauguração de um centro de transmissão, deverá manter seus aportes em estrutura e novos canais. O valor previsto para essas áreas em 2017 é de cerca de R$ 1,2 bilhão.

Além disso, a companhia tem planos de crescer no segmento de banda larga, que atualmente tem baixa participação no negócio —cerca de 15% da operação de televisão por assinatura.

Em 2017, ao menos R$ 300 milhões serão destinados a torres e aparelhos de recepção no país, diz Baptista.

"A demanda hoje é maior que nossa capacidade, a instalação de estrutura é um processo caro. Nossa estratégia, de expandir em áreas com poucas opções de banda larga, onde a concorrência é menor, se mantém."

O serviço é oferecido em 119 cidades distribuídos por 23 Estados e Distrito Federal.

RAIO-X SKY

US$ 3,5 bi faturou a empresa em 2015

5,5 milhões são os assinantes de TV por assinatura

2.000 são os funcionários diretos, além de outros 40 mil colaboradores

300 mil é o número de clientes do serviço de banda larga

Caminhões perdem mais carga que outros transportes

A crise afetou o transporte de carga via terrestre de maneira mais intensa que pelas vias aérea e aquaviária, aponta a consultoria TCP Latam, com base em dados do IBGE.

Enquanto caminhões movimentaram 10,6% a menos em 2016, os aviões levaram 0,8% a mais de mercadoria nesse mesmo período.

O tipo de carga transportada pelo ar é de alto valor agregado e regido por forças econômicas diferentes dos outros, segundo Maurício Emboaba, consultor da Abear (associação das aéreas).

Indicadores dos transportes terrestres variam muito com o varejo, segundo Ricardo Jacomassi, diretor da TCP.

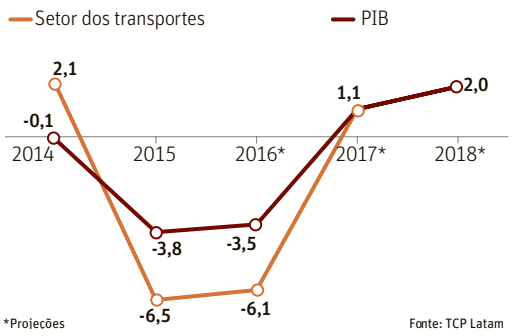
"Há caminhões ociosos. Esperamos queda de 2% no preço do frete, e as transportadoras devem enfrentar alta de 5,5% do diesel."

Vendas de veículos deverão sofrer: 45% das empresas do setor não vão comprá-los, diz Bruno Batista, diretor-executivo da CNT (confederação dos transportes).

"Antes da crise, as transportadoras tiveram boas ofertas de crédito para adquirir caminhões. A economia esfriou, e os carros ficaram no pátio."

EXAGERADO, JOGADO AOS SEUS PÉS

'PIB' dos transportes varia mais que a economia



Produção... A Korin Agropecuária investirá R$ 7,5 milhões na sua operação em 2017. Cerca de 75% irá para a expansão da armazenagem e produção em uma fábrica de ração.

...orgânica Em 2016, impulsionada pelas exportações para Hong Kong, a empresa faturou R$ 133 milhões só com a venda de frangos orgânicos, uma alta anual de 23%.

Sem carne A Superbom, fabricante de alimentos veganos e para intolerantes a glúten e lactose, vai investir R$ 5 milhões neste ano para desenvolver novos produtos.

Desconfiança Quase metade (47%) dos brasileiros confia na capacidade de empresas para proteger dados financeiros, acima da média global de 43%, aponta a ACI e a Aite.

PADRÃO NACIONAL

A CBIC, câmara da indústria de construção, planeja lançar um indicador nacional do segmento em maio. Hoje, a mensuração do volume de negócios do mercado imobiliário fica a cargo de órgãos regionais, como o Secovi-SP.

Não há um padrão que determine a forma que variáveis como número de unidades em oferta e vendidas ou faixas de preços sejam medidas.

"A ideia é estabelecer uma referência. As vendas de imóveis, por exemplo, devem ser coletadas só entre as incorporadoras associadas ao sindicato ou do mercado inteiro?", pergunta José Carlos Martins, presidente da CBIC.

O setor sofre com a carência de dados, segundo ele.

A pesquisa servirá para entender quais mercados regionais estão mais pujantes — apesar de não ter dados, sabe-se que as diferenças entre as capitais são grandes, afirma.

Por enquanto, 17 Estados serão contemplados no indicador, mas, progressivamente, outras cidades deverão ser acrescentadas ao índice.

HORA DO CAFÉ

Mandrade

» com FELIPE GUTIERREZ, TAÍS HIRATA e IGOR UTSUMI

Vender os dados do Bilhete Único é ilegal

RONALDO LEMOS

A PREFEITURA de São Paulo lançou na semana passada um vídeo para promover "o maior programa de privatização da história". O vídeo, em inglês, oferece uma série de bens da cidade para investidores estrangeiros. Na lista estão o parque do Ibirapuera, o estádio do Pacaembu e o Mercado Municipal, entre outros.

Um item curioso foi incluído no rol das ofertas: a base de dados de usuários do Bilhete Único. Essa base é um "raio-X" de boa parte dos habitantes de São Paulo. Milhões de pessoas usam o sistema todos os dias (15 milhões de cartões já foram emitidos). Para obter o cartão do Bilhete Único, é preciso informar uma gama de informações: nome, endereço, CPF, RG, nome da mãe e uma foto de rosto. O usuário pode também preencher uma pesquisa com mais informações, dizendo sua profissão, se está empregado, se tem casa própria e assim por diante.

Além disso, o investidor que "comprar" o sistema do Bilhete Único poderá, com pouco esforço, usá-lo para monitorar os trajetos realizados por cada usuário: de onde veio, para onde foi, em que horário. Com isso, o "raio-X" vira uma ressonância magnética de altíssima resolução.

Alguém poderá dizer: "Mas empresas de tecnologia já fazem isso o tempo todo". Só que a Prefeitura de São Paulo não é empresa, quanto mais de tecnologia. Ao contrário, o Bilhete Único faz parte de um serviço público essencial: o transporte público. Chama a atenção que a política de privacidade no site da SPTrans contenha os seguintes dizeres: "Caso não esteja de acordo [com essa política], você não deve utilizar qualquer dos serviços". Só que a maioria dos habitantes de São Paulo não tem a opção de "não usar" os serviços.

Vender dados pessoais de usuários do Bilhete Único sem nem avisá-los é dar bom dia com chapéu alheio

A trapalhada da prefeitura poderia ter sido evitada com algumas medidas básicas. Pelo Marco Civil, a coleta de dados pessoais hoje no Brasil deve atender a alguns requisitos básicos. O primeiro é a obtenção do consentimento livre, expresso e informado. Isso não acontece hoje no site da SPTrans. É preciso também fornecer informações claras e completas sobre coleta, uso, armazenamento, tratamento e mecanismos de proteção aplicados. Além disso, os dados só podem ser usados para os fins que justificaram sua coleta (no caso, transporte urbano) e estejam explicitadas nos termos de uso do serviço. Nada disso consta nos termos de uso da SPTrans.

Não há dúvida de que a coleta de dados no plano municipal é importante para a administração das cidades contemporâneas. O ex-prefeito de Nova York Michael Bloomberg cunhou uma frase nesse sentido que ficou famosa: "If you can't measure it, you can't manage it" (você não pode administrar o que não pode medir). No entanto, vender dados pessoais de usuários do Bilhete Único ignorando as regras básicas de compliance legal e sem nem avisá-los é coisa bem diferente. É dar um negligente bom dia com chapéu alheio.

RONALDO LEMOS é advogado e diretor do Instituto de Tecnologia e Sociedade do Rio de Janeiro.

READER

JÁ ERA Não se importar com o tema da privacidade no Brasil

JÁ É Marco Civil, que dá o primeiro passo na proteção de dados pessoais

JÁ VEM Avanços na discussão da lei de proteção de dados pessoais no Congresso ainda neste ano