

02\02\2012

[Governo prepara novo cronograma para construção da usina de Angra 3](#)

[Governo vai fiscalizar trabalho em grandes obras](#)

[Haiti quer investimentos da indústria têxtil brasileira](#)

[Atlantia investe no Brasil de olho nos aeroportos](#)

[Qualidade do material nas obras preocupa auditores do tribunal](#)

[Tranquilidade de Viracopos vai abrigar 90 milhões em 2041](#)

[Nove consórcios devem participar de leilão](#)

[Partidos disputam "PAC do Entorno"](#)

[Em reestruturação, Inepar tenta fazer as pazes com o mercado](#)

[Setor usou até agora só 25% da verba do BNDES](#)

[Leilão de aeroportos, hoje, terá modelo inédito](#)

[Após Pernambuco, arena na Bahia entra em greve](#)

[Entregue primeira proposta para leilão de aeroportos](#)

[Dilma desandou](#)

[TCU ignora problemas e dá sinal verde ao leilão dos aeroportos](#)

Valor Online
02 de fevereiro

Governo prepara novo cronograma para construção da usina de Angra 3

Por Marta Nogueira | Do Rio

A Eletronuclear pode apresentar um novo cronograma para as obras da usina nuclear Angra 3 em maio - data estimada para o término da licitação que define o consórcio que fará a montagem eletromecânica da usina - e o início da operação poderá ser adiado para 2016. "[O início da operação] Estava previsto para dezembro de 2015, possivelmente será no início de 2016", disse o assistente da presidência da Eletronuclear, Leonam Guimarães.

O executivo frisou, no entanto, que o cronograma final só poderá ser divulgado com exatidão quando o consórcio vencedor estiver definido. "Qualquer mudança no cronograma agora é especulação", frisou Guimarães. "Quando [o consórcio] estiver no canteiro, o dia que ele estiver, a gente atualiza e dá uma nova estimativa de início da operação comercial", disse Guimarães, depois de apresentar, ontem, uma palestra no congresso de energia EnerGen LatAm 2012.

Angra 3, que começou a ser construída em 2010, será a terceira usina da central nuclear de Angra dos Reis e terá potência de 1.405 MW. O orçamento total definido para Angra 3 é de R\$ 10 bilhões, 70% em moeda nacional. Da parcela nacional, 70% caberá ao BNDES e 30% tem o financiamento da Reserva Global de Reversão e recursos próprios da Eletrobras. Os 30% financiados no exterior são proveniente de um pool de bancos europeus, liderados Société Générale que, segundo Guimarães, será empenhado "fundamentalmente" para o pagamento do contrato com a Areva, que fornecerá o sistema de instrumentação e controle.

Guimarães negou que o cronograma das obras, que estão ainda na parte civil, tenha sido atrasado pela greve de dois dias dos trabalhadores, iniciada no domingo. "Isso causa sem dúvida algum prejuízo para a construtora [Andrade Gutierrez], mas é prejuízo dela." Os 4 mil funcionários que trabalham na obra aderiram à paralisação.

Os operários, segundo o assessor da presidência da Eletronuclear, se queixaram de três funcionários da construtora que seriam "excessivamente rígidos" e os tratavam mal, além de algumas reivindicações relacionadas à alimentação no canteiro. "A direção da Andrade no canteiro chegou a um acordo", disse. O executivo voltou a afirmar que o atlas do potencial nuclear no Brasil seria apresentado no início do ano passado. "Certamente o ambiente não ficou muito favorável, dada toda a comoção que o terremoto no Japão e o acidente de Fukushima trouxeram", disse. Segundo ele, o Plano Nacional de Energia 2035 pode ser divulgado este ano e trazer novidades para a energia nuclear. "O horizonte de expansão da hidroeletricidade [principal fonte brasileira] para lá de 2025 é limitado", disse. "E depois disso?", questionou, ressaltando a necessidade de aumentar a oferta de energia no país.

[<início>](#)

Valor Online
02 de fevereiro

Governo vai fiscalizar trabalho em grandes obras

Por Fernando Exman | De Brasília



Obra de construção do estádio de Brasília, para os jogos da Copa: em 2012, 12 auditorias devem ocorrer nos canteiros dos 12 estádios que serão usados na Copa

Depois de intermediar um acordo entre representantes das construtoras e sindicalistas para melhorar as condições de trabalho nos canteiros das principais obras de infraestrutura do país, o governo decidiu agora intensificar a fiscalização do setor.

O Ministério do Trabalho criou quatro grupos móveis para auditar esses empreendimentos. As equipes devem realizar 30 operações em 2012, e terão como prioridade as ações nas regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste. Desse total, 22 auditorias devem ocorrer em obras de infraestrutura urbana e outras nos 12 estádios que serão usados na Copa de 2014. Já o planejamento para o período 2012-2015 prevê um total de 120 auditorias. Atualmente, o governo conta com 3.086 auditores, sendo que 216 foram contratados recentemente e estão em treinamento.

"Esses grupos móveis não têm a função de chegar, atuar, embargar ou interditar equipamentos e virar as costas. A ideia é fazer como nós fizemos em Jirau, onde não houve interdições ou embargos, apesar de até haver pedidos na Justiça para que nós interditássemos a obra", explicou a secretária de Inspeção do Trabalho do Ministério do Trabalho, Vera Lúcia Ribeiro de Albuquerque. "Nós entendemos que uma obra desse vulto a gente tem que regularizar. Dar os autos de infração, mas evitar a interdição, a não ser que haja casos de graves e iminentes riscos. O que a gente pode regularizar a gente regulariza."

O objetivo do governo é aumentar a fiscalização das obras de usinas de geração e linhas de transmissão de energia elétrica, produção, exploração e transporte de petróleo, construção e ampliação de rodovias, ferrovias, hidrovias, portos e aeroportos, mobilidade urbana e obras preparatórias nos estádios da Copa de 2014. Num outro sinal de que essa é uma prioridade do ministério, a pasta decidiu dar tramitação diferenciada aos processos administrativos decorrentes dessas operações.

A decisão do governo coincidiu com a visita de representantes da Organização Internacional do Trabalho (OIT) ao Brasil para tratar das condições nas obras de infraestrutura e da Copa de 2014. Eles tiveram reuniões com representantes do Ministério do Trabalho e da Casa Civil.

No ano passado, grupos da Secretaria de Inspeção do Ministério do Trabalho já vistoriaram uma vez as obras dos estádios que abrigarão jogos do mundial de futebol. Outras ações em grandes obras de infraestrutura ocorrem desde 2009. No entanto, a decisão do governo é de sistematizar essa fiscalização. Trata-se também de uma resposta às centrais sindicais, que, durante a mesa de negociação aberta pela Secretaria-Geral da Presidência da República para intermediar as conversas entre trabalhadores e empresários sobre as condições nos canteiros das grandes obras de infraestrutura do país, exigiram uma maior presença da pasta nesses empreendimentos.

O acordo resultante da mesa de negociação, criada no ano passado após os problemas envolvendo milhares de trabalhadores insatisfeitos com as condições nos canteiros das usinas hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio, deve ser formalizado em breve. Mas como o pacto é de livre adesão e prevê medidas que superam as responsabilidades fixadas pela legislação, os auditores do Ministério do Trabalho só monitorarão o que é previsto na lei.

Segundo dados do Ministério do Trabalho, a maioria das autuações no setor da construção civil ocorre devido a irregularidades nas chamadas "áreas de vivência", por falta de prevenção contra quedas e no controle médico. No setor da construção pesada, falhas no controle médico e nas áreas de vivência também respondem pela maior parte das infrações.

