

20\01\2012

[Dilma sanciona o Plano Plurianual e corta R\\$ 35,7 bilhões para obras faraônicas](#)

[Produção de aço registrou expansão de 6,8% em 2011](#)

[AGU reverte suspensão a usinas do rio Teles Pires](#)

[BNDES libera regras para financiar aeroportos](#)

[Salário afeta custo de construção](#)

[Madeira sustentável vira solução contra “apagão”](#)

[Metrô e Via Amarela são condenados](#)

[Fifa insiste com Lei Geral e critica atraso de Natal](#)

[Regra impede seguradoras de participar da licitação](#)

[Empreiteiras querem restringir disputa](#)

[BNDES financiará até 80% do custo de concessionário](#)

[Indefinição da política fiscal turva a trajetória dos juros](#)

[Desembolso do banco para o setor cai 22%](#)

[O ambiente não aceita desaforos, diz Giannetti](#)

[Ferrous segue na busca de sócio estratégico](#)

[Ibama liberou 32% mais licenças no ano passado](#)

[Elite das commodities tem 52% da balança comercial](#)

[Cobertura vai proteger da chuva produtos no embarque em Santos](#)

[Arena de Natal, atrasada, ganha monitoramento](#)

[R\\$ 107 mi não acabam com alagamentos](#)

[TCU decide manter suspensa licitação do Rodoanel norte](#)

[Empresas aéreas se apertam](#)

[São Paulo terá sorteio de evento-teste](#)

[Metrô é condenado a indenizar INSS por cratera](#)

[AGU reverte suspensão imposta a usinas do Rio Teles Pires](#)

[Servidores se mobilizam e ameaçam greve](#)

[Grupo alemão pode anunciar hoje venda da siderúrgica CSA no Rio](#)

[Anac atrasa respostas cruciais para licitação](#)

Jornal do Estado de Minas
20 de janeiro

Dilma sanciona o Plano Plurianual e corta R\$ 35,7 bilhões para obras faraônicas

Presidente vetou emendas apresentadas no Congresso para empreitadas como construção de hidrelétricas e ferrovias

Josie Jerônimo
Vinícius Sassine

Brasília – A presidente Dilma Rousseff sancionou nessa quinta-feira o Plano Plurianual (PPA) 2012/2015 cortando R\$ 35,7 bilhões em programações de obras de infraestrutura que foram aprovadas pelo Congresso. Dos R\$ 5,4 trilhões do PPA para os próximos quatro anos, R\$ 102 bilhões são destinados a emendas parlamentares. Os dispositivos vetados pela presidente fazem parte da lista de obras faraônicas incluídas no plano de investimentos do governo por interesses políticos de parlamentares.

Entre as obras barradas está a implantação da usina hidrelétrica do Ribeirão, no Rio Madeira. Uma emenda da deputada Marinha Raupp (PMDB-RO) garantiu R\$ 10 bilhões em investimentos federais para a nova hidrelétrica, obra mais cara do PPA. A construção de eclusas no Rio Madeira, outra proposta de Marinha aprovada no PPA, também acabou vetada.

O novo porto de Natal, o ramal Paraíba da ferrovia Nova Transnordestina, e a construção de uma ponte para interligar a BR-319 à Rodovia AM-070, no estado do Amazonas, integram a lista das grandes obras rejeitadas, porque foram incluídas no PPA sem consulta prévia do governo. “Trata-se de empreendimentos de grande porte que não possuem estudos prévios de viabilidade técnica, econômica, ambiental e social necessários à sua implementação. O início de obras nessas condições aumentaria significativamente o risco de pulverização de recursos, de dilatação de prazos, de execução e de paralisação de obras”, diz o texto da Presidência da República.

