

01\02\2012

[Elas também cuidam do canteiro de obras](#)

[Fundição mineira em recuperação](#)

[Aneel mantém preço no Sudeste](#)

[Cemig investe R\\$ 40 milhões em uma usina fotovoltaica](#)

[Ferrous ainda busca parceiro para projeto de US\\$ 6 bi](#)

[Angra renegocia R\\$ 1 bi em dívidas do Bertin](#)

[Paraguai quer poliduto de Assunção a Paranaguá](#)

[Gollog investe R\\$ 11 milhões em Cumbica](#)

[TCU deve liberar hoje leilão dos aeroportos](#)

[Com "troca de dono", Brasília espera modernização rápida](#)

[Dilma e o espírito animal dos empresários](#)

[Bittencourt garante que edital de leilão de aeroportos não mudará](#)

["Direitos humanos não são armas de combate ideológico", diz Dilma](#)

[Taxa de desemprego cai para 9,1% em dezembro, mostra Dieese/Seade](#)

[Setor elétrico ante a demanda crescente](#)

[China proíbe meganavios da Vale em seus portos](#)

[Disputa jurídica no Galeão pode impedir novas licitações](#)

[Conheça o porto cubano que olha para o futuro com ajuda do Brasil](#)

[Regras limitam competição por aeroportos](#)

[Leilão deve ser confirmado para o dia 6](#)

Gazeta do Povo
01 de fevereiro

Elas também cuidam do canteiro de obras



Mulheres em ação em canteiro de obras no bairro do Ganchinho, em Curitiba: refeitório, banheiros e local de descanso exclusivo para as operárias, a fim de evitar assédio. “Segregação” só é possível em empreendimentos de grande porte

Salários mais altos e a possibilidade de aprender uma profissão motivam trabalhadoras da construção civil. Comprometimento anima os empresários

TAIANA BUBNIAK

Dados do Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) indicam que a presença das mulheres na mão-de-obra utilizada na construção civil tem crescido nos últimos anos. Entre 2002 e 2008, a participação feminina nos postos de trabalho relacionados com a construção civil cresceu cerca de 40,9%, contra 34,5% dos homens. A estimativa é que, no Brasil, 12% de operários desse setor sejam mulheres. No Paraná, entre os 136 mil empregados, cerca de 6% são mulheres, de acordo com levantamento do Sindicato dos Trabalhadores da Construção Civil (Sintracon).

Além de mostrar que elas estão presentes nos canteiros de obras, os números refletem o otimismo do setor, que, por meio de ações públicas e crédito facilitado, está aquecido. “O mercado está animado e isso incide diretamente na escassez de mão-de-obra. Há postos de trabalho à disposição e as mulheres precisam do emprego”, avalia Maira Mattana, vice-diretora de responsabilidade social do Sindicato da Indústria da Construção Civil (Sinduscon), que engloba construtoras e incorporadoras.

Além da necessidade do setor, o cotidiano dos canteiros tem mostrado que homens e mulheres podem executar os mesmos serviços. “Se antes elas ficavam na limpeza e com serviços mais ‘leves’, como pintura e rejunte, agora participam de todas as etapas da obra”, comenta Maira. Para ela, a mudança no cenário da construção civil ajudou a desmistificar as profissões ligadas ao chão de obra. “Antes, não passava pela cabeça de uma mulher que ela poderia ocupar uma dessas funções, mas acreditamos que essa fase de preconceito já passou”, diz.



Equipe da construtora AM5: as 60 trabalhadoras contratadas colecionam resultados positivos para a empresa

Motivação

De acordo com ela, todos os cursos de formação para mulheres feitos em parceria com o Sinduscon-PR tiveram 100% de aproveitamento. “Os construtores não têm mais nenhum tipo de preconceito e já percebem que contratar mulheres pode até ser mais vantajoso”, comenta. “As mulheres são mais comprometidas com horário, faltam menos e estão dispostas a aprender”, afirma Getúlio Gonçalves Torres, mestre-de-obras de um canteiro onde um terço dos trabalhadores são mulheres. “Elas não possuem experiência na área, então aceitam, com mais facilidade, críticas ou sugestão de mudanças”, diz.

“As mulheres compensam qualquer diferença ergonômica pela vontade de trabalhar. Elas estão animadas e motivadas”, reitera Miguel Murad, proprietário da construtora AM5, que emprega cerca de 60 mulheres. De acordo com ele, a experiência da contratação de mulheres tem sido positiva. “A produtividade delas não é sempre a mesma que a do homem, mas, pelo ótimo desempenho, vale a pena contratá-las”, comenta.

Cuidados

De acordo com ele, está nos planos da empresa poder especializar as mulheres ao ponto de programar uma obra, em terreno mais confinado, onde apenas mulheres trabalhem. No canteiro de obras do Parque Iguazu – que terá mais de 1200 unidades residenciais – onde trabalham as 60 funcionárias da AM5, uma estrutura especial teve de ser construída. Refeitórios, banheiros e local para descanso são exclusivos para as mulheres. “Tomamos esse cuidado de ‘segregar’ a obra para impossibilitar qualquer situação de assédio. Ainda estamos em uma sociedade machista, então as mulheres também são orientadas a nunca andar sozinhas pela obra”, diz Murad.

Segundo ele, o custo para instalação exclusiva não chega a criar ônus significativo, mas só é possível montar essa estrutura em grandes canteiros. “Aqui, a quantidade de funcionárias compensa o investimento. Mas em uma obra menor, como a de um prédio, por exemplo, preparar essa estrutura fica mais complicado”, aponta. Por isso é que a capacitação de mulheres em todos os níveis, de servente a mestre-de-obras, vai possibilitar equipes exclusivamente femininas, para obras mais confinadas, de acordo com o engenheiro.

Trabalho é pesado, mas compensa

As trabalhadoras da construção civil mostram que é possível conviver em ambientes predominantemente masculinos, inclusive fazendo as mesmas funções. Carregar baldes de cimento e preparar a massa não fazia parte do cotidiano de algumas mulheres, que estavam acostumadas com panos e produtos de higiene. “Eu sempre trabalhei com limpeza, mas aqui vi uma oportunidade de evoluir, de aprender uma profissão”, assegura Fabiana Alves de Assis, de 29 anos. Ela diz se sentir em uma escola. “Faz três meses que estou aqui e o que aprendo levo para casa. Estamos conseguindo começar a reformar alguns cômodos”, conta.

Além do aprendizado, as mulheres da obra se sentem valorizadas por causa da remuneração. A maioria delas é oriunda de funções que envolviam serviços de limpeza e a remuneração girava em torno de R\$ 500. Agora, recebem cerca de R\$ 900 e estão animadas com a possibilidade de crescimento. “O serviço é mais cansativo, mas podemos até crescer na carreira e quem sabe chegar a mestre-de-obras”, comemora Maria Lúcia de Novaes, de 38 anos.

[<inicio>](#)

Diário do Comércio
01 de fevereiro

Fundição mineira em recuperação

Produção em janeiro deve atingir 85 mil toneladas, 41% mais que nos piores meses do ano passado.
MARA BIANCHETTI.

DIVULGAÇÃO



Empresários da fundição estão bem mais otimistas, principalmente por causa da manutenção do aquecimento do mercado interno

Após encerrar 2011 com desempenho abaixo do esperado, o setor de fundição comemora os resultados alcançados no primeiro mês deste exercício. De acordo com o presidente do Sindicato da Indústria da Fundição no Estado de Minas Gerais (Sifumg), Afonso Gonzaga, o setor deve fechar janeiro com produção de cerca de 85 mil toneladas de ferro fundido, quantidade 41% superior à produzida nos piores meses do exercício do ano passado - agosto e setembro -, que foi de 60 mil toneladas.

Segundo ele, caso a estimativa se confirme, o resultado representará os primeiros sinais de recuperação da normalidade do setor, já que a média produzida pelas 398 empresas de fundição do Estado varia entre 80 mil e 85 mil toneladas fabricadas por mês. "Grande parte desta demanda diz respeito aos pedidos feitos em dezembro, já que o segmento trabalha por encomenda", diz. O desempenho foi puxado pelos setores automotivo, saneamento básico e utensílios domésticos.

Gonzaga destaca também que, quando comparado com o primeiro mês do exercício passado, o resultado é praticamente estável, uma vez que naquele período a produção ficou pouco abaixo das 85 mil toneladas. A principal diferença entre os dois períodos, ressalta, "é a base de comparação. Para se ter uma ideia, em 2010 a produção do setor superou em 20% a verificada em 2009".

Desta maneira, o presidente do Sifumg acredita que o crescimento médio de 8,5% apresentado pelas empresas de fundição do Estado no acumulado do ano passado na comparação com 2010 (inicialmente era aguardada alta de 12,5%) se repita neste exercício. Em 2011, a produção de ferro fundido chegou a 1,02 milhão de toneladas. Caso a estimativa de Gonzaga se confirme, a produção deverá ultrapassar 1,106 milhão de toneladas neste exercício.