"Nas obras separadas dos núcleos urbanos, sempre há algum problema nas áreas de vivência, algo que os empregadores têm que prestar atenção", comentou a secretária do Ministério do Trabalho. "Estamos encontrando uma boa vontade muito grande dos empregadores. As empresas brasileiras estão se especializando e melhorando cada vez mais a gestão delas tanto em administração como em segurança e saúde no trabalho."

[<inicio>](#)

Valor Online
02 de fevereiro

Haiti quer investimentos da indústria têxtil brasileira

Por De Porto Príncipe



A presidente Dilma Rousseff e Michel Martelly, presidente da República do Haiti, no Palácio Nacional: Brasil vai diminuir número de soldados da Minustah
A presidente Dilma Rousseff começou o último dia de sua viagem a Cuba e ao Haiti conversando com o cantor popular Michel Martelly, o novo presidente haitiano, e terminou na companhia do ator hollywoodiano Sean Penn, que presta ajuda humanitária e após o terremoto de 2010 decidiu morar neste país caribenho de 9 milhões de pessoas, um dos mais pobres do planeta. Dilma acertou com Martelly a organização de um fórum de empresas brasileiras para investir no Haiti. O presidente haitiano pediu que a Confederação Nacional da Indústria (CNI) participe desse esforço e leve para o Haiti também a indústria têxtil.

Antes do encontro com Sean Penn, a presidente visitou o contingente brasileiro da Missão das Nações Unidas para a Estabilização do Haiti (Minustah). Na conferência de imprensa depois da reunião com Martelly, a presidente reafirmou o compromisso brasileiro "com a continuação das forças de paz" e com o processo de desenvolvimento do Haiti. À tarde, no quartel brasileiro, Martelly repetiu que os brasileiros são bons amigos - expressão com que a população costuma saudar os soldados -, mas disse esperar "no futuro, falar com as tropas haitianas que estarão neste mesmo lugar".

Não há previsão para a retirada das tropas da ONU do Haiti. As Nações Unidas autorizaram uma redução de 2.150 homens, dos quais 288 brasileiros. A ideia é reduzir o contingente ao nível de antes do terremoto que devastou a cidade de Porto Príncipe, em janeiro de 2010, algo em torno de 6 mil homens. Mas isso só ocorrerá depois que a Minustah organizar uma nova Polícia Nacional. Dilma ofereceu treinar os oficiais haitianos.

Dilma afirmou que o compromisso do Brasil é com o "desenvolvimento a longo prazo do Haiti, de forma permanente e sustentável." Segundo informou, "na infraestrutura estamos empenhados da usina que fornecerá energia a milhares de haitianos, com benefícios sociais, econômicos e ambientais". Os brasileiros também participam da construção de uma das principais estradas do país.

[<inicio>](#)

Valor Online
02 de fevereiro

Atlantia investe no Brasil de olho nos aeroportos

Por Fábio Pupo | De São Paulo



Giovanni Castelucci, presidente mundial da Atlantia: "Nosso foco são os próximos (aeroportos) a serem leiloados"

Anunciada no começo da semana, a joint venture entre os grupos Bertin e Atlantia para administrar concessões de rodovias pode se estender também a concessões de aeroportos, a exemplo dos planos de outras companhias do setor - como CCR, OHL Brasil e EcoRodovias. O presidente global da Atlantia, Giovanni Castelucci, confirmou ao **Valor** o interesse, mas disse que as atenções estão voltadas à segunda rodada de concessões de aeroportos.

Desde a metade do ano passado, representantes do governo já anunciaram que, depois do leilão de segunda-feira, novos terminais passariam por concessão - como é o caso de Galeão (na cidade do Rio de Janeiro) e Confins (em Belo Horizonte).

Segundo Castelucci, a participação nos leilões da segunda rodada de concessões será feita, "provavelmente", por meio da sociedade feita com o grupo Bertin. Pelo fato de a sociedade ser recente, não há - segundo ele - tempo hábil para que a joint venture entre os dois grupos participe já da primeira rodada de leilão de aeroportos. A entrega de propostas dos grupos interessados será feita hoje, em São Paulo, na sede da BM&FBovespa. "Fizemos a parceria nesta semana para a administração de rodovias. Nosso foco são os próximos (aeroportos) a serem leiloados", diz ele.

Questionado sobre o endividamento do grupo Bertin, Castelucci diz que conhece os problemas enfrentados pelo grupo. "Sabemos dos problemas dos nossos sócios. Não assusta. Esperamos que eles os resolvam o quanto antes", diz. Coincidência ou não, Castelucci descarta qualquer tipo de envolvimento da sociedade Atlantia-Bertin em energia. O foco no grupo, diz, é mesmo o setor de transportes.

Conforme publicou o **Valor**, o grupo Bertin havia cogitado entrar na disputa pela concessão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília. Mas a entrega de propostas já foi praticamente descartada pela companhia. "O grupo tem atuação em diferentes setores e é bastante ativo. Neste momento, no entanto, concentramos as atenções nesse acordo com o grupo Atlantia", disse Alexandre Tujisoki, diretor financeiro do Bertin.

O grupo Atlantia já tinha participação, desde 2009, na concessionária Triângulo do Sol, quando adquiriu uma participação. Com isso, ele já administrava 400 quilômetros de rodovias no Brasil. Após o acordo com o Bertin, passa a administrar quatro vezes mais: cerca de 1,6 mil quilômetros.

Estão envolvidas na operação quatro concessionárias, sendo três do Bertin (Nascentes das Gerais, Rodovias das Colinas e Rodovias do Tietê) e uma da Atlantia (Triângulo do Sol). Como o valor total de ativos cedido pelo grupo brasileiro é superior aos da Atlantia, serão realizados aportes que somam R\$ 300 milhões pelo grupo italiano na joint venture.

Em três anos, o investimento por parte da sociedade aplicado nas quatro concessionárias está previsto em R\$ 800 milhões, aproximadamente. A previsão é que a sociedade tenha um endividamento líquido, ao final de 2012, de R\$ 1,62 bilhões.

[<inicio>](#)

Valor Online
02 de fevereiro

Qualidade do material nas obras preocupa auditores do tribunal

Por Daniel Rittner | De Brasília

Os auditores do Tribunal de Contas da União (TCU) estão preocupados com a qualidade dos materiais e com o padrão de acabamento das obras nos três aeroportos que serão concedidos à iniciativa privada. A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) não incluiu na minuta dos contratos de concessão, como havia recomendado o TCU, especificações técnicas para as obras. Mesmo assim, os ministros do tribunal consideraram que isso não constituía impedimento legal e deram sinal verde ao leilão, confirmado para segunda-feira.

O ministro-relator do processo, Aroldo Cedraz, esclareceu que a preocupação com os materiais e com o acabamento não é um detalhe que interessa somente aos engenheiros. Para ele, as especificações são uma garantia do nível de serviço que os passageiros poderão encontrar nos aeroportos. Por isso, Cedraz apontou como "imprescindível" o acompanhamento "de perto" da execução das obras. "Projetos deficientes ou incompletos podem agravar o risco de atraso na execução e de inadequação do empreendimento."

De acordo com uma empreiteira que participará do leilão, a ausência de padrões obrigatórios para as obras abre brechas para o uso de materiais de menor qualidade. Um executivo dessa construtora diz que, como haverá forte demanda pelos mesmos produtos, fornecedores de primeira linha podem encontrar ambiente propício para recusar pedidos e buscar preços mais altos. Elevadores, escadas rolantes e até carrinhos de bagagem ou cadeiras de rodas para portadores de necessidades especiais terão um "boom" de encomendas ao mesmo tempo, devido ao cronograma semelhante de obras para a ampliação de vários aeroportos.