O critério político-partidário pesou na aprovação de emendas no PPA. A obra da usina hidrelétrica vetada por Dilma, por exemplo, foi uma emenda da mulher do presidente nacional do PMDB, o senador Valdir Raupp (RO). A assessoria da deputada Marinha alegou que a proposta havia sido apresentada por um acordo de bancada. O porto de Natal, obra que teve R\$ 2 bilhões destacados por emenda da bancada do Rio Grande do Norte e vetada pela presidente, é um dos empreendimentos tidos como obras faraônicas decididas no âmbito do Legislativo.

AUSTERIDADE O enxugamento de R\$ 35,7 bilhões no plano de investimentos do governo, por meio de cortes de iniciativas e de readequação de programas de obras, reflete a política de austeridade do governo Dilma Rousseff. Quando um empreendimento é incluído no Plano Plurianual, a ação destacada pode receber recursos orçamentários no ano posterior à sua aprovação. Assim, quanto maior o número de obras contempladas no PPA, maior a chance de a Lei Orçamentária Anual de 2013 destinar recursos para obras que não estão na lista de prioridades do governo.

Para conciliar a manutenção dos programas sociais e o equilíbrio da área financeira, a presidente luta contra a criação de despesas fixas, que comprometem os recursos orçamentários. Hoje, Dilma sancionará o Orçamento de 2012, aprovado pelo Planalto sem a criação de gastos, no formato ditado pelo Planalto. A tendência é que seja sancionado na íntegra. O único dispositivo que corre o risco de ser vetado são as chamadas “emendas de prefeito”, que mobilizam cerca de R\$ 2 bilhões em recursos para os municípios aplicarem em projetos de saúde.

APROVAÇÃO RÁPIDA Além de incluir obras grandiosas no Plano Plurianual sem que as ações tenham passado por estudos prévios, a aprovação do PPA ocorreu em 30 minutos, sem qualquer discussão sobre as obras bilionárias – recursos acabaram sobrepostos, contemplando a mesma obra, em iniciativas diferentes. Um exemplo é a Ferrovia Transcontinental EF-354. O traçado da ferrovia contempla os estados de Rondônia e Acre, mesmo assim, emenda da bancada acriana reservou R\$ 5,3 bilhões para a construção de trecho ligando Vilhena (RO) a Boqueirão da Esperança (AC), transformando-se na segunda obra mais cara do PPA.

Diário do Comércio
20 de janeiro

Produção de aço registrou expansão de 6,8% em 2011

Exportações também aumentaram.

LEONARDO FRANCIA.

DIVULGAÇÃO



O parque siderúrgico mineiro produziu 11,6 milhões de toneladas de aço bruto no ano passado

A produção nacional de aço bruto somou 35,1 milhões de toneladas em 2011 e cresceu 6,8% em relação à de 2010 (32,9 milhões de toneladas). Em Minas, o parque siderúrgico produziu 11,6 milhões de toneladas no ano passado, 33% do total do país e exatamente o mesmo volume do exercício anterior.

A produção brasileira de laminados (aços planos e aços longos) atingiu 25,1 milhões de toneladas em 2011 sobre 25,4 milhões de toneladas em 2010, um recuo de 1,1%. Na mesma comparação, o volume de aços planos, usados pelo setor automotivo e para a produção de eletrodomésticos da linha branca, totalizou 14,1 milhões de toneladas contra 15,1 milhões de toneladas, retração de 6,6%.

O recuo na produção de aços planos é atribuído por especialistas à redução do ritmo da indústria automotiva em 2011, panorama reverso ao verificado em 2010 e causado pela retração da oferta de crédito no país. Os principais produtores são a Usinas Siderúrgicas de Minas Gerais S/A (Usiminas) e a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

A produção nacional de aços longos, por outro lado, cresceu. O volume do insumo, usado majoritariamente pela indústria da construção civil, produzido em 2011 somou 10,9 milhões de toneladas, 7,2% de alta frente à produção do ano anterior (10,2 milhões de toneladas), conforme o instituto.

Ainda de acordo com os dados do IABr, a produção de laminados e semiacabados (placas e blocos e tarugos) das siderúrgicas instaladas no Estado para vendas somaram 10,9 milhões de toneladas no ano passado, volume praticamente idêntico ao do exercício anterior.