**DANIEL
MANSUR/TEKSID/DIVULGAÇÃO**



A produção do setor de fundição neste ano deverá ultrapassar 1,106 milhão de toneladas

O otimismo se deve não só ao desempenho apresentado no primeiro mês deste ano, mas também à continuidade do aquecimento no mercado interno, principalmente por parte da indústria automotiva, uma vez que as fabricantes de autopeças respondem por 60% das vendas das fundições no Estado.

Outro fator que corrobora as expectativas do dirigente é a parceria firmada nesta semana entre a Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg), o Serviço de Apoio às Micro e Pequenas Empresas de Minas Gerais (Sebrae-MG), o governo do Estado e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID). O projeto prevê o financiamento de R\$ 3 milhões a serem investidos na melhoria da gestão de pessoas e empresas e aumento da produtividade do setor em Minas Gerais.

"Estamos na fase de contratação das empresas de consultoria e a expectativa é que em março sejam iniciados os trabalhos junto às empresas do setor", diz.

O principal entrave enfrentado atualmente pelo segmento diz respeito às exportações, que vêm sendo altamente prejudicadas pela sobrevalorização cambial, que provoca a redução da competitividade das indústrias no mercado internacional. Conforme Gonzaga, em 2011 a queda nas vendas externas chegou a 9%, considerando somente as vendas para os Estados Unidos, principal mercado fora do Brasil. Atualmente, o peso das vendas para outros países, que já chegou a 22% do total produzido, é de apenas 11%.

[<inicio>](#)

Diário do Comércio
01 de fevereiro

Aneel mantém preço no Sudeste

ALISSON J. SILVA



A medida vale para a energia produzida em Itaipu

Brasília - Os consumidores das regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul estão livres de um novo aumento de energia, pelo menos por enquanto. A diretoria da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) decidiu ontem manter o valor da tarifa da energia gerada pela usina hidrelétrica de Itaipu em US\$ 24,88 o quilowatt/mês, mesmo preço fixado para 2011. Isto porque a Eletrobras não enviou o novo cálculo.

Por enquanto, o valor das tarifas será mantido até que a estatal mande o novo cálculo para a agência o que ainda terá que ser analisado pelos diretores da Aneel. Porém, a partir da data em que ela for estabelecida, poderá ser majorada para compensar o atrasado.

O aumento é repassado a todas as concessionárias distribuidoras de energia das regiões Sudeste, Centro-Oeste e Sul que compram compulsoriamente, conforme estabelecido em lei, a energia procedente de Itaipu. Dentre as companhias que compram compulsoriamente estão Eletropaulo, Light, Companhia Energética de Minas Gerais (Cemig),

Eletrosul, CPFL e Copel.

A conta de luz dos consumidores de todas 25 empresas que passarão pelo processo de revisão tarifária, entre elas a Eletropaulo, Elektro, Bandeirante e da Piratininga, poderão cair em média entre 4% e 5% neste ano. A estimativa foi feita pelo diretor-geral da Aneel, Nelson Hubner. No entanto, ele não descarta reduções até maiores.

A tarifa dos clientes da Coelce poderá ter uma queda ainda maior, de 10,16%. O índice foi estabelecido ontem pela Aneel e ficará em audiência pública entre 2 de fevereiro e 2 de março. Do total, cerca de 5% são referentes aos componentes financeiros.

Esta é a primeira empresa a passar pelo 3º Ciclo de Revisões Tarifárias Periódicas, que traz novas regras com exigências mais duras a exemplo de índices de produtividade e queda da taxa de retorno das empresas. A data prevista em contrato para a revisão da Coelce era 22 de abril de 2011. A Coelce presta serviço para 2,8 milhões de unidades consumidoras em Fortaleza e mais 84 municípios do Ceará.

Agenda - A implantação de medidores eletrônicos em residências será um dos temas que deverá ser analisado pela área técnica da Aneel ainda neste semestre. Esta é uma das 64 metas indicativas que constam da "agenda regulatória" para o biênio 2012/2013, aprovada ontem pela diretoria da agência.

Pela primeira vez a Aneel definiu quais regulamentos e normas serão discutidos e para fixar os temas foram realizadas discussões com a sociedade.

O relator, diretor da agência Romeu Rufino, disse que não foram incluídos os temas da renovação de concessões e o planejamento para definir quais serão os empreendimentos de geração e de linhas de transmissão que serão leiloados, porque eles não são da competência da agência.

O diretor André Pepitone sugeriu que fosse incluído na agenda regulatória, para discussão até junho de 2012, do aprimoramento da metodologia de cálculo da tarifa do uso de transmissão e distribuição, porque as usinas eólicas e solar estão, estão cada vez mais sendo utilizadas. A proposta foi aceita pela diretoria.

Outros temas importantes que deverão passar por consulta pública ainda este semestre, que estão na agenda da Aneel, são a regulamentação da cobrança de "outros serviços" na conta de luz e a universalização da energia elétrica para o período 2011 a 2014.

A Aneel quer aprimorar também a regulamentação do atendimento telefônico das empresas, o trabalho da área técnica deverá estar pronto ainda no primeiro semestre deste ano e consulta pública será realizada até dezembro. E aprimorar a regulamentação dos contratos firmados entre distribuidoras e consumidores é outro objetivo, com os estudos sendo elaborados este ano e a consulta pública no primeiro semestre de 2013. **(AG)**

Diário do Comércio
01 de fevereiro

Cemig investe R\$ 40 milhões em uma usina fotovoltaica

Obras vão ser iniciadas em março.
LUCIANE LISBOA.

DIVULGAÇÃO



O Mineirão será o primeiro estádio destinado à Copa 2014 com painéis fotovoltaicos em sua cobertura

As obras da Usina Experimental de Geração Solar Fotovoltaica da Companhia Energética de Minas Gerais (Cemig), que será instalada em Sete Lagoas (região Central), começam em março. O empreendimento, desenvolvido em parceria com a Universidade Federal de Minas Gerais (UFMG), está orçado em cerca de R\$ 40 milhões e será o maior do tipo no Hemisfério Sul. A previsão é de que usina comece a operar ainda neste ano.

As informações são do gerente do projeto, o engenheiro de tecnologia e normalização da Cemig, Bruno Marciano Lopes. Ele explicou que o empreendimento vai operar comercialmente e terá 3,3 megawatts (MW) de potência instalada, o que equivale a 4 mil megawatts/hora anuais.

"Isso é suficiente para abastecer uma cidade de 3 mil habitantes", afirmou. O projeto será instalado em um terreno de 8 hectares doado pela Prefeitura de Sete Lagoas, na região conhecida como Cidade de Deus.

A usina vai ser a primeira instalação de energia solar fotovoltaica conectada ao sistema de distribuição da Cemig e também a primeira a entrar em funcionamento comercial no país.

"O outro projeto é da MPX (empresa de energia do Grupo EBX, do empresário Eike Batista) e foi construída no Ceará, mas ainda não opera comercialmente", explicou. O objetivo, conforme o gerente, é contribuir para o desenvolvimento da energia solar fotovoltaica no país, além de introduzir usinas solares no parque gerador da Cemig.

Lopes também explicou que além de ter características de usina comercial, o projeto é fonte de formação e pesquisa acadêmica. "Estamos contribuindo para a formação de 15 mestrandos e dois doutorandos, além de termos vários estudantes de graduação envolvidos e dez professores-doutores", destacou.

A Cemig pretende usar o complexo de Sete Lagoas para obter o *know-how* necessário para tornar no futuro a geração de energia fotovoltaica viável e mais acessível comercialmente. "• uma tecnologia de produção de energia limpa que pode ter os custos reduzidos", ressaltou o gerente do projeto.

Além da UFMG, a Cemig também tem como parceira a empresa espanhola Solaria, que fabrica painéis fotovoltaicos, e a Fundação de Amparo à Pesquisa de Minas Gerais (Fapemig).

Outra usina - A concessionária pretende ainda implantar outro projeto do tipo na Grande BH nos próximos dois anos. O local e o modelo do empreendimento, que será diferente da usina de Sete Lagoas, ainda não estão definidos.

Mas, segundo Lopes, é um projeto já aprovado pela Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) e terá potência instalada de 0,5 MW. "Os investimentos estão orçados em R\$ 8 milhões e a Cemig terá algumas parceiras além da UFMG, como a Copel (Companhia Paranaense de Energia), e suas subsidiárias Efficientia e TBE."

Entre as possibilidades de clientes para o novo empreendimento, estão *shoppings*, indústrias, aeroportos e estádios de futebol, como o Mineirão, que será o primeiro estádio destinado à Copa do Mundo de 2014 que terá painéis fotovoltaicos instalados em sua cobertura.

Diário do Comércio
01 de fevereiro

Ferrous ainda busca parceiro para projeto de US\$ 6 bi

Ideia é construir porto e um mineroduto de 400 km.