Além de Guarulhos, Viracopos e Brasília, que serão licitadas dia 6, o aeroporto de São Gonçalo do Amarante (RN) está em construção e a Infraero executará obras em terminais que permanecem em sua rede, como Confins, Manaus e Fortaleza.

[<inicio>](#)

Valor Online
02 de fevereiro

Tranquilidade de Viracopos vai abrigar 90 milhões em 2041

Por **Samantha Maia** | De Campinas



A carioca Carla Guimarães, que aprovou o acesso de São Paulo ao aeroporto

Os corredores tranquilos do aeroporto de Viracopos, a calma dos comerciantes e a falta de pressa dos usuários para os procedimentos de embarque parecem compor o quadro de um gigante adormecido. Em pouco tempo, o crescimento já exponencial de passageiros nos últimos anos deve ganhar novo impulso com a ampliação das instalações que fará de Viracopos o maior aeroporto da América do Sul, após 30 anos de concessão,

Distante 99 quilômetros da capital paulista, Viracopos está situado no município de Campinas e despontou como alternativa para passageiros a partir de 2006. Nesse momento, o aeroporto de Congonhas já se mostrava insuficiente para atender à crescente demanda de voos domésticos e Guarulhos, na Grande São Paulo, enfrentava dificuldades para implementar os planos de ampliação. O aeroporto de Viracopos, que na década de 90 era mais voltado para o transporte de cargas, é agora a principal aposta do governo federal para melhorar a estrutura aeroportuária paulista. O plano de investimento, a ser tocado em sua maior parte pelo concessionário que vencer o leilão de 6 de fevereiro, elevará a capacidade dos 7,6 milhões de passageiros, em 2011, para 90 milhões em 2041.

Antes da construção do aeroporto de Guarulhos, em 1985, Viracopos era o principal terminal de passageiros internacionais de São Paulo. Operavam lá companhias como a Air France e empresas que já saíram do mercado, como Pan American, Braniff e a brasileira Varig. O auge dessa operação foi na década de 80. Com Guarulhos pronto, os voos internacionais regulares de passageiros deixaram Viracopos e só foram retomados em 2010, com a chegada da companhia portuguesa TAP.

Futuro gigante

Principais características do aeroporto de Viracopos (SP)

Perfil

Área	17 milhões m ²
Pátio das Aeronaves	87 mil m ²
Pista	3,2 mil m x 45 m
Terminal de Passageiros	30 mil m ²
Estacionamento	1,2 mil vagas
Balcões de Check-in	32
Número de posições de aeronaves	19
Companhias aéreas que operam	Azul, Gol, Plano, Tam, Trip, Tap

Dados da concessão

Período 30 anos

O ganho de receita durante a concessão será o maior entre os três aeroportos a serem licitados. É esperado um incremento de 348% nas receitas tarifárias, que passarão de R\$ 347 milhões em 2012 para R\$ 1,5 bilhão após os 30 anos de concessão. As receitas não tarifárias, por sua vez, aumentarão 1.378%, de R\$ 44 milhões para R\$ 651 milhões até 2042.

O aeroporto também exigirá o maior aporte do investidor entre os três terminais que serão licitados - R\$ 9,9 bilhões em 30 anos. Hoje, estão sendo investidos R\$ 877 milhões pela Infraero na construção de um

novo terminal de passageiros e adequação do existente, obras que devem terminar em 2013, e um terminal provisório, entregue no ano passado.

Para a segunda pista, que deve ser feita na primeira fase de investimento da concessão, já foi obtida a licença ambiental prévia, em janeiro de 2011, e o projeto executivo está em elaboração. A obtenção das demais licenças e o investimento na segunda pista são responsabilidades do próximo operador. Entre as metas da concessão estão a construção de mais duas pistas, entre 2021 e 2031.

O salto no movimento em Viracopos se deu em 2008 com a chegada da companhia Azul. O número de embarques e desembarques de passageiros passou de 1 milhão em 2007 para 3,4 milhões em 2009.

Hoje, a Azul tem a sua maior base em Viracopos, com 168 voos para cerca de 40 destinos.

"Campinas tinha um enorme potencial de tráfego, que era ignorado. Era inconcebível imaginar uma região, com uma economia do tamanho do Chile, ser atendida, na época, por 18 voos diários", diz Gianfranco Beting, diretor da Azul. Agora, seis companhias operam no aeroporto, com menos voos: Trip (13 voos), Gol (13), TAM (6), Pluna (2) e TAP (1).

As receitas futuras da expansão do aeroporto servirão para o desenvolvimento local, segundo a prefeitura de Campinas. O prefeito Pedro Serafim (PDT) afirma que a cidade vai se preparar à medida que a ampliação do aeroporto for ocorrendo. "Existem mais bônus do que ônus para o município nesse investimento", diz ele.

A ampliação de Viracopos passa pela ocupação de uma área rural de colonização alemã e suíça. As primeiras famílias chegaram na região em 1884 e hoje moram no local 2 mil pessoas. Para a construção da segunda e da terceira pistas, serão desapropriados 17,5 km², envolvendo o bairro alemão de Friburgo e parte das propriedades da comunidade suíça Helvética.

A área total a ser desapropriada até o fim da ampliação pode aumentar, dependendo da construção da quarta pista. "Toda obra causa impacto, e o licenciamento foi dado pensando na forma adequada de compensar as perdas", diz o secretário de Assuntos Jurídicos de Campinas, Antônio Caria Neto. Há 868 processos de desapropriação em andamento, e mais 918 para serem ajuizados, conta.

A expansão do aeroporto para o lado rural foi decidida em 2008, quando a prefeitura e o governo federal desistiram de avançar para uma região mais adensada, de ocupação irregular, próxima à rodovia Santos Dumont. A avaliação de alguns é que a prefeitura quis reduzir o ônus político de ocupar uma área com cerca de 30 mil famílias. Caria Neto diz que a duplicação da rodovia em 2008 foi um dos fatores que pesaram na decisão, já que a ampliação do aeroporto na área antes considerada causaria interferência na estrada.

Carmelo Campreher, 50 anos, é morador de Helvética desde que nasceu e se tornou um dos representantes da resistência local ao crescimento do aeroporto, apesar de sua propriedade não estar na área de desapropriação. "Estamos falando de manter uma tradição e uma história, e não há preço que pague isso", diz ele.

A região possui uma escola onde são ministradas aulas em alemão, a réplica de uma igreja suíça e um cemitério. Todos serão poupados, mas segundo Campreher, os prejuízos para quem vai ficar próximo ao aeroporto serão grandes. "Já sofremos problemas com ruídos, poluição, e isso vai se agravar." O morador conta que os primeiros colonos receberam em sua casa soldados da Primeira Guerra, que desceram num voo forçado no local onde futuramente seria construído Viracopos. "O que era um prazer contar, virou desgosto", diz.

O aeroporto, porém, caiu no gosto dos passageiros. A rapidez do atendimento nos balcões e a oferta de transporte gratuito das empresas aéreas de São Paulo até o aeroporto fazem de Viracopos uma escolha vantajosa, segundo quem usa o terminal. Não se veem lá as filas enormes no check-in, comuns em Congonhas e Guarulhos. A carioca Carla Guimarães, 47 anos, conta que se espantou a primeira vez que comprou passagem para São Paulo e viu que iria desembarcar em Campinas. "Não tinha ideia de onde era, mas depois percebi que não é tão longe e o acesso para São Paulo é bom", diz ela, que viajava a trabalho.