DIVULGAÇÃO



A produção brasileira de laminados (aços planos e aços longos) atingiu 25,1 milhões de toneladas em 2011

Embarques - As exportações de produtos siderúrgicos encerraram 2011 com uma elevação de 20,7% em relação às de 2010. Nesta base de confronto, as vendas externas chegaram a 10,8 milhões de toneladas sobre 8,9 milhões de toneladas.

Em valores, os embarques nacionais de aço geraram divisas da ordem de US\$ 8,4 bilhões no ano passado contra US\$ 5,7 bilhões, um crescimento ainda maior, de 45%, de acordo com os dados do instituto.

Já as importações de produtos siderúrgicos em 2011 somaram 3,7 milhões de toneladas, resultado que representa a reversão do fôlego que os desembarques tomaram em 2010, quando somaram 5,8 milhões de toneladas. Em volume, o resultado representou uma redução de 16,3% e, em valores, uma queda de 35,9%.

AGU reverte suspensão a usinas do rio Teles Pires

Decisão de primeira instância paralisou o licenciamento ambiental para construção de complexo hidrelétrico.

São Paulo - O Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) acolheu os argumentos da Advocacia-Geral da União (AGU) e suspendeu a decisão de primeira instância que paralisava o licenciamento das usinas hidrelétricas de Colíder, Sinop e Magessi, que serão construídas no rio Teles Pires, informou a AGU. Elas compõem, juntamente com as usinas São Manuel e Teles Pires, o Complexo Teles Pires, que faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O licenciamento ambiental do complexo foi repartido, ficando o processo relativo às usinas Teles Pires e São Manuel a cargo do Ibama, uma vez que ocupam mais de uma unidade federativa (Pará e Mato Grosso), enquanto os processos de Colíder, Sinop e Magessi foram atribuídos à Secretaria Estadual de Meio Ambiente de Mato Grosso (Semat), com a alegação de que a dimensão do dano ambiental restringe-se ao território de Mato Grosso.

No entanto, em dezembro passado, a Justiça Federal de Sinop concedeu liminar suspendendo o licenciamento, em favor do Ministério Público Federal e do Ministério Público do Estado do Mato Grosso, que defendiam que o licenciamento das usinas deveria ser feito pelo Ibama, por ser um rio que banha dois estados e porque os empreendimentos afetam "de maneira drástica" o rio, e que, portanto, seriam necessários estudos sinérgicos sobre os impactos sócio-ambientais do complexo.

Meio ambiente - Segundo o AGU, o TRF1 reconheceu que a paralisação das obras da Colíder, iniciadas pela Copel em março do ano passado, poderia acarretar prejuízos ainda maiores ao meio ambiente. Os advogados públicos sustentaram a necessidade de se obedecer ao cronograma das obras, destacando que o empreendimento é de interesse nacional e a falta de oferta de energia causaria "prejuízos incalculáveis não só à população, mas também ao desenvolvimento do país".

Os advogados disseram ainda que a manutenção da decisão configuraria ofensa à ordem administrativa e econômica, pois a paralisação das obras, em especial da usina Colíder, causaria relevante impacto social e ofenderia ao Plano Decenal de Expansão de Energia até 2020, conforme diretrizes do Conselho Nacional de Política Energética e do Ministério de Minas e Energia.

Os advogados da União e procuradores federais destacaram também que a organização do licenciamento ambiental dos empreendimentos na Bacia do Teles Pires em dois níveis de competência não resultaria em prejuízo na abordagem dos impactos ambientais de todos os projetos, conforme parecer da diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama, uma vez que o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Termo de Referência apresentaram análise de cada impacto ambiental.