LÍDIA REZENDE.

AGÊNCIA VALE



Os Valemax têm capacidade para transportar até 400 mil toneladas de minério

Sem a participação de um parceiro estratégico, a Ferrous Resources do Brasil não conseguirá tornar realidade o ambicioso projeto de US\$ 6 bilhões para a construção de um mineroduto de 400 quilômetros e de um porto no Espírito Santo para escoar, inicialmente, 25 milhões de toneladas de minério de ferro por ano.

Em entrevista ao DIÁRIO DO COMÉRCIO, o presidente do Conselho de Administração, Jório Dauster, revela que a empresa busca um sócio, nacional ou estrangeiro, há cerca de um ano, sendo ou não dos setores de mineração e siderurgia. "Todos os grandes *players* mundiais já foram procurados. Eles conhecem e respeitam o projeto, que está sendo analisado por cada companhia. Mas também estamos abertos a sociedades com empresas de outros segmentos que tenham os mesmos interesses que nós", afirma.

O ingresso de um novo sócio é imprescindível, uma vez que a Ferrous, por ser controlada por diversos fundos internacionais, não pode oferecer às instituições bancárias a contrapartida necessária para a liberação dos recursos. "Fundos não oferecem garantias. Por isso, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) não pode emprestar o dinheiro somente para nós. Precisamos de parceiros com capacidade para obter financiamentos de longo prazo com bancos de fomento, sendo o BNDES ou não", diz.

Ele revela ainda que não foram impostas condições para a formação das parcerias. "Somos flexíveis e estamos dispostos a negociar de acordo com as propostas que aparecerem", argumenta, evitando citar nomes de empresas.

Independência - Além de expandir a produção da *commodity*, o grande objetivo da Ferrous é alcançar a independência logística para o escoamento da produção. Atualmente, o minério extraído dos ativos localizados no Quadrilátero Ferrífero são transportados por ferrovias pela MRS Logística e embarcados por meio do Porto de Itaguaí (RJ), controlado pela Vale S.A.

"No ano passado, não conseguimos exportar toda a produção em razão das limitações de embarque previstas nas licitações para a utilização dos portos. Enviamos ao exterior 1,6 milhão de toneladas e vendemos o excedente no país", explica.

O projeto logístico da Ferrous consiste na construção de um mineroduto com 80 centímetros de diâmetro, partindo do Quadrilátero Ferrífero, com 400 quilômetros de extensão, atravessando 22 municípios e três estados, para chegar até o terminal portuário a ser instalado no município capixaba de Presidente Kennedy.

Criada há quatro anos a partir de uma capitalização que gerou um caixa de US\$ 1,4 bilhão, a Ferrous gastou US\$ 1,2 bilhão na aquisição de seis ativos minerários - um na Bahia e cinco em Minas - e na resolução das demandas burocráticas do megaprojeto. Conforme Dauster, a área destinada à construção do porto já foi comprada, regularizada e já recebeu a licença provisória.

"A licença de instalação deve ser concedida nos próximos três meses. Já o mineroduto tem 97% de sua extensão regularizada e também a licença provisória e a outorga para o uso de água. Tudo está pronto para que as obras comecem imediatamente, só falta um sócio", revela Dauster, que calcula que a construção levará cerca de três anos.

Enquanto o parceiro não aparece, a Ferrous trata de aumentar gradativamente a produção do insumo

siderúrgico. Em 2010, foram produzidas 1,7 milhão de toneladas e, no ano passado, o número saltou para 2 milhões. Para 2012, a meta é 4 milhões. Em 2014, durante a primeira fase do megaprojeto, a empresa espera produzir 25 milhões de toneladas/ano. Na etapa final, em 2016, serão cerca de 60 milhões por ano.

Para transportar o minério produzido atualmente, já está em operação o terminal de embarque ferroviário construído pela Ferrous na Mina Viga, em Congonhas, que demandou investimentos de R\$ 28 milhões e tem capacidade para transportar 18 milhões de toneladas por ano. "A intenção é que todos os aparatos logísticos - porto, mineroduto e terminal de Viga - sejam usados por outras mineradoras e possamos atuar também na prestação destes serviços", avalia Dauster.

[<início>](#)

Valor Online
01 de fevereiro

Angra renegocia R\$ 1 bi em dívidas do Bertin

Por **Josette Goulart** | De São Paulo



Ricardo Knoepfelmacher, da Angra Partners: térmicas de Aratu I só entram em operação a partir de julho

A Angra Partners concluiu uma renegociação de cerca de R\$ 1 bilhão em dívidas do Bertin Energia, boa parte dela vencida com os bancos Itaú, Votorantim e Santander. O alongamento do financiamento deu certo fôlego ao grupo que espera, até o fim de fevereiro, fechar a venda de boa parte das concessões de usinas termelétricas de Aratu II, com capacidade de 2.600 MW (megawatts), que se comprometeu a construir até janeiro de 2013. A empresa precisa ainda financiar outros R\$ 2 bilhões destinados à conclusão de 1.600 MW em termelétricas do complexo Aratu I, já em construção, e que consumiram R\$ 700 milhões em capital próprio da família Bertin.

O administrador do Bertin Energia, Ricardo Knoepfelmacher, da Angra Partners, diz que a dívida renegociada é referente a empréstimos-ponte destinados a três usinas termelétricas - Maracanaú, Arembepe e Muricy - que já estão em operação e portanto gerando receita para a companhia. Mesmo assim, os financiamentos de projetos feitos com Votorantim e Santander têm três e cinco anos de vencimento, o que vai tirar parte do retorno do investimento das usinas. O usual neste tipo de negócio é financiar em até 15 anos e a juros atrelados aos empréstimos do BNDES. Para a usina de Maracanaú, a opção foi lançar debêntures privadas para o BTG Pactual no valor de R\$ 240 milhões e com juros de 11% ao ano. O vencimento foi também de cinco anos e os recursos usados para quitar dívida com o Itaú. A situação financeira do Bertin Energia ainda é bastante delicada, porque o atraso de mais de um ano dos 1.600 MW de capacidade instalada, que deveriam ter sido entregues em janeiro de 2011, devem estar inteiramente em operação somente em 2013. Para estas térmicas foram adquiridas 120 máquinas do grupo alemão MAN e o Bertin está inadimplente no pagamento dos equipamentos.

A Angra assumiu o Bertin Energia em novembro e, desde então, trabalha para reestruturar o grupo, o que necessariamente passa pela venda das suas termelétricas. De acordo com Knoepfelmacher, seis grupos estão hoje analisando diferentes usinas termelétricas para uma possível aquisição. Elas precisam se vender até março, para que o negócio seja atraente aos compradores e não perca rentabilidade. A empresa tenta ainda conseguir da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) uma suspensão temporária dos contratos de suas térmicas, já que as distribuidoras de energia estão sobrecontratadas em função da crise. Mas essa possibilidade é veemente combatida pela Empresa de Pesquisa

Energética (EPE), que entende que seria abrir um precedente perigoso para empreendedores que atrasam cronograma de implantação de suas usinas.

O grande atrativo das térmicas do Bertin, que devem ser entregues em janeiro de 2013, é o preço da energia negociada: está hoje em R\$ 190 o MWh. Para se ter uma ideia, no último leilão realizado no ano passado as térmicas a gás natural venderam energia a R\$ 100 o MWh. O grande problema de boa parte das usinas do Bertin é o fato de serem a óleo combustível. Apenas quatro usinas, que estão na mesa de negociações, serão movidas a gás natural, do complexo de Linhares. A usina José de Alencar, com cerca de 300 MW, é ainda um problema em função de a Petrobras ter suspenso os contratos de fornecimento de gás.

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de fevereiro

Paraguai quer poliduto de Assunção a Paranaguá

Por Fabio Murakawa | De São Paulo

O Paraguai planeja a construção de uma rede de dutos ligando sua capital ao porto de Paranaguá, no Paraná. O projeto prevê investimentos de até US\$ 3 bilhões e deve ser tocado pela construtora brasileira Camargo Corrêa.

Com os dutos, pretende-se levar combustíveis, como óleo diesel, gasolina e etanol, do Brasil até Assunção, e transportar ao porto paranaense óleo de soja produzido no país vizinho. Além disso, o governo do Paraguai pretende transformar Assunção em um polo distribuidor do combustível brasileiro para os mercados de Mato Grosso do Sul e Mato Grosso, mais próximos do território paraguaio do que as refinarias brasileiras, o que reduziria o preço dos fretes.

Em entrevista ao **Valor**, o ministro-chefe do Gabinete Civil do Paraguai, Miguel Angel López Perito, disse que o "poliduto" (como está sendo chamado o projeto) viabilizará os planos do governo paraguaio de criar um polo produtor de cana-de-açúcar e etanol no leste do país, perto da fronteira com o Brasil. Segundo ele, o Paraguai tem potencial para plantar entre 3 e 4 milhões de hectares de cana-de-açúcar para produzir combustível.