A distância da capital, que poderia ser uma desvantagem, é compensada, segundo usuários, pela oferta de transporte pelas empresas aéreas, e pelas boas vias de acesso - rodovias Anhanguera, Bandeirantes e Santos Dumont.

Lilian Ramos, 43 anos, e Alberto Silva, 41 anos, moram na capital paulista e foram para Viracopos com um ônibus da Azul, saindo do metrô da Barra Funda, a dez minutos de casa. O casal viajava para Recife com a filha de cinco anos. Segundo Lilian, ir a Campinas foi uma opção melhor do que o aeroporto de Cumbica. "Chegamos em Viracopos em uma hora e pouco. Para Guarulhos, teríamos que pegar um táxi e ficaria bem mais caro", diz ela, que descartou a possibilidade de ir de transporte público por causa da bagagem e pela experiência anterior de Silva com a "confusão" de Guarulhos.

Para quem estava em Viracopos pela primeira vez, como Joseana Diniz, 26 anos, chamou atenção a organização. "O atendimento foi tranquilo e o local é bem sinalizado", diz ela, que foi de carro da capital

paulista para o aeroporto e deixou o veículo em um estacionamento próximo, que cobra R\$ 18 a diária. Ela estava a caminho de Vitória, no Espírito Santo.

Lojistas ouvidos pelo **Valor** disseram que não sabem se algo vai mudar, mas esperam que o contrato de cinco anos para permanência no aeroporto seja respeitado. Há, contudo, grande expectativa com a chegada do investidor privado. "Acho que a concessão vai aumentar o número de clientes. Somos dependentes do trabalho das empresas aéreas. Ficamos de olho, por exemplo, nos dias que chegam voos internacionais, para tentar chamar a atenção dos passageiros", conta Renata Pinheiro, gerente de loja de roupas no aeroporto.

[<inicio>](#)

Valor Online
02 de fevereiro

Nove consórcios devem participar de leilão

Por Fábio Pupo | De São Paulo

Pelo menos nove consórcios devem entregar hoje na BM&FBovespa propostas para a concessão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília (DF). Os principais representantes do setor brasileiro de infraestrutura, como CCR e EcoRodovias, estão confirmados. O mercado chegou a contar a participação de até 22 grupos na disputa, mas a exigência de um grande operador nas sociedades diminuiu as previsões sobre o número de participantes.

Um dos grupos, antes visto como confirmado na concorrência, desistiu nesta semana. Composto pelas brasileiras CVS, Encalco e ATP, o consórcio que contava com a participação da operadora ANA Aeroportos de Portugal não teve tempo suficiente para discutir todas as tratativas entre os participantes. O grupo protocolou pedido de impugnação do edital à Agência Nacional de Aviação civil (Anac), mas a solicitação foi negada. "Não conseguimos, houve pouco tempo para negociar todos os detalhes. Talvez na próxima participemos", diz Luciano Amadio, presidente da Associação Paulista de Empresários de Obras Públicas (Apeop) e representante da CVS.

Segundo o **Valor** apurou, o grupo fluminense MPE chegou a negociar com diferentes operadores estrangeiros, mas também não deve ter tempo hábil para elaborar suas propostas.

Última chamada

Principais integrantes dos consórcios

Brasileiras	Estrangeiras
■ EcoRodovias	Fraport (Alemanha)
■ CCR	Flughafen Zurich (Suíça)
■ OHL Brasil	Aena (Espanha)

Entre as confirmadas, a Triunfo Participações e Investimentos foi uma das últimas a fazer um posicionamento oficial sobre as parcerias. Por meio de fato relevante enviado à Comissão de Valores Mobiliários (CVM), o grupo divulgou que firmou termo de compromisso com a Egis Airport Operation (operadora francesa que tem concessão de 11 aeroportos com 13 milhões de passageiros/ano no total) e a UTC Participações (holding controladora da TEC Incorporações e Empreendimentos Imobiliários e UTC Engenharia). As três participarão do leilão em conjunto.

Ontem, o diretor de relações com o investidor da CCR (grupo controlado por Andrade Gutierrez e Camargo Corrêa), Arthur Piotto, confirmou que a companhia irá apresentar propostas. Perguntado se o grupo concentraria atenções em um ou outro empreendimento (pelas regras do edital, só é possível ganhar um dos aeroportos), Piotto disse que "a ideia" é fazer ofertas para os três.

A CCR disputará os aeroportos com a suíça Flughafen Zurich AG, operadora do aeroporto de Zurique, na Suíça. Piotto não informou, no entanto, detalhes sobre a composição do consórcio. É possível, por exemplo, que a sociedade seja integrada também por um fundo de investimentos - segundo informou Leonardo Vianna, diretor de novos negócios do grupo, em meados de janeiro.

Fontes confirmam a entrega de propostas da EcoRodovias. O grupo, contudo, assim como a maioria dos outros participantes, não dá detalhes sobre a eventual preferência por um ou outro terminal. Felix von

Berg, diretor de projetos da alemã Fraport, disse ao **Valor** no ano passado que a preferência natural da sociedade seria por Guarulhos.

Analistas ouvidos pela reportagem, no entanto, dizem que Campinas também faz sentido na estratégia da sociedade, pelo fato de o aeroporto ter forte movimentação de cargas. O grupo EcoRodovias tem atuação em logística por meio da Elog e possui um grande terminal de cargas perto de Campinas. Por mais que haja o leilão a viva-voz na segunda-feira (dia 6), a entrega de propostas é importante porque, caso um aeroporto só receba uma proposta válida, o grupo que fez a oferta automaticamente leva a concessão e suas propostas para os outros empreendimentos são descartadas. Isso porque o edital proíbe um mesmo grupo levar duas concessões - resultado do desejo do governo federal por ter concorrência entre os terminais.

Especialistas não arriscam dar palpites sobre o favoritismo de um ou outro grupo, ou sobre se um aeroporto será mais concorrido que outro. "Cada terminal combina com a estratégia de uma companhia", diz um analista que prefere não se identificar.

Com isso, são pelo menos nove sociedades confirmadas: EcoRodovias e Fraport, CCR e Zurich, OHL Brasil e Aena, Odebrecht e Zurich, Engevix e Corporación América, Galvão e Flughafen München, Fidens e ADC&HAS, Queiroz Galvão e BAA, e Triunfo e Egis.

[<inicio>](#)

Valor Online
02 de fevereiro

Partidos disputam "PAC do Entorno"

Por Caio Junqueira | De Águas Lindas de Goiás



Dilma, Marconi e Agnelo: propostas para a região do entorno do Distrito Federal vão desdeanel viário e ferrovia à reforma de escolas e pavimentação de ruas. No momento em que o Brasil se consagra como uma das estrelas da nova ordem econômica mundial, sua capital federal, patrimônio histórico da humanidade e joia da arquitetura modernista, enfrenta em sua extrema periferia um grave e cada vez maior problema social: altos índices de violência e desemprego, transporte público precário, ausência de equipamentos públicos de saúde e educação que supram a demanda.

Formado por 20 municípios goianos e 1 milhão de pessoas, o chamado entorno do Distrito Federal integra cada vez mais uma grande mancha urbana junto a Brasília que tende a ser, em alguns anos, a terceira maior metrópole do Brasil. Diante desse cenário, pela primeira vez o governo federal acena com um programa específico - um "PAC do Entorno" - estimado em R\$ 6 bilhões.