A hidrelétrica Colíder, de 300 MW de potência, foi leiloada em 2010 e pertence à estatal paranaense Copel, que já iniciou as obras para a construção da usina e previa o início das operações para dezembro de 2014. Já a hidrelétrica de Sinop chegou a ser cadastrada para ser ofertada no último leilão A-5, realizado em 20 de dezembro, mas não pôde ser leiloada por falta de licenciamento ambiental. A expectativa do setor é que o projeto possa ser licitado no leilão A-5 marcado para 26 de abril. **(AE)**

[<inicio>](#)

Diário do Comércio
20 de janeiro

BNDES libera regras para financiar aeroportos

Rio - O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) divulgou ontem as condições de financiamento que serão oferecidas pelo banco aos grupos vencedores dos leilões de concessão dos aeroportos internacionais de Brasília, Campinas e Guarulhos, marcado para fevereiro. O BNDES poderá financiar até 80% do investimento total das concessionárias no aeroporto.

O financiamento do BNDES poderá ser feito por meio de operações tradicionais de crédito, diretamente com as empresas, ou sob a forma de *project finance*, por meio da criação de uma Sociedade de

Propósito Específico (SPE), informou o BNDES.

A participação do banco no financiamento de equipamentos nacionais e outros itens financiáveis poderá chegar a 90% em cada operação, sendo 70% em TJLP (6% ao ano) e 20% em outras moedas, como Selic, IPCA e cesta de moedas, acrescidos de demais taxas. A remuneração básica do BNDES será de 0,9% ao ano, acrescida da taxa de risco da operação, que pode variar de 0,46% ao ano a 3,57% ao ano.

De qualquer forma, o montante total do crédito do BNDES, não poderá ultrapassar 80% do investimento total. Equipamentos importados, comuns no setor aeroportuário, não podem ser financiados pelo banco. Está prevista também a concessão de empréstimo-ponte até a aprovação do crédito definitivo, que terá como custo a remuneração básica do BNDES, de 0,9% ao ano, acrescido de TJLP mais 1% ao ano e de uma taxa de risco de crédito.

As condições foram aprovadas pela diretoria do BNDES e são semelhantes às oferecidas aos vencedores da concessão do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte, privatizado no ano passado. No caso do aeroporto da Região Metropolitana de Natal, a modalidade escolhida foi a de *project finance*. **(AE)**

[<inicio>](#)

Diário do Comércio **20 de janeiro**

Salário afeta custo de construção

APARECIDA LIRA.

O Custo Unitário Básico da Construção (CUB) em Minas Gerais ficou em 3,96% em 2011, contra um índice nacional de 6,91%. O percentual indica a evolução, ao longo do ano, do preço do metro quadrado de uma construção padrão. Entretanto, ressalta a assessora econômica do Sindicato da Indústria da Construção Civil (Sinduscon/MG), Lêda Vasconcelos, o CUB mineiro ficou muito abaixo do nacional não porque os custos no Estado tenham subido menos, mas porque não entrou na composição do índice o reajuste dos salários dos trabalhadores, definido somente no final de dezembro. Ainda assim, o CUB do último mês de 2011 foi de 1,79%, a maior alta do ano, em função da antecipação deste reajuste.

Em dezembro, os materiais de construção tiveram variação de custo de 0,05%, mas nos doze meses do ano passado, os preços desses produtos aumentaram 4,01%, puxados principalmente pelas variações da brita (26,85%), esquadrias (13,33%), fios de cobre (12,28%) e pelos blocos de concreto (12,23%). No ano anterior, 2010, o CUB dos materiais foi de 3,60%, o que demonstra, segundo Lêda Vasconcelos, "relativa estabilidade nessa área".

Vale ressaltar que os reajustes dos materiais de construção ficaram abaixo do Índice de Preços ao Consumidor Amplo (IPCA) de Belo Horizonte medido pelo Instituto de Pesquisas Econômicas Administrativas e Contábeis de Minas Gerais (Ipead), de 7,22%, e também da inflação oficial do país calculada pelo IBGE, de 6,50%.