Poliduto Assunção - Paranaguá

Dutos ligarão Paraguai ao porto de Paranaguá



"Essa produção seria escoada pelos dutos até Paranaguá, para exportação por via marítima", disse. "O Paraguai é hoje prisioneiro de sua posição geográfica, sem saída para o mar. Não podemos ter escala de produção de etanol, algo que o poliduto irá viabilizar."

Segundo o ministro, todos os investimentos para a obra serão privados, o que, segundo ele, dispensa a necessidade de uma licitação para a obra. A Camargo Correa disse que foi "convidada pelo governo paraguaio a analisar o projeto", mas o **Valor** apurou que a empresa já procura parceiros para tocar as obras. A necessidade de um financiamento público para a execução dos trabalhos não está descartada. Perito esteve ontem em Paranaguá para discutir o projeto com representantes do porto, do governo do Estado e da estatal paraguaia de petróleo, Petropar, que será um dos clientes do duto juntamente com a Petrobras. Segundo ele, uma parceria entre Petrobras e Petropar, potenciais clientes do poliduto, será fundamental para viabilizar o projeto.

Na reunião, foram discutidos dois traçados diferentes. O primeiro, de 1.100 km, é praticamente uma linha reta, saindo de Assunção, passando por Foz do Iguaçu, Cascavel e Curitiba, antes de chegar a Paranaguá. O segundo, alternativo, faz um desvio rumo às regiões produtoras de cana de Maringá e Londrina, no norte do Estado, aumentando o trajeto para cerca de 1.400 km.

Perito estima que, uma vez iniciadas as obras, o poliduto levaria cerca de dois anos para ficar pronto. Mas, segundo o secretário de Infraestrutura do Paraná, José Richa Filho, o prazo pode ser abreviado

caso seja feito o desvio para o norte paranaense, uma vez que já está em fase de estudos um projeto de dutos ligando as usinas da região ao porto de Paranaguá.

O governo paranaense está mediando negociações entre usinas de etanol do Estado e o governo paraguaio, para avaliar futuros projetos de construção de plantas de etanol no país vizinho.

O porto paranaense estuda pôr à disposição uma área de 32 mil m² para elevar a movimentação de produtos paraguaios. O Paraguai voltou a exportar soja por Paranaguá depois de oito anos (o ex-governador Roberto Requião havia proibido o trânsito de soja transgênica no local). O país produz 8 milhões de toneladas do grão e, neste ano, 1 milhão de toneladas devem passar por Paranaguá.

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de fevereiro

Gollog investe R\$ 11 milhões em Cumbica

Por Alberto Komatsu | De São Paulo



Figueiredo, diretor da Gollog: "O terminal novo deverá significar um crescimento de 18% no faturamento só da operação em Cumbica, no primeiro ano de atividade"

A Gollog, braço de transporte de cargas da Gol Linhas Aéreas, anuncia hoje um investimento de R\$ 11 milhões em um novo terminal no Aeroporto Internacional de Guarulhos (Cumbica). Segundo o diretor da Gollog, Carlos Figueiredo, é o maior investimento da empresa em 11 anos de atividade.

O investimento da Gollog nos últimos dois anos chega a R\$ 15 milhões, incluindo R\$ 3 milhões aplicados em 2010 em um terminal no Aeroporto de Congonhas. Em 2012, a empresa planeja investir em outros sete terminais em aeroportos onde já atua, mas o orçamento ainda está sendo definido.

"O terminal novo deverá significar um crescimento de 18% no faturamento só da operação em Cumbica, no primeiro ano de atividades", afirma Figueiredo. De acordo com o executivo, a área de operação da Gollog em Cumbica, assim como sua capacidade de processamento de cargas, vai triplicar com o investimento no novo terminal.

Figueiredo lembra que a Gollog já operava em um terminal alugado da Infraero, em Cumbica, com 1,5 mil metros quadrados. O novo terminal é uma concessão de 20 anos e está numa área de 10 mil metros quadrados, dos quais 5 mil metros quadrados de área construída. Há ainda a possibilidade de a Gollog fazer uma ampliação vertical, de 3 mil metros quadrados.

No terminal antigo de Cumbica, a Gollog processava 55 toneladas de remessas por dia. Com a ampliação, serão 150 toneladas diárias. A companhia trabalha com dois tipos de carga, conta Figueiredo. O maior volume vem dos pacotes acima de 30 quilos. As encomendas expressas, entre 10 e 20 quilos, respondem por 23% do volume da Gollog.

A Gollog opera por meio dos compartimentos de carga dos aviões da Gol Linhas Aéreas. Figueiredo afirma que o modelo de negócios da Gollog não prevê uma frota própria de aviões cargueiros. A Gol tem atualmente 118 aviões e opera, em média, 960 voos por dia. A Gollog tem 110 unidades operacionais espalhadas pelo país, sendo 108 franquias. Apenas duas operações são próprias, as de Cumbica e Congonhas.

"O mercado mundial já vem sinalizando uma desaceleração, com um quarto trimestre mais fraco. No nosso caso não temos visto desaceleração", diz Figueiredo. De acordo com ele, o crescimento de 17% da Gollog em 2011 está quase três vezes acima da média do mercado doméstico de transporte de cargas, de 6,38% segundo a Infraero.

O último relatório do transporte mundial de cargas, divulgado em novembro pela Associação Internacional do Transporte Aéreo (IATA, na sigla em inglês) mostra uma redução de 3,8% na

comparação com igual período de 2010. No acumulado de 11 meses, o envio de remessas acumula recuo de 0,5% ante o mesmo período de 2010.

A América Latina e o Oriente Médio foram as únicas regiões que mostraram expansão em novembro, de 3,3% e 4,7% na comparação anual, respectivamente.

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de fevereiro

TCU deve liberar hoje leilão dos aeroportos

Por Daniel Rittner | De Brasília

A não ser que haja uma reviravolta nas próximas horas ou que um dos ministros peça vistas do processo, arcando com o custo político disso, o Tribunal de Contas da União (TCU) dará, hoje à tarde, sinal verde para o leilão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília. Dessa forma, fica superado o último obstáculo para a disputa, marcada para dia 6. Ontem, em mais um passo que abriu caminho para a concessão dos aeroportos, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) considerou improcedentes cinco pedidos de impugnação de itens do edital.

A análise do TCU não obrigará o governo a fazer mudanças no edital que exijam a reabertura dos prazos legais, conforme o **Valor** apurou. Na questão considerada mais polêmica - a participação acionária de 49% que a Infraero terá nas futuras concessionárias -, o tribunal abrandou sua cobrança. Em dezembro, os ministros do TCU aprovaram os estudos econômicos para a concessão dos aeroportos, mas recomendaram reduzir ou mesmo retirar totalmente a fatia da Infraero nas empresas criadas para gerir os terminais.

Agora, o tribunal suavizará a recomendação, sugerindo apenas que o governo avalie a "real necessidade" de participação da estatal em futuras concessões. Há pelo menos seis determinações, relacionadas principalmente a procedimentos de fiscalização e à forma de apresentação dos estudos econômicos, no relatório que será apreciado pelos ministros na sessão plenária de hoje.

Nenhuma determinação ou recomendação, no entanto, diz respeito ao limite de 2% imposto pelo governo à participação de companhias aéreas nos consórcios. Um temor no governo era o de possíveis exigências de mudança nesse limite, o que poderia gerar a necessidade de contagem de novo prazo de 45 dias entre a republicação do edital e o leilão.

Apesar de rumores nas últimas semanas, o TCU não cogitou suspender o leilão e enviou mensagens tranquilizadoras à Secretaria de Aviação Civil. O ministro-relator do processo das concessões no tribunal, Aroldo Cedraz, fez várias reuniões com integrantes do primeiro escalão do governo.

Agora, o Palácio do Planalto precisará monitorar a situação de ações judiciais que estão sendo abertas. O Sindicato Nacional dos Aeroportuários (Sina) decidiu ontem pedir liminares contra o leilão. "É muito provável que, entre amanhã (hoje) e sexta-feira, a gente distribua algumas ações na Justiça Federal de São Paulo e de Brasília. Verificamos várias ilegalidades no processo de concessão. No mínimo, vamos pedir que o edital seja levado novamente para audiência pública", afirmou o presidente do sindicato, Francisco Lemos.

Em Campinas, uma ação popular foi protocolada na 8ª Vara Federal, alegando que a concessão está "eivada de vícios" e "contraria os interesses nacionais". A ação foi movida por aeroportuários que trabalham em Viracopos, mas na condição de pessoas físicas, sem vinculação formal com sindicatos. Em termos administrativos, o caminho estará desimpedido com o aval do TCU e da Anac, e as propostas e documentação dos interessados deverão ser apresentadas amanhã. Cinco pedidos de impugnação foram recebidos pela agência reguladora. ARG, ATP Engenharia, Global Participações em Energia, Instituto de Transporte Aéreo do Brasil e MPE - Montagens e Processos Especiais encaminharam pedidos de impugnação.

A MPE, por exemplo, fez críticas à indefinição de responsabilidades da Infraero na sociedade formada com empresas privadas para gerir os aeroportos. "O edital não traz, nem em suas condições gerais e tampouco em seus anexos, a definição e delimitação dos riscos da empresa privada e da Infraero", diz o pedido enviado à Anac.

A MPE protestou contra os poderes dados à estatal e afirmou que isso interfere na capacidade de financiamento das futuras concessionárias. "Aliás, o que o edital deixa a todo tempo transparecer é que a Infraero fica blindada de todos os riscos durante a concessão." Outras contestações envolvem a exigência de operadora estrangeira nos consórcios e o prazo exíguo para a busca de parcerias.

Valor Online
 01 de fevereiro

Com "troca de dono", Brasília espera modernização rápida

Por De Brasília



Heleno Figueira Ramos, que desde 1958 carrega bagagens do aeroporto do DF: "Éramos 13 carregadores, hoje somos 5"

Em 1957, quando o turboélice presidencial Viscount pousou pela primeira vez no aeroporto definitivo de Brasília, o pernambucano Heleno Figueira Ramos ainda não estava por lá. Mas já no ano seguinte, entusiasmado com as notícias sobre a construção da nova capital, ele decidiu fazer as malas em Olinda e partir em direção ao Planalto Central, para carregar as dos outros.

Há mais de cinco décadas, Heleno pode ser visto todos os dias no mesmo lugar: a área de desembarque do aeroporto internacional Juscelino Kubitschek, o único do país que já existia antes mesmo de inaugurada a cidade que o abriga.

Como carregador de bagagens, prestou serviços a dezenas de políticos, viu companhias aéreas nascerem e morrerem, testemunhou obras que fizeram do aeroporto de Brasília o quinto maior da América Latina em movimentação de passageiros. Para ele, no entanto, nenhuma mudança teve tanto impacto quanto a proliferação dos carrinhos de bagagens nos terminais.

"Éramos 13 carregadores, hoje somos 5. Às vezes, passamos o dia todo sem serviço. Quando tem alguma coisa, a gorjeta é muito menor do que antes. Mas, se ficar parado em casa, é pior ainda", afirma Heleno, 75 anos, mais de dois terços deles indo diariamente ao aeroporto. Hoje, com diabetes, reduziu o expediente: só de segunda a sexta, do início da manhã ao fim da tarde.

Como há quase meia década, quando carrinhos começaram a substituir carregadores de bagagens, Heleno se prepara para outra mudança pouco trivial: a "troca de dono" do aeroporto, um dos três que serão concedidos ao setor privado na segunda-feira.

O futuro do aeroporto

O que está previsto no contrato de concessão



Kubitschek, o presidente dos "50 anos em 5" que batizou o aeroporto, ficaria animado com o cronograma de obras imposto ao futuro concessionário: em menos de 24 meses, o consórcio vencedor do leilão precisará aumentar em 2 milhões a capacidade anual de passageiros, construir novo pátio para 24 aeronaves (com 15 pontes de embarque e desembarque) e oferecer 2.240 vagas adicionais no estacionamento de veículos.

Ao todo, são R\$ 626 milhões de investimentos só nesses dois primeiros anos - o equivalente a 54% da execução orçamentária da Infraero em 2011, a maior de sua história, para uma rede de 66 aeroportos.

Hoje, o aeroporto tem capacidade para 14 milhões de passageiros por ano (segundo cálculos otimistas), pátio para 39 aeronaves (com 13 pontes) e estacionamento com 1.034 vagas.

O ritmo das obras provavelmente assustará Heleno e outros frequentadores do aeroporto, acostumados com uma velocidade muito menor e prazos bem mais relaxados. A construção do "satélite sul", uma estrutura circular no terminal, ao redor da qual poderiam parar pelo menos sete aviões e que ampliaria em 3,6 milhões de passageiros por ano a capacidade do aeroporto, foi incluída no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) em 2007. Deveria ter ficado pronta, conforme promessa feita na época pela então ministra Dilma Rousseff, até dezembro de 2010. Sem maiores explicações, o projeto foi abandonado.

Intervenções menores, aparentemente simples, podem ter prazos inexplicáveis no calendário da Infraero. Hoje, uma das poucas obras visíveis para quem chega ao aeroporto de Brasília é a construção de quatro banheiros, em andares diferentes. O prazo de conclusão, estipulado em 12 meses pela estatal, é metade do que tem o futuro concessionário para reformular todo o terminal.

A construção de uma rampa central de acesso às salas de embarque, que mudará o layout do terminal e aumentará de 71 para 87 o número de balcões de check-in das empresas aéreas, está parada há quatro meses - e os tapumes continuam infernizando a vida de passageiros e de lojistas, embora não haja um único pedreiro trabalhando dentro deles. Houve imprevistos com a parte hidráulica e com a rede de cabos, segundo a Infraero, que agora promete a conclusão das obras em junho.

Lojas que funcionam perto das obras inacabadas viram seu faturamento cair de 25% a 30%. Nos estudos encomendados pelo governo para conceder os aeroportos, a estimativa é que as receitas não tarifárias aumentem de R\$ 70 milhões para R\$ 236 milhões por ano, nos 25 anos de duração do contrato em Brasília. Calcula-se que 28% dessas receitas venham de aluguéis comerciais.

Marcos Birbeire, dono de uma joalheria no terminal e presidente nacional da Abrasca, entidade que representa os lojistas em aeroportos, pede que os contratos vigentes sejam honrados pelo futuros concessionários privados, mas acha que a tendência é positiva. "Pior do que está não fica."

Birbeire explica: com a determinação da Infraero de não renovar mais os contratos antigos e religar todos os espaços comerciais, os aluguéis chegam a multiplicar seus valores, como o da lanchonete na praça de alimentação, que pagava R\$ 40 mil por mês e passou a desembolsar quatro vezes mais. Com isso, sustenta o presidente da Abrasca, piora a qualidade dos serviços e há insegurança quanto ao retorno sobre os investimentos. "Temos lojas aqui que estão fechadas há mais de quatro anos", afirma. O aeroporto de Brasília, onde trabalham 4.000 pessoas de forma permanente, ganhou importância e mudou de vocação nos últimos dez anos. Com a reorganização da malha aérea das companhias, o tempo em solo ficou cada vez menor e há cada vez menos voos ponto a ponto.

A nova estratégia das empresas impôs a lógica dos "hubs" - centros de distribuição de passageiros - e a localização geográfica de Brasília entrou na rota das aéreas. O superintendente regional do Centro-Oeste da Infraero, André Luis Marques de Barros, diz que em torno de 60% dos passageiros de Brasília transitam pelo aeroporto em conexão.

Por isso, o governo criou uma taxa de R\$ 7 para as conexões, que serão cobradas das empresas - e, provavelmente, repassadas ao custo do bilhete. No caso de Brasília, o superintendente garante que será possível arrecadar cerca de R\$ 7 milhões por ano com a nova taxa, o suficiente para inverter o resultado deficitário do aeroporto e deixá-lo no azul, conforme os números da Anac.

Barros, que já atuou como superintendente do Galeão, vê sua tarefa em Brasília como mais complexa. "Esse aeroporto exige uma logística operacional muito requintada. Ele é enxuto, recebe um número enorme de passageiros e de aeronaves, mas todos ficam relativamente pouco tempo no aeroporto", diz o executivo.

Depois de quase uma década sem a necessidade de balcões para a inspeção de passaportes, o aeroporto de Brasília voltou a ter rotas internacionais e desperta o interesse cada vez maior de empresas estrangeiras. TAP, American, Delta, Copa, Pluna e TACA já fazem voos regulares. Os passageiros domésticos, no entanto, vão representar 84% das receitas tarifárias ao longo da concessão.

Hoje, o aeroporto recebe 15,4 milhões de viajantes por ano, o equivalente a 110% da capacidade máxima, mais que o dobro do verificado em 2003. A demanda é concentrada em apenas quatro horas, no início da manhã e no fim da tarde. No restante do dia, o cenário é de salas mais confortáveis. Cheio ou vazio, nada passa despercebido aos 267 "olhos" de Roberto Brito, chefe de segurança do aeroporto. Em breve, ainda com investimentos feitos pela Infraero, sua sala de operações terá 1.017 câmeras em alta definição. Na semana passada, a equipe de Brito identificou um estrangeiro suspeito e acionou a Polícia Federal. Não deu outra: um exame de raio-X detectou dezenas de cápsulas de cocaína no estômago. Em outras ocasiões, as infrações são menores ou até folclóricas: ele já viu pequenos golpes, taxistas clandestinos tentando apanhar passageiros desavisados e casais "atrevidos".

Brito trabalha com três escalas - verde, amarelo e vermelho - de ameaça à segurança. Em uma cidade frequentemente visitada por chefes de Estado estrangeiros, ele se orgulha do histórico de tranquilidade. "Nunca tivemos, em meus sete anos de experiência no aeroporto, um alerta vermelho", garante. Na Copa do Mundo de 2014, Brito espera manter o desempenho, mas sabe que será o início de um aeroporto bem diferente do atual. (DR)

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de fevereiro

Dilma e o espírito animal dos empresários

Por Cristiano Romero

Os investidores estrangeiros estão mais otimistas com o Brasil que os nacionais. Enquanto os primeiros seguem batendo recordes de aplicação no país em todas as modalidades de investimento, os residentes mostram desconfiança. Tem sido assim desde o pós-crise, principalmente a partir do último trimestre de 2010, quando a taxa de investimento passou a andar de lado.

A presidente Dilma Rousseff pretende ouvir nas próximas semanas representantes dos vários setores da economia. Obviamente, ela conhece entraves e gargalos que diminuem a competitividade da produção nacional, mas quer escutar o diagnóstico diretamente dos empresários.

Há a feliz constatação no governo de que o ciclo de reformas microeconômicas iniciado há nove anos, ainda na gestão de Antonio Palocci no Ministério da Fazenda, está perto de ser concluído, o que exige a formulação de novas medidas para melhorar o ambiente de negócios e reduzir os custos de produção no país.

Investidor externo está mais otimista do que o brasileiro

Houve avanços importantes nesse período, como a aprovação da Lei de Falências, a instituição da alienação fiduciária, a adoção de mecanismos para dinamizar o mercado imobiliário, a criação do sistema de defesa da concorrência, a bancarização. Foram iniciativas que, avaliadas em perspectiva, ajudaram a acelerar o crescimento da economia nos anos recentes.

O governo Dilma tenta avançar, agora, na conclusão dessa agenda, com a regulamentação da reforma da previdência do setor público, mediante aprovação do projeto de lei que institui o fundo de pensão dos funcionários públicos (conhecido como Funpresp). Paralelamente, adota medidas, como a privatização da gestão de aeroportos e a elevação dos investimentos públicos, para melhorar a infraestrutura. Já está na agenda também estudo para conceder à iniciativa privada a administração de portos.

Depois de conceder os três maiores aeroportos do país - Guarulhos (São Paulo), Viracopos (Campinas) e Juscelino Kubitschek (Brasília) -, em leilão marcado para segunda-feira, o governo incluirá na lista de concessão Galeão (Rio de Janeiro) e Confins (Belo Horizonte). "Esta é uma agenda vitoriosa da presidente", diz um interlocutor frequente de Dilma.

O passo, este muito mais complicado que todos os outros, é mexer na tributação. A Receita Federal vem trabalhando desde o ano passado na simplificação de dois tributos - PIS e Cofins - que incidem sobre o faturamento das empresas. A conclusão desse trabalho pode facilitar não só a cobrança dos tributos, mas também a devolução de créditos devidos às empresas. O saldo, se o governo não cair na tentação de aumentar tarifa, pode ser a redução da alíquota efetiva paga pelos contribuintes, o que resultará, portanto, em diminuição da carga tributária.

Na seara dos impostos, qualquer mudança que facilite a vida dos contribuintes é positiva, mas, se ficar restrita à simplificação de PIS e Cofins, é muito pouco. O Brasil tem uma carga tributária elevada (cerca de 36% do PIB) para país em desenvolvimento, impostos de alta complexidade e regressivos. A presidente Dilma, segundo fonte com trânsito no Palácio do Planalto, tem consciência do problema. Está claro para as mentes mais abertas de Brasília que o ciclo econômico recentemente vivido pelo país necessita de novo gás. A perda de fôlego do investimento privado mostra isso. Entre o primeiro trimestre de 2003 e o terceiro de 2008, quando a economia saiu de uma crise interna e entrou em outra, motivada por razões externas, a taxa de investimento da economia, medida a partir da relação entre a Formação Bruta de Capital Fixo (FBCF), que reflete a compra de máquinas e equipamentos pelas empresas, e o PIB, foi de 16,29 para 20,62, um salto, portanto, de 4,33 pontos percentuais do PIB.

O tombo da economia provocado pela crise internacional de 2008 foi tão forte que essa mesma taxa recuou para 17,02% do PIB no primeiro trimestre de 2009. Mesmo com a recuperação nos trimestres seguintes, os números são decepcionantes. No terceiro trimestre de 2011 (último dado disponível), a taxa de investimento chegou a 20,02% do PIB, já considerada a revisão da metodologia de cálculo do PIB feita pelo IBGE, medida que provocou incremento no valor apurado.

Uma outra forma de olhar o investimento é observar a evolução trimestral da FBCF. Depois de um forte avanço nos três primeiros trimestres de 2010, com taxas de crescimento superiores a 20%, o indicador vem mostrando desempenho pífio. No terceiro trimestre do ano passado, cresceu apenas 2,48% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Chama a atenção o fato de o investidor estrangeiro ter, neste momento, outra opinião sobre as perspectivas do Brasil. Na categoria investimento estrangeiro direto (IED), um termômetro do grau de confiança do empresário no desempenho do setor produtivo, os valores não param de crescer. Em 2011, bateu recorde (US\$ 66,6 bilhões), neste ano deve ter um recuo normal por causa da crise mundial (mesmo assim, para US\$ 50 bilhões, segundo melhor resultado da história, de acordo com o Banco Central) e, em 2013, voltar a acelerar (para US\$ 70 bilhões, segundo estimativa do Credit Suisse).

Cristiano Romero é editor-executivo e escreve às quartas-feiras

E-mail cristiano.romero@valor.com.br

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de fevereiro

Bittencourt garante que edital de leilão de aeroportos não mudará

Por **Rafael Rosas** | Valor

RIO – O secretário de aviação civil, Wagner Bittencourt, garantiu que o leilão dos aeroportos de Campinas, Guarulhos e Brasília acontecerá na segunda-feira e frisou que não haverá mudanças no edital. Segundo ele, a secretaria está apenas esclarecendo algumas dúvidas que surgem por parte dos interessados em participar da licitação.

“O que era relevante foi aprovado no ano passado pelo TCU [Tribunal de Contas da União]: a estrutura do edital. Agora, como em todo processo de concessão, tem processo de esclarecimento de dúvidas”, disse Bittencourt, acrescentando que uma das dúvidas era sobre as garantias bancárias, que terão que cobrir o valor final do leilão e não apenas o lance inicial.

Bittencourt garantiu que os aeroportos do país estarão preparados para a Copa do Mundo de 2014 e ressaltou que neste ano o índice de atraso melhorou em relação ao ano passado. Questionado sobre as condições do Aeroporto Antônio Carlos Jobim, o Galeão, o secretário afirmou que as obras da unidade carioca já estão licitadas. “Até o final de 2013 teremos um belo aeroporto novo e todo remodelado.”

(Rafael Rosas | Valor)

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de fevereiro

"Direitos humanos não são armas de combate ideológico", diz Dilma

Por **Raymundo Costa** | De Havana



Em Havana, Dilma se encontrou com o presidente de Cuba, Raúl Castro: ajuda ao processo de desenvolvimento econômico da ilha

Um forte esquema de segurança, direitos humanos, e a parceria do Brasil no processo de abertura econômica de Cuba marcaram a visita da presidente Dilma Rousseff a Havana. A segurança cubana barrou os jornalistas brasileiros na visita às obras do porto de Mariel, um dos maiores investimentos privados atualmente em execução em Cuba, com financiamento do BNDES. Na área econômica foi acordado que a indústria farmacêutica brasileira fará uma associação com a indústria farmacêutica cubana para a fabricação de medicamentos em Havana para serem exportados ao Brasil.

Apenas fotógrafos e cinegrafistas foram autorizados a registrar a passagem de Dilma e do presidente cubano Raúl Castro pelo canteiro da construtora Norberto Odebrecht, responsável por cerca de 70% da obra, orçada em US\$ 1 bilhão. Antes de viajar até Mariel, Dilma conversou com o ex-presidente Fidel Castro, em encontro que também não foi registrado pela imprensa.

Em Havana, onde não há liberdade de expressão, mas há prisioneiros políticos, a presidente brasileira evitou falar sobre a violação dos direitos humanos em Cuba. Dilma preferiu chamar a atenção para o enclave americano de Guantánamo, em Cuba, onde os Estados Unidos são acusados de torturar prisioneiros suspeitos da prática de terrorismo.

"Não é possível fazer dos direitos humanos uma arma de combate político e ideológico", disse Dilma, em rápida conversa com os jornalistas, após visita ao memorial Jose Martí. Em 2010 o presidente cubano Raul Castro Ruz deu indícios de que poderia fazer uma abertura, ao negociar com a Igreja Católica a libertação de 52 dissidentes. O processo levou à libertação de 127 presos. Nos últimos meses, no entanto, dois presos políticos morreram após uma greve de fome de mais de 50 dias.

Dilma chegou a Havana pressionada pelos dissidentes a condenar a violação dos direitos humanos em Cuba. A oposição também queria um contato com a presidente, que recusou o encontro. Questionada pelos jornalistas sobre direitos humanos em Cuba, a presidente usou o mesmo raciocínio que desenvolveu no discurso de abertura da Assembleia Geral da ONU, ano passado. "Nós vamos começar a falar de direitos humanos em todo o mundo? No Brasil, nos EUA, a respeito de uma base aqui chamada Guantánamo? Eu prefiro falar que o mundo precisa se comprometer em geral e que não é possível fazer dos direitos humanos uma arma de combate político e ideológico", disse. "Na verdade, o mundo precisa se convencer de que é algo de que todos países têm que se responsabilizar, inclusive o nosso. Quem atira a primeira pedra tem telhado de vidro."

A blogueira Yoani Sánchez, que pedira para a presidente tratar do assunto com as autoridades cubanas, se mostrou decepcionada com as declarações. Ela recebeu visto de entrada no Brasil. Segundo Dilma, o Brasil já fez sua parte ao conceder o visto. Cabe agora às autoridades cubanas conceder ou não a permissão para sua viagem ao Brasil.

Dilma disse que o Brasil quer ter uma grande parceria "com o governo e o povo cubano no sentido de auxiliar todos os processos de desenvolvimento e de garantia de uma condição de vida melhor".

Dilma preferiu não falar sobre a eventual demissão do ministro Mário Negromonte (Cidades), com quem conversou antes de embarcar para Cuba, em Salvador. A presidente alegou que trata de assuntos internos no Brasil. "Quinta-feira", disse, numa alusão a data de seu retorno ao Brasil. Questionada sobre como faz para aumentar investimento e assegurar a meta cheia do superávit primário, sorriu e deu uma resposta metafórica: "Rá, rá", como quem diz "você vai ver".

À tarde, a presidente visitou as obras de ampliação do porto de Mariel, a 50 quilômetros de Havana, talvez a maior obra privada em andamento em Cuba. O projeto está sendo executado pela Odebrecht com financiamento do BNDES no valor de US\$ 650 milhões, dos quais metade foi liberada há duas semanas pela Câmara de Comércio Exterior (Camex). "A grande contribuição que nós podemos dar aqui em Cuba é ajudar a desenvolver todo o processo econômico", afirmou Dilma. O intercâmbio bilateral Brasil-Cuba, em 2011, foi de US\$ 640 milhões e amplamente favorável ao Brasil, que exportou US\$ 550 milhões e importou US\$ 92 milhões da ilha. O saldo é positivo em US\$ 458 milhões.

[<inicio>](#)

Valor Online
01 de fevereiro

Taxa de desemprego cai para 9,1% em dezembro, mostra Dieese/Seade

Por Francine de Lorenzo | Valor

SÃO PAULO - A taxa de desemprego no conjunto das sete regiões pesquisadas pelo Departamento Intersindical de Estatística e Estudos Socioeconômicos (Dieese) e pela Fundação Sistema Estadual de

Análise de Dados (Seade) recuou de 9,7% em novembro para 9,1% em dezembro. O contingente de desempregados foi estimado em dois milhões de pessoas, 142 mil a menos do que no mês anterior. A taxa de desemprego diminuiu em todas as regiões pesquisadas no período. Belo Horizonte teve o menor percentual (5,2%), enquanto a maior proporção foi vista em Salvador (14,1%). Em São Paulo, a taxa em dezembro foi de 9%, inferior à verificada um mês antes (9,5%). Entre novembro e dezembro foram abertos 116 mil postos de trabalho, sendo 99 mil no setor de serviços. A construção civil gerou 13 mil empregos e os outros setores criaram 22 mil ocupações. Em sentido contrário, a indústria demitiu 2 mil trabalhadores, e o comércio dispensou 16 mil profissionais.

Renda

Em novembro, no conjunto das regiões pesquisadas, o rendimento médio real dos ocupados aumentou 0,7%, para R\$ 1.443. O reajuste dos assalariados, por sua vez, foi de 1,4%, para R\$ 1.506. O levantamento do Dieese/Seade é realizado junto às regiões metropolitanas de Belo Horizonte, Fortaleza, Porto Alegre, Recife, Salvador, São Paulo e o Distrito Federal.
(Francinice de Lorenzo | Valor)

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo 01 de fevereiro

Setor elétrico ante a demanda crescente

O Estado de S.Paulo

Em junho, representantes de diferentes países presentes na Rio+20, no Rio de Janeiro, deverão assumir compromissos para aumentar a participação das fontes renováveis na matriz de geração de energia em todo o mundo. Entretanto, em nível mundial a demanda por energia até 2035 exigirá o crescimento da operação de usinas a carvão em cerca de 25%; de gás natural e de biomassa, em 55%; as nucleares e as hidrelétricas, em mais de 70%; e de outras fontes renováveis, em 597%. Esse é o quadro. No Brasil, o crescimento da demanda por energia nos próximos anos será inferior apenas ao da Índia. Isso significa que precisamos concentrar esforços para viabilizar a construção de usinas utilizando todas as fontes energéticas disponíveis no País - com o compromisso de manter a presença majoritária das energias renováveis, considerando que atualmente há barreiras às vezes frugais para sua implementação. Cabe ressaltar que as providências e ações em curso no Brasil não são suficientes para possibilitar o atendimento do crescimento da demanda nas condições dos compromissos assumidos e a assumir.

As hidrelétricas são construídas com reservatórios ínfimos, sem capacidade plurianual - em meio a mudanças climáticas que alterarão o regime de afluência dos rios, levando a uma energia assegurada menor - e com custos socioambientais maiores, o que eleva o orçamento em até 29% de todo o valor do empreendimento. No caso da biomassa, vemos que nos leilões, apesar de figurarem com ofertantes, poucas têm conseguido ser contratadas, pela inadequação dos preços de venda de energia verificados em tais certames. As pequenas centrais hidrelétricas (PCHs) perderam o apelo e não têm sido prestigiadas como fonte de geração distribuída e de fácil e rápida implantação. As fotovoltaicas, apesar do apelo "fashion", ainda não têm preços viáveis. A energia solar, apesar do apelo e do seu desenvolvimento, tem custos altos para a originada em painéis fotovoltaicos e ainda é incipiente nos projetos termossolares.

As eólicas, cujo montante de contratação tornou o Brasil o centro de desenvolvimento e de atenção de todo o mundo, sofrem intrigantes exigências dos órgãos ambientais, tais como: tratamento das águas de lavagem das betoneiras utilizadas na execução de concreto das fundações das torres, com separação dos resíduos sólidos dos líquidos e destes da água, e do óleo que porventura tenha respingado quando da operação dos equipamentos. Tudo isso definido em estudos a serem aprovados, que demandam até um ano para que cada parque eólico possa iniciar sua construção.

Como se não bastasse, no leilão realizado em agosto de 2010, em que 50 usinas eólicas contrataram 1.520 MW para início de suprimento em janeiro de 2013, 26% da energia contratada foi destinada à CEA do Amapá. Essa empresa está com a concessão vencida, insolvente e sem nenhuma condição de ter seus contratos aceitos pela Câmara de Comercialização de Energia Elétrica (CCEE). Tudo isso impede o financiamento da construção das usinas eólicas. O principal financiador dos projetos corretamente se recusa a aceitar o risco e os empreendedores estão paralisados, alguns pagando 18% de taxas nos

empréstimos-ponte. Esse mesmo problema reapareceu no último leilão, pela participação da mesma empresa.

Quanto às térmicas, apesar da sua complementaridade, têm problemas de distintas naturezas - desde a exclusão, dos leilões de energia, daquelas que utilizariam carvão mineral até a ausência de garantia para o suprimento de gás natural àquelas que poderiam utilizar esse combustível para gerar energia. Pelo que se observa, se não houver uma liderança efetiva e lúcida de processos como esses do governo, não poderemos vir a garantir o atendimento da demanda por energia a preços competitivos, quiçá de fontes renováveis.

Ou seja, por falta de política pública, não estamos aproveitando o fato de sermos, entre os países emergentes, aquele que tem a maior diversidade de oferta de energia primária.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
01 de fevereiro

China proíbe meganavios da Vale em seus portos

Ministério do Transporte informou que navios com capacidade superior a 300 mil toneladas não poderão atracar no país

XANGAI - O Estado de S.Paulo

O governo chinês não permitirá mais que navios gigantes atraiquem em seus portos. Segundo comunicado do Ministério do Transporte do País, a capacidade máxima dos navios será mantida em 300 mil toneladas. A determinação azeda os planos da mineradora Vale de utilizar seus supercargueiros para suprir seu principal mercado de minério de ferro. Os navios da Vale podem carregar até 400 mil toneladas.

Antes, os navios que excediam a capacidade permitida eram avaliados caso a caso, mas o ministério informou, em um comunicado, que navios cargueiros e petroleiros gigantes estão proibidos, medida que entra em vigor imediatamente.

O comunicado foi publicado apenas um mês depois de a Vale tentar descarregar o navio Berge Everest, que levava 388 mil toneladas de minério de ferro, no porto de Dalian. O desembarque gerou protestos da influente associação chinesa de armadores (China Shipowners Association), que tem ativamente pedido que Pequim barre os navios gigantes da Vale. O vice-presidente executivo da associação de armadores, Zhang Shouguo, é ex-vice-diretor da divisão de transporte marítimo do Ministério do Transporte. Fontes da indústria disseram que a entrada do Berge Everest no porto de Dalian provavelmente ocorreu por uma falha burocrática, uma vez que essas permissões podiam ser emitidas por autoridades das províncias.

O Ministério do Transporte chinês admitiu que sua decisão de proibir navios gigantes também decorre da crise que assola a indústria de navegação do País. Com a desaceleração econômica global, a demanda por embarcações e o custo do frete marítimo caíram, prejudicando fabricantes e operadores de navios chineses.

A frota dos supercargueiros da Vale, mais competitivos que outras embarcações, está ampliando sua atuação no mercado justamente neste momento ruim do setor, alimentando o lobby contrário chinês. A China Shipowners Association e as siderúrgicas disseram que a frota da Vale pode ser um "Cavalo de Troia", que permitiria à mineradora monopolizar os mercados de minério de ferro às custas da China. Com Pequim mantendo seus portos fechados aos Valemax, como são chamados os megacargueiros, a mineradora terá de depender do transporte mais caro feito por embarcações que fazem o transbordo da carga em outros países na região para abastecer o maior consumidor de minério de ferro. Procurada, a Vale não quis comentar o tema. Mas uma fonte na companhia familiarizada com a situação disse à Reuters que a Vale ainda buscava uma confirmação diretamente com o governo chinês da proibição dos meganavios.

Caso a proibição se mantenha, a alternativa da Vale será atracar os navios em países como Filipinas e Malásia. O primeiro passo para isso já foi dado. O navio Ore Fabrica, o maior navio de armazenagem do mundo, atracou na Filipinas anteontem. Ele servirá como plataforma para transferir minério de ferro dos Valemaxes para navios menores, que seguirão para a China. / REUTERS

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
01 de fevereiro

Disputa jurídica no Galeão pode impedir novas licitações

O Estado de S.Paulo

A desapropriação de terra feita na década de 50 para a instalação do aeroporto do Galeão (RJ) entrou na lista de riscos aos cofres federais este ano e pode criar dificuldades para o governo fazer uma segunda rodada de licitação de aeroportos para a iniciativa privada.

A disputa jurídica sobre o pagamento das indenizações pela desapropriação do terreno onde está instalado o aeroporto internacional do Rio pode custar ao governo federal R\$ 17 bilhões, de acordo com cálculos feitos pela Procuradoria Geral da União (PGU). A expectativa é que o Superior Tribunal de Justiça (STJ), que avalia o caso, anuncie uma decisão em até dois meses.

O interesse do governo em repassar para a iniciativa privada a administração de alguns aeroportos fez com que pela primeira vez fossem incluídos com destaque no Orçamento da União os questionamentos judiciais relacionados à cobrança de indenização por desapropriação.

No total, os processos incluídos na lista de ameaças fiscais podem gerar prejuízo de R\$ 18 bilhões, o mesmo valor estimado pelo Palácio do Planalto como receitas extras que devem ser arrecadadas este ano pela Receita Federal. O grosso do valor (90%) se trata do caso do Galeão.

O impasse sobre as indenizações do Galeão pode criar problemas para o governo deslançar uma segunda rodada de licitações de aeroportos para a iniciativa privada. / E.S.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
01 de fevereiro

Conheça o porto cubano que olha para o futuro com ajuda do Brasil

Símbolo do declínio da economia cubana nos anos 1990, porto de Mariel, a 40 km de Havana, está sendo revitalizado e atrai empresas brasileiras.

O Porto de Mariel se tornou um símbolo do declínio cubano nos anos 1990 desde que, uma década antes, foi usado por 125 mil cubanos para fugir para os Estados Unidos.

Agora, aberto para investimentos e já contando com o envolvimento do Brasil, o governo da ilha comunista quer revitalizar o local e transformá-lo em sinônimo de progresso.

Com investimentos da ordem de U\$ 1 bilhão - dos quais 70% virão do Brasil e da China -, Cuba pretende transformar Mariel em um dos maiores terminais na América Latina.

Em visita a Cuba, a presidente Dilma Rousseff visitou as obras e expressou o desejo de que a ampliação de Mariel abra oportunidades para empresas brasileiras interessadas em operar na América Central.

BBC Brasil - Todos os direitos reservados. É proibido todo tipo de reprodução sem autorização por escrito da BBC.

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo
01 de fevereiro

Regras limitam competição por aeroportos

Prazo curto e restrições da Anac fazem grupos desistirem de leilão que começa amanhã

DIMMI AMORA
DE BRASÍLIA

O prazo pequeno para a formação de grupos e as restrições impostas pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil) para a entrada de operadores aeroportuários vão reduzir a competição pelos três aeroportos brasileiros, afirmam empresas interessadas no negócio. Ao menos duas delas não devem participar.

A concorrência começa amanhã, com a entrega das propostas econômicas pelos consórcios, e se encerra na segunda-feira, com um leilão na Bovespa. Serão leiloados ao mesmo tempo os aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília (DF).

A regras do edital, como já ter operado terminal com mais de 5 milhões de passageiros/ano, dificultaram a entrada de operadores médios e pequenos. Nenhum operador brasileiro privado (são sete) atenderia às exigências.

O prazo curto para o edital (45 dias) e a demora da Anac para responder aos 1.400 questionamentos feitos pelos interessados fizeram com que muitas negociações não pudessem ser concluídas.

É o caso de operadores de terminais de China e Coreia que trabalhavam com construtoras brasileiras, mas informaram ontem que não entrarão no negócio se a disputa ocorrer amanhã.

"Houve pouco tempo para formalizar as negociações e eles comunicaram que só entram se houver mais prazo", informou Robertson Emerenciano, advogado do escritório Emerenciano, Baggio e Associados, que auxilia nas negociações.

O grupo português ANA também negocia com as brasileiras ATP, CVS e Encalso, que pediram à Anac mais prazo para poder participar.

"Se houvesse o adiamento, poderia haver uma disputa com mais de 15 participantes", avalia Luciano Amadio, presidente da Associação Paulista de Empresários de Obras Públicas e representante da CVS. Mesmo os grupos que ainda não fecharam parcerias já não guardam expectativa de que haverá adiamento. Isso porque pelo menos seis grupos garantem disputar.

Entre os que já anunciaram que vão entrar na disputa estão a CCR/Zurich AG (Brasil/Suíça), a Ecovias/Fraport AG (Brasil/Alemanha), a Engevix/CASA (Brasil/Argentina), a OHL/Aena (Espanha) e a Odebrecht/Changi (Brasil/Cingapura).

A construtora Fidens anunciou ontem sua participação com o operador americano ADC&HAS e o fundo de pensão sul-africano Old Mutual.

Hoje o TCU (Tribunal de Contas da União) julga a regularidade do edital e, caso peça mudanças significativas, o leilão poderia ser adiado, mas o governo não acredita em grandes alterações.

Ontem, a Anac negou pedidos de alteração no edital, entre eles o adiamento do leilão por falta de prazo.

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo 01 de fevereiro

Leilão deve ser confirmado para o dia 6

DE SÃO PAULO
DO RIO

O leilão de privatização dos aeroportos de Campinas, Guarulhos e Brasília deverá ocorrer dia 6, mesmo diante das possibilidades de impugnação.

A **Folha** apurou que o TCU (Tribunal de Contas da União) não deverá barrar o edital, porque as modificações solicitadas anteriormente foram realizadas pela Anac (Agência Nacional de Aviação Civil).

A votação ocorre hoje.

O ministro Wagner Bittencourt (Secretaria de Aviação Civil) também descartou o adiamento.

Ontem, a Anac julgou improcedentes os cinco pedidos de impugnação. Os autores foram ARG, ATP Engenharia, Global Participações em Energia, ITA Brasil e MPE.

Agora, a única possibilidade é a Justiça, mas o governo armou uma operação contra liminares.

"Nosso processo é muito consistente juridicamente", afirma Marcelo Guarany, presidente da Anac.

Ontem, o juiz da 8ª Vara Federal negou o pedido de suspensão do leilão feito por funcionários da Infraero.

(JW E DL)

[<inicio>](#)