Tudo para amenizar o grande contraste com o centro do Distrito Federal. Um estudo recente apontou que Brasília, apesar de ter a maior renda per capita do país, tem também a periferia com maior diferença de renda em relação ao seu núcleo. Para piorar, essa população sofre uma crise de identidade. Afinal, quem deve assisti-los: o Distrito Federal, Goiás, ou a União?

Ao enfrentarem-se por espólio de Roriz, Marconi Perillo e Agnelo Queiroz divergem sobre prioridades para região

A questão é que esses municípios são muito mais ligados a Brasília do que a Goiânia. Dos 159.378 habitantes do município de Águas Lindas de Goiás, situado a 51 km do centro da capital, por exemplo, calcula-se que cerca de 90 mil - mais da metade deles - se deslocam todos os dias para trabalhar ou procurar de empregos de baixa renda na capital federal. Além disso, a cada dia desembarcam na cidade migrantes de todos os locais para ali se fixar e seguir a mesma rotina.

"Temos conhecimento quase nenhum de Goiás. Tudo aqui gira em torno de Brasília. Os jornais e rádios são de lá. A avenida principal é a JK. O principal bairro é o Jardim Brasília. Quem chega para morar aqui está pensando em Brasília", diz o prefeito de Águas Lindas, Geraldo Messias (PP).

O que se passa ali não é um fenômeno isolado. Trata-se da síntese desse grupo de cidades, em especial as fundadas nos anos 1980 e 1990 já em decorrência da forte migração. De olho na oferta de empregos braçais proporcionada pelo surto imobiliário e de renda no Distrito Federal, essas pessoas se aglomeram nos seus arredores.

Os efeitos para os dois lados da divisa são perversos. Os congestionamentos nessas rotas nas horas de pico são imensos, com as estimadas 300 mil pessoas que se deslocam diariamente para Brasília. As pessoas também buscam melhores atendimentos na rede pública de saúde e educação do Distrito Federal, incapaz de receber esse excedente. E, como não há emprego para todos, a criminalidade aumentou. As taxas de homicídio, latrocínio e estupro chegam ao triplo da média nacional.

Os governadores dos partidos arquirrivais em âmbito nacional, Agnelo Queiroz (PT), do Distrito Federal, e Marconi Perillo (PSDB), de Goiás, avaliaram que o problema era de dinheiro e foram ao Palácio do Planalto pedir à presidente Dilma Rousseff recursos para a região. Ela pediu aos dois que elaborassem um plano de ação conjunto na região, nos moldes do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Não falou em valores, mas a previsão é de R\$ 6 bilhões.

A Região Metropolitana de Brasília

Índices sociais e econômicos destoam dos da capital



O que deveria ser um bom sinal do Palácio do Planalto acabou se tornando, contudo, o deflagrador de divergências entre os dois Estados e das disputas eleitorais entre quatro dos mais importantes partidos do país: PT, PSDB, PSB e PMDB. Incensados com a inédita conjunção de poder no Palácio do Planalto e no Palácio dos Buritis, os petistas viram no PAC a chance de capitalizar eleitoralmente em uma região em que sempre tiveram dificuldades em âmbito municipal e estadual.

Até se tornar uma das principais rotas migratórias do país nos anos 1990, quem reinou no entorno foi Joaquim Roriz. Natural de Luziânia, a principal cidade da região, foi vice-governador de Goiás em 1987 e depois governador biônico do Distrito Federal nomeado pelo então presidente José Sarney (PMDB). Após a autonomia política do Distrito Federal, foi governador eleito por três vezes, ocasiões em que ficou conhecido por promover transferências de títulos eleitorais de moradores do entorno para que votassem nele em Brasília. Antipetista declarado, em todos esses movimentos sufocou qualquer possibilidade de afloramento do PT.

Mas foi com a chegada de Marconi Perillo ao governo de Goiás em 1998 que o entorno elegeu o seu cacique. Atento ao crescimento ano a ano de eleitores na região, fez notar pela primeira vez que havia um governo do Estado para esses municípios. Sua principal arma foi o programa de distribuição de renda que criou, o Renda Cidadã. Também incentivou filiações ao seu partido e formou novas lideranças tucanas tanto nos antigos municípios surgidos ali no início do século XVIII em decorrência do ciclo econômico do ouro, como Formosa e Luziânia, como nos novos que iam se emancipando a partir de suas periferias. Eram oito municípios até 1960. Nos 20 anos seguintes vieram mais dois. Nos anos 1980, mais três. E entre 1990 e 1995, outros nove.

"Enquanto o PSDB identificou no entorno um grande filé solto de lideranças, nós não percebemos isso. Agora finalmente conseguimos convencer o PT nacional de que aqui é um dos principais veios da política nacional. As grandes forças políticas detectaram esse nicho. Quantos locais no país juntam milhões de eleitores como aqui? O PAC ajuda substancialmente nessa estratégia", afirma Arquicelso Bites, assessor especial da Secretaria de Estado do entorno do Distrito Federal.

Candidato petista derrotado em eleições majoritárias anteriores, ele é um dos responsáveis por elaborar um relatório a pedido do governador Agnelo Queiroz sobre o cenário eleitoral no entorno. A estratégia é levar a aliança com o PMDB ao maior número possível de lugares. Também opina sobre os programas do "PAC do Entorno", apesar de todas as funções do programa estarem centralizadas na Secretaria de Governo, comandada por Paulo Tadeu (PT).

Foi essa centralização com petistas que causou desconforto ao PMDB do vice-governador Tadeu Filippelli. Coordenador do PAC nacional na cidade e de todo o setor de obras, serviços e transportes, ele nem sequer foi consultado sobre eventuais projetos. Isso fez com que o empenho em caminhar junto com o aliado não causasse tanto entusiasmo nos pemedebistas como nos petistas. A ordem é compor onde for possível, "respeitando as particularidades locais".

À revelia do principal aliado, o texto elaborado pelo Palácio dos Buritis para ser apresentado a Dilma tem como principais projetos a construção de um anel viário passando por Formosa, Unaí, Cristalina, Luziânia, Alexânia; de um aeroporto de cargas em Planaltina; de um trem de passageiros entre Luziânia e Brasília; de Unidades de Pronto Atendimento de Saúde; e acordos de cooperação técnica com o Ministério da Justiça e o governo de Goiás na área de segurança pública.

Entretanto, setores do próprio PT contestam essas prioridades. Avaliam que o mais necessário é fazer uma ligação do entorno com a ferrovia Norte-Sul e com um gasoduto que passaria pelo Triângulo Mineiro. Com capacidade de escoamento e energia disponíveis, a região poderia atrair indústrias e, desse modo, gerar emprego para a população excedente.

"Todas as regiões metropolitanas do país implantaram um parque industrial nos arredores. Não dá mais para tratar aqueles municípios como uma área separada. Hoje tudo integra a região metropolitana de Brasília", diz Júlio Miragaya, coordenador do programa de governo na área econômica de Agnelo e atual diretor de gestão de informações da Companhia de Planejamento do Distrito Federal. O problema, contudo, é que lobbies do transporte coletivo e das distribuidoras de energia se opõem a esse modelo e tem atuado para que eles não entrem nas propostas.

Sem envolver valores, o esboço desenhado pelo governo do DF tem 41 páginas e difere substancialmente do texto produzido pelo braço-direito de Perillo, o secretário de Planejamento de Goiás, Giuseppe Vecchi. Com mais de 200 páginas, ele apresenta grandes projetos como a ferrovia de Luziânia e o anel viário, mas não se esquivava de solicitar a realização de dezenas de pequenas obras, como pavimentação de ruas e reforma de escolas. Tal nível de detalhamento levantou críticas dos petistas de Brasília, que veem no relatório a intenção do tucano de apenas querer satisfazer e manter seu reduto eleitoral.