Os números apontam para uma estabilidade nos custos do setor de construção civil, o que se confirma principalmente pela menor variação dos custos dos materiais, acompanhando o cenário macroeconômico do Brasil. "Acreditamos que em 2012 haverá mais estabilidade nos custos da construção", declara Lêda Vasconcelos.

Já o CUB da mão de obra ficou em 3,65% em 2011, percentual muito aquém do verificado em 2010, quando a variação foi de 10,76%, pelos motivos já explicados pela assessoria econômica do Sinduscon/MG. Somente no final deste mês, quando o reajuste dos salários dos trabalhadores entrar na composição do índice, será possível saber a real proporção entre o CUB de Minas e o do Brasil.

Na verdade, o que se verifica em todo o país é o peso cada vez maior da mão de obra na composição dos custos da construção civil, observa a assessora do Sinduscon. Em 2007, quando foi alterada a fórmula de cálculo do CUB, os materiais representavam 48,95% do índice, e a mão de obra, 47,61%.

[<inicio>](#)

Gazeta do Povo
20 de janeiro

Madeira sustentável vira solução contra “apagão”

Governo identifica quase 20 milhões de hectares de matas na Amazônia que podem ser destinadas à exploração controlada

PAOLA CARRIEL

Um relatório elaborado pelo Serviço Florestal Brasileiro (SFB), órgão ligado ao Ministério do Meio Ambiente, identificou 64 milhões de hectares na Amazônia que não têm qualquer destinação. Uma parte dessa área, 9,6 milhões de hectares, é formada por florestas públicas federais que poderiam ser concedidas à iniciativa privada para exploração sustentável de madeira. O relatório calcula que essa área se somaria a outras florestas federais e estaduais e reservas extrativistas igualmente com potencial para formar uma massa verde de quase 20 milhões de hectares (pouco mais da metade do território da Alemanha).

De acordo com o SFB, nos próximos anos o Brasil corre o risco de sofrer um “apagão” no mercado de madeira de lei. A demanda futura do material foi calculada em 21 milhões de m³ por ano, mas a produção privada, fora das áreas públicas e que hoje abastece o mercado, está estagnada em 10 milhões de m³ e deve cair pela metade em duas décadas. O levantamento aponta que as áreas públicas disponíveis hoje poderiam chegar a uma produtividade de 12 milhões de m³.

Para os defensores deste modelo, fazer concessões para a exploração nesses locais ajudaria na produção madeireira do país e também na conservação. Segundo eles, quando se atribui às florestas um valor econômico, a preservação é fortalecida via manejo sustentável.

O Brasil tem a maior extensão de floresta tropical contínua do mundo. A produção madeireira do país hoje é de 15 milhões de m³, porém vem decaindo em função das ações de fiscalização. Estima-se que 36% da produção atual seja ilegal. A maior parte é destinada ao consumidor final (38%), construção civil (16%) e indústria (15%). Frear o desmatamento significaria deixar de emitir 1,5 bilhão de toneladas de CO₂ até 2020.