"É bem abrangente mesmo. Não é um levantamento emergencial, é um levantamento de soluções. Calculamos quantos quilômetros de pavimentação cada município precisa, quantas escolas precisam ser reformadas", afirma Professora Edna (PSDB), secretária do entorno por Goiás, e candidata derrotada a deputada estadual nas eleições de 2010. Ela afirma que a falta de asfalto influencia sobremaneira na segurança dos municípios, uma vez que as viaturas policiais não conseguem chegar aos locais das ocorrências.

A segurança pública é o ponto de maior divergência entre os dois Estados. Goiás pediu um aumento no efetivo policial de 2 mil para 8 mil homens, o que gerou críticas pelo Distrito Federal. A razão: gastos com custeio não deveriam entrar no "PAC do Entorno", apenas investimentos.

O problema é que, para o comando da polícia goiana, a violência do entorno é um problema, no mínimo, a ser compartilhado com o Distrito Federal, já que o crescimento dessas cidades se dá pela existência de oferta de empregos em Brasília. O tenente coronel Giovanni Bonfim Jr., gerente policial militar do Gabinete de Segurança do entorno instalado por Perillo, afirma que ignorar essa relação é colocar em risco a população do Distrito federal.

"Criminoso não respeita fronteira nem divisa. Ele olha para os dois lados e principalmente para onde está o dinheiro", diz. Segundo ele, as taxas de criminalidade aos poucos avançam rumo ao Plano Piloto, região central e nobre de Brasília. Só que esses dados não são divulgados pela Secretaria de Segurança Pública do Distrito Federal, que apresenta apenas dados gerais do DF, sem especificação por área. "Isso disfarça a criminalidade interna. A segurança do DF está tranquila enquanto ela aparentemente estiver no entorno".

Se nada for feito para conter a criminalidade - a taxa de homicídios, por exemplo, cresce 20% ao ano no entorno -, ele prevê prejuízos na Copa de 2014: "Dentro de dois anos, haverá uma Copa do Mundo e o turista correrá o risco de não poder conhecer a região de carro porque terá de atravessar o entorno". Alguns dados apresentados por ele servem de alerta. Há 5 mil mandados de prisão por homicídio, latrocínio e estupro aguardando cumprimento; 10 mil inquéritos policiais nunca investigados, sendo 3 mil só de homicídios; e 600 presos em regime semiaberto soltos nas ruas, dos quais 80% praticando crimes. Ele conclui: "Quem está cercado é o DF".

Os goianos querem que, se não prosperar no PAC, ao menos parte do Fundo Constitucional do Distrito Federal - repasse da União que neste ano deve ser de cerca de R\$ 10 bilhões -, seja destinado à segurança da região. Novamente encontraram a rejeição do PT.

Mas a ideia encontra respaldo dentro da base de Agnelo. Na tribuna do Senado, Rodrigo Rollemberg (PSB-DF) propôs que um percentual por ano fosse destinado a uma espécie de fundo a ser gerido pelos

municípios do entorno, Goiás e o Distrito Federal. O índice crescerá até chegar a 5% definitivos, todo ano.

Agnelo e seus partidários não gostaram. Consideraram-na eleitoreira à medida que o senador é tido como um dissidente em potencial que será o principal adversário do petismo nas eleições locais de 2014, dentro do projeto nacional de ocupação de espaços do PSB, idealizado pelo seu presidente nacional, o governador de Pernambuco, Eduardo Campos.

Eleitoral ou não, Rollemberg adotou a bandeira e programa seminários neste semestre sobre o entorno no Senado. "O entorno é vítima de uma omissão histórica do Distrito Federal. Todos os governadores, sem exceção, viraram as costas para ele como se fosse um problema só de Goiás. É preciso perceber que os principais problemas do Distrito Federal, saúde, segurança e transporte, decorrem de problemas no entorno", diz. Após as críticas, ele alterou a sua proposta. Considera que o fundo deve se manter intacto, mas que a mesma fórmula deve ser usada com os recursos do Orçamento do GDF.

O PSB também avança em outra frente. O ministro da Integração Nacional, Fernando Bezerra Coelho (PSB), tirou do papel a Superintendência do Desenvolvimento do Centro-Oeste (Sudeco) e para ela nomeou Marcelo Dourado, um dos principais técnicos do partido em Brasília. Seu primeiro ato foi instalar o Conselho Administrativo da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno (Coaride), órgão por lei responsável pela região. O segundo passo foi se antecipar à discussão do PAC e buscar recursos para implementar o trem de Luziânia a Brasília, além de outra linha de trem de Brasília a Goiânia. "Não vou ficar esperando sair alguma coisa. Quem tem competência legal para atuar na região é o Coaride e a Sudeco", afirma Dourado.

[<início>](#)

Valor Online
02 de fevereiro

Em reestruturação, Inepar tenta fazer as pazes com o mercado

Por **Natalia Viri** | De São Paulo



Representante de minoritários, Joaquim Paiffer passará a integrar o conselho de administração da Inepar em abril. Pressionada pelos minoritários, a Inepar, que produz equipamentos para o setor de infraestrutura, óleo e gás, tenta buscar um melhor padrão de governança. A empresa abriu 2012 com o anúncio da criação de um "comitê de relações com o mercado" e comunicou a indicação de um minoritário para o conselho de administração.

Já nesta semana, Atilano Oms renunciou ao cargo de diretor-presidente, que ocupava desde 1968, quando fundou a companhia. Ele permanecerá apenas como presidente do conselho de administração. A renúncia atende a uma exigência do Nível 1 de governança corporativa da BM&FBovespa - segmento para o qual a companhia migrou em março do ano passado -, que não permite a sobreposição dos cargos.

O irmão de Atilano, Jauvenal Oms, também renunciou ao cargo de diretor administrativo e financeiro e permanece agora apenas como conselheiro.

O substituto de Atilano no comando da companhia será César Fiedler, presidente da Ilesa, subsidiária da Inepar que fornece equipamentos para a indústria de petróleo.

A saída de Atilano da presidência era aguardada pelo mercado. Mas os investidores esperavam que isso fosse demorar mais algum tempo, já que, de acordo com o regulamento da bolsa, as empresas têm até três anos para fazer a transição no caso de sobreposição de cargos.

Em um longo processo de reestruturação, que se arrasta desde o começo dos anos 2000, a empresa viu o valor de suas ações cair de aproximadamente R\$ 50 na década de 1990 para os cerca de R\$ 2,50 a que são cotadas atualmente.

A reestruturação operacional já está praticamente concluída, de acordo com o diretor de relações com investidores, Dionísio Leles. "Nossa carteira de pedidos passou de R\$ 1,6 bilhão em 2006 para um patamar próximo de R\$ 5 bilhões em 2011."

Mas a empresa vem trocando os pés pelas mãos no que diz respeito à conclusão de sua reestruturação financeira, o que causou incômodo entre os minoritários.

Uma das trapalhadas diz respeito à incorporação da Inepar Energia, anunciada em 2011. A conclusão dessa operação é crucial pra que a empresa possa vender a fatia da controlada na hidrelétrica Cematec, avaliada em cerca de R\$ 350 milhões. Esse valor seria utilizado para quitar parte de uma dívida de R\$ 600 milhões com o BNDES.

A incorporação foi atrasada - e deve ser concluída apenas no fim de fevereiro -, pois o comitê que deliberou sobre o valor da Inepar Energia não foi formado por membros independentes, como prevê o parecer 35 da Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

Um erro tolo na avaliação de Abdon Murad Júnior, acionista da Inepar que coordena um fórum on-line pelo qual circulam cerca de 200 investidores da empresa por dia.

O fórum organizado por Murad conseguiu o que parece impossível para muitas empresas: se aproximou da gestão da Inepar e endossou a indicação de um minoritário para uma vaga no conselho de administração.

"O Atilano sempre foi muito aberto a conversa e sugestões", explica. "Nosso fórum conseguiu reunir as reivindicações dos minoritários e levar até a companhia."

Por isso, neste mês, quando foi criada uma vaga no conselho de administração da Inepar, Atilano pediu sugestões ao fórum. Entre eles surgiram o nome de Marcos Elias, gestor da Empiricus, que investe na companhia e cobra resultados da Inepar em seus relatórios de análise, e o de Joaquim Paiffer.

Por maioria, o nome de Paiffer, agente autônomo ligado à CM Capital Markets e que detém cerca de 2% das ações da empresa, foi escolhido pelo fórum e a empresa acabou por indicá-lo para o conselho.

Em entrevista ao **Valor**, Paiffer explica que sempre teve um bom diálogo com Atilano. "O problema é que, com o mercado, o diálogo é mais truncado."

O administrador, de apenas 26 anos, deve tomar posse no conselho em abril. Entre suas prioridades, afirma, está a responsabilidade de fazer a ponte com os pequenos acionistas.

[<inicio>](#)

Valor Online **02 de fevereiro**

Setor usou até agora só 25% da verba do BNDES

Por De Brasília

Um ano depois de lançado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o programa Procopa Turismo, criado para financiar a construção e reforma de hotéis que apoiarão a Copa do Mundo de 2014, não utilizou até agora 25% de recursos reservados. O BNDES colocou R\$ 1 bilhão à disposição do setor. O prazo para sacar o crédito vence em dezembro deste ano. Dados levantados no banco apontam que, até o momento, apenas R\$ 245,1 milhões em projetos foram aprovados. Outros R\$ 134,7 milhões em empreendimentos estão em fase de análise. Dos 12 Estados que receberão os jogos, apenas quatro já obtiveram recursos do Procopa Turismo, embora o déficit de leitos seja uma realidade em quase todas as cidades-sedes. O Rio, que tem quatro projetos aprovados, lidera a lista de créditos do banco estatal, respondendo sozinho por R\$ 187,4 milhões em financiamento, mais de 75% do total contratado.

Em resposta encaminhada ao **Valor**, o BNDES informou que, dos 134,7 milhões de projetos em análise, 37% destinam-se ao financiamento de hotéis na região Nordeste do país. Os outros 63% estão ligados a projetos na região Sudeste. O banco não quis dar detalhes dos empreendimentos por ainda estarem em fase de estudo. De acordo com o BNDES, R\$ 49,7 milhões estão atrelados a reforma de hotéis. Os demais R\$ 85 milhões são destinados à construção de unidades.

Para a Federação Brasileira de Hospedagem e Alimentação (FBHA), o resultado do Procopa Turismo é tímido por causa das garantias exigidas pelo BNDES para liberar o recurso. "Não evoluímos na cultura de financiamento. Ainda persistem os problemas de exigências creditícias exageradas, como a comprovação de ativos e garantias acima de 100% do projeto financiado", diz Alexandre Sampaio,

presidente da FBHA. "Com prazo de 20 anos de financiamento, carência de seis meses e juros de 6,5% mais TLJP, o programa oferece um dinheiro muito barato em relação aos preços do mercado, mas a falta de flexibilização de regras de garantia dificulta o acesso."

Quando o assunto é financiamento de estádio, a situação muda. O BNDES fechou o ano passado com dez projetos em carteira, totalizando R\$ 3,589 bilhões para financiamento. O chamado Procopa Arenas, que também tem validade até dezembro deste ano, prevê recursos de até R\$ 400 milhões, ou 75% do valor total do projeto. **(AB)**

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo **02 de fevereiro**

Leilão de aeroportos, hoje, terá modelo inédito

Sob o argumento de aumentar a concorrência, o governo montou um modelo de leilão para conceder os aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas que é considerado inédito no país por empresas e advogados especializados no assunto.

Os interessados terão até as 16h de hoje para apresentar suas propostas iniciais na Bovespa. Vence quem propor o maior valor de outorga (prestação mensal pelo uso) para cada terminal.

A principal inovação está na seleção das propostas iniciais escritas: só vão para a segunda parte, em que são feitos lances orais, os consórcios que tiverem dado valor de até 90% da proposta do consórcio primeiro colocado.

Ontem, o TCU aprovou o edital de concessão dos aeroportos.

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo **02 de fevereiro**

Após Pernambuco, arena na Bahia entra em greve

DE SÃO PAULO - Os dois estádios colocados em xeque para a Copa das Confederações-13, teste para o Mundial-14, enfrentam greve de funcionários. A Odebrecht toca as obras de ambos.

Ontem, os operários da Fonte Nova, em Salvador, cruzaram os braços por melhores condições de trabalho. A construção da Arena Pernambuco, na região metropolitana do Recife, completou nove dias em greve. Na Bahia, a OAS também integra o consórcio.

Em outubro, as duas sedes foram colocadas em "stand-by" pela Fifa. Elas só vão se juntar a Rio, Brasília, Belo Horizonte e Fortaleza na Copa das Confederações-2013 caso estejam com o cronograma em dia.

Segundo o sindicato à frente da paralisação baiana e que também comanda a pernambucana, "os operários [de Salvador] constataram uma série de descontos indevidos ao receber o salário de janeiro".

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo **02 de fevereiro**

Entregue primeira proposta para leilão de aeroportos

SILVANA MAUTONE - Agencia Estado

SÃO PAULO (AE) - Pelo menos um consórcio entregou até agora proposta para o leilão dos aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília na sede da BM&FBovespa, em São Paulo. As pessoas que entregaram os documentos não revelaram quais empresas representam. A corretora é o HSBC.

Esta quinta-feira é a data limite para a entrega das propostas e da documentação exigida. Elas podem ser entregues até as 16h. O leilão está marcado para a próxima segunda-feira, 6, às 10h, na BM&FBovespa.

Os consórcios podem apresentar ofertas para todos os aeroportos, mas só poderão ganhar a concessão de um deles. O preço mínimo estabelecido para o aeroporto de Guarulhos, considerado a "joia da coroa" pelo mercado, é R\$ 3,424 bilhões. No caso de Viracopos, o preço mínimo é R\$ 1,471 bilhão. O de Brasília é R\$ 582 milhões.

Irão para a disputa viva-voz os consórcios que oferecerem as três maiores ofertas válidas para cada um dos três aeroportos e os que apresentarem ofertas cujo valor for equivalente a pelo menos 90% da maior oferta válida.

Os vencedores serão os consórcios cujas ofertas combinadas dos três aeroportos propiciem ao governo a maior arrecadação. De acordo com os preços mínimos estipulados, a União arrecadará com a licitação dos três aeroportos pelo menos R\$ 5,477 bilhões.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
02 de fevereiro

Dilma desandou

O Estado de S.Paulo

São impropriedades as críticas à presidente Dilma Rousseff por sua recusa em abordar as violações dos direitos humanos sob a ditadura que vigora em Cuba há meio século. Mas ela merece ser criticada - duramente - pelo palavrório com que tentou justificar em Havana o seu silêncio em face da política repressiva do regime dos irmãos Castro.

Dilma foi a Cuba, na sua primeira visita de Estado à ilha, para promover os interesses econômicos brasileiros. Por intermédio do BNDES, o País banca 70% do mais ambicioso empreendimento privado ali em curso - a transformação do Porto de Mariel em um dos maiores da América Latina, ao custo aproximado de US\$ 1 bilhão. A obra é tocada pela construtora brasileira Odebrecht. O Brasil, apenas o quarto parceiro comercial de Cuba, só tem a ganhar com a ampliação da sua presença econômica na ilha, a exemplo do que fizeram, sobretudo no setor de turismo, a Espanha e o Canadá. Ganhará tanto mais - e esse deve ser o raciocínio estratégico de Brasília - se e quando se normalizarem as relações entre Havana e Washington. Trata-se de estar desde logo ali onde a concorrência virá com tudo. Nesse quadro, não se deveria esperar que a presidente usasse a mesma mão com que assinou, metaforicamente, os cheques do novo espaço que o empresariado brasileiro ambiciona ocupar em Cuba para investir de dedo em riste contra os seus anfitriões. Nos últimos dois anos, o ditador Raúl Castro iniciou um programa de abertura econômica que, embora tropeçando na pachanga local, pretende ser uma versão caribenha do modelo chinês: economia de mercado com mordida política. A propósito, desde que a China se abriu, a nenhum chefe de governo brasileiro ocorreu condenar as suas políticas liberticidas - e a nenhum comentarista ocorreu condená-lo por isso.

É também descabida a evocação da visita ao Brasil, sob a ditadura militar, do então presidente americano Jimmy Carter - que não só fez chegar ao homólogo Ernesto Geisel seu protesto pelo que se passava nos porões do regime, como ainda recebeu um dos maiores defensores dos direitos humanos no País, o cardeal dom Paulo Evaristo Arns. É verdade que militantes como Dilma Rousseff, que sentiram literalmente na carne o que era se opor aos generais, devem ter se regozijado com a iniciativa de Carter. Logo, ela deveria imitá-lo em Havana. Lembre-se, no entanto, que o que trouxe Carter ao Brasil foi o contencioso desencadeado pelo acordo nuclear do País com a Alemanha, tido em Washington como o atalho aberto pelos militares para chegar à bomba atômica. Sem falar nas pressões das entidades americanas de direitos humanos pela condenação ao Brasil - o que inexiste aqui em relação a Cuba.

Critique-se Dilma não pelo que calou, mas pelo que falou. Expressar-se, como se sabe, é uma peleja para a presidente - talvez por isso seja tão avara com as palavras em público. (Há quem diga que quem não fala bem não pensa bem, mas esse, quem sabe, é outro assunto.) Perguntada pelos jornalistas que a acompanhavam sobre direitos humanos em Cuba, Dilma desandou. Poderia ter respondido protocolarmente que, dada a sua condição de chefe de Estado visitante, não poderia se manifestar sobre questões internas do país anfitrião, como seria inadmissível que um hóspede oficial do governo brasileiro fizesse algo do gênero em relação ao País - e ponto final. Em vez disso, saiu-se com um bestialógico sobre o "telhado de vidro" sob o qual estaria o mundo inteiro, democracias e ditaduras, nessa matéria. Ainda na linha da "primeira pedra", disparou incongruamente um torpedo contra os Estados Unidos, pela "base aqui que se chama Guantánamo". À parte a trôpega retórica, ao se referir à instalação americana em Cuba, onde 171 acusados de terrorismo mofam sem direito a julgamento, a incontinência verbal levou Dilma a virar contra si a "arma de combate político-ideológico" que, segundo ela - neste caso com razão - não deve predominar no debate sobre direitos humanos seja onde for. Resta ver, na hipótese de lhe perguntarem sobre Guantánamo na visita que um dia fizer aos Estados Unidos, em retribuição à do presidente Obama, se ela falará dos presos políticos cubanos.

O Globo
02 de fevereiro

TCU ignora problemas e dá sinal verde ao leilão dos aeroportos

Autor(es): Geralda DocaRonaldo D"Ercole

Para tribunal, disputa deve ocorrer na segunda devido à proximidade da Copa

BRASÍLIA e SÃO PAULO. O Tribunal de Contas da União (TCU) ignorou problemas detectados pela própria equipe técnica no edital de concessão dos aeroportos e de falhas na condução do processo pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) e deu sinal verde para que o governo faça o leilão, na segunda-feira, dos terminais de Guarulhos, Brasília e Viracopos. Alegando a proximidade da Copa de 2014 e a necessidade de resolver o gargalo na infraestrutura aeroportuária, o ministro relator do processo, Aroldo Cedraz, votou a favor da aprovação e foi seguido pelos demais.

- Eu diria que esse não é o modelo ideal. É simplesmente o modelo possível hoje - admitiu. Hoje, às 16h, termina o prazo para que os consórcios interessados entreguem os envelopes com as propostas para assumir os terminais. Amanhã, a Anac divulga os nomes das empresas que não foram habilitadas.

Durante a votação pelo plenário do TCU, não faltaram críticas ao processo. No próprio voto, o ministro lembrou que as recomendações feitas pelo tribunal ao aprovar a primeira etapa (modelagem econômica), em dezembro, não foram atendidas. Disse ainda que os esclarecimentos foram insatisfatórios e que o edital tem cláusulas "ambíguas". Fala também em "discrepância" no cálculo de custos de equipamentos utilizados nos terminais.

A atuação da Anac, que alterou o cronograma diante da dificuldade em responder a 1.382 questionamentos ao edital, foi atacada pelo TCU. A ata com os esclarecimentos só foi publicada na terça-feira. Com isso, teve que adiar a data para impugnações e entrega dos envelopes.

Entre as cláusulas ambíguas, o TCU citou a participação de até 2% de estrangeiros no consórcio vencedor. A quota foi fixada pelo governo para evitar conflito de interesses, pois várias empresas são sócias de operadores aeroportuários no exterior. Para o TCU, o texto pode gerar interpretações que levem a uma participação maior na empresa que assumirá os terminais.

Advogada destaca vitória
do governo

Outro ponto destacado foi a participação da Infraero no consórcio vencedor, que o Executivo manteve em 49%. Em dezembro, o TCU recomendara que essa fatia fosse reavaliada para não prejudicar a eficiência.

Mas, para não atrasar o processo, o TCU recomendou que, nas próximas privatizações, o governo analise a "real necessidade" de participação da Infraero. E a corte anunciou que, diante da falta de especificações dos materiais a serem empregados nas obras, acompanhará a aplicação desses investimentos.

Também foi alvo a falta de planejamento do Executivo, que decidiu privatizar quatro terminais sem ter pronto um plano de outorgas para todos os aeródromos do país e a necessidade de aumentar a infraestrutura para acompanhar a demanda.

- Foi uma vitória do governo, já que, quando analisou a modelagem econômica e financeira, em dezembro, o TCU havia feito uma série de recomendações que não foram atendidas. Faltas que não foram consideradas suficientes para parar o processo - diz a advogada Letícia Queiroz, do escritório Siqueira Castro, que assessora um consórcio.

Apesar dos problemas levantados, o TCU argumentou que a concorrência não será prejudicada. Em nota, a Secretaria de Aviação Civil informou que a aprovação do TCU representa um marco e rebateu críticas.

Já a Embratur lançou ontem um programa para incentivar o uso de voos fretados em rotas internacionais para promover o turismo brasileiro no exterior e facilitar a vinda de estrangeiros ao Brasil na Copa de 2014 e nas Olimpíadas de 2016. O programa Voo Direto oferecerá um total de R\$ 8 milhões aos estados que apresentarem projetos.