Análise

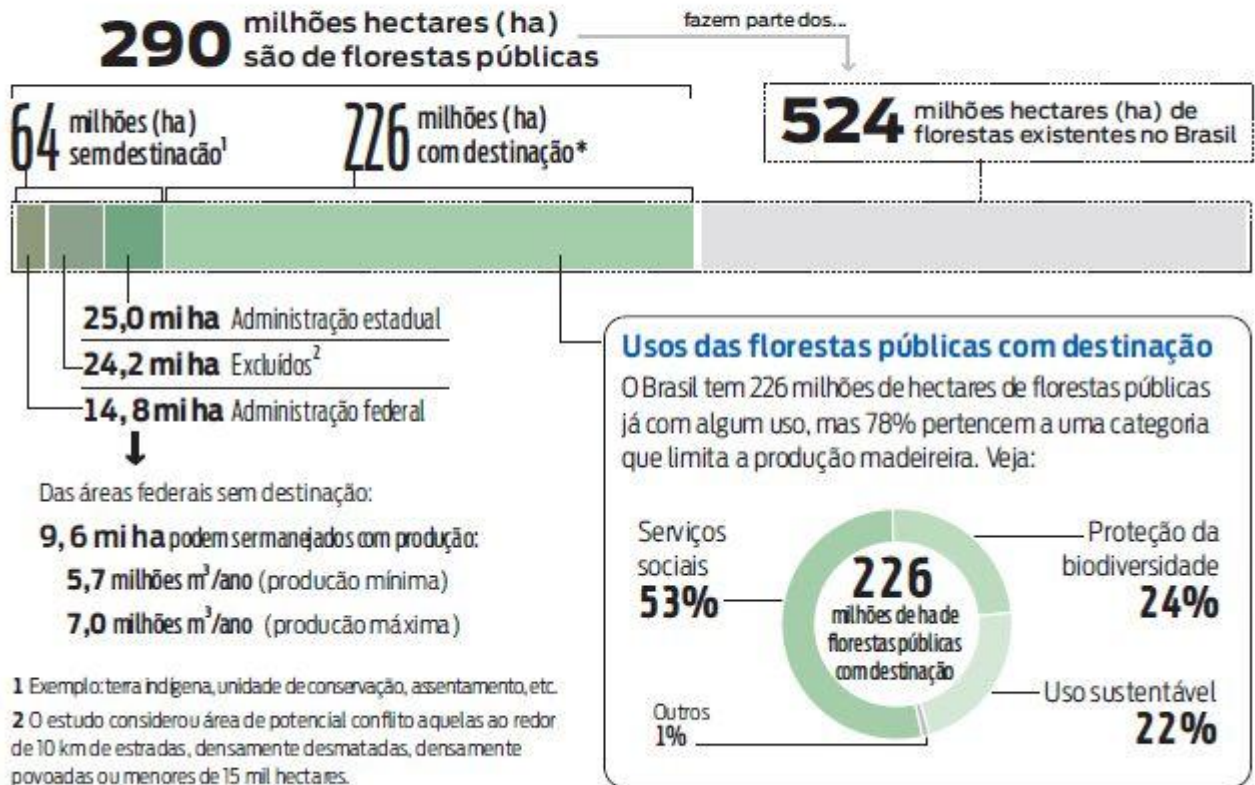
Diretora de fomento e inclusão florestal do Serviço Florestal Brasileiro, Claudia Azevedo Ramos explica que em um hectare há em média 600 árvores. Com o manejo sustentável, apenas três ou quatro árvores são retiradas. “Ao fazer uma concessão, a floresta tem um limite virtual. Se não for utilizada, não tem ninguém tomando conta”, diz. Sobre os possíveis impactos em comunidades tradicionais, Claudia afirma que é feita uma ressalva nos contratos garantindo os direitos de exploração e subsistência dessas populações.

Presidente do Grupo de Trabalho Amazônico, Rubens Gomes afirma que sem as concessões seria necessário colocar um policial para proteger cada árvore da Amazônia. “Floresta manejada é floresta cuidada.” A ideia defendida por ele é que, além da política de controle, é preciso haver uma política de uso.

Professor de Engenharia Florestal da Universidade Federal de Viçosa, Carlos Antônio Álvares Soares Ribeiro vê com ressalvas a proposta e argumenta que o Brasil conhece pouco a dinâmica desses ecossistemas e não sabe calcular os impactos. “Às vezes deixamos passar outros valores que as florestas possuem. A biodiversidade e potencial de fármacos ultrapassam o valor da madeira.” Segundo ele, o desafio é encontrar uma forma de se apropriar da floresta e garantir a preservação. “É temerário que um governo que não investiu na exploração e conhecimento destes ecossistemas, vá liberá-los para a exploração comercial.”

MANEJO CONSCIENTE

Com o crescimento econômico, a demanda por madeira está crescendo, mas a produção da iniciativa privada está estagnada. Veja as alternativas propostas pelo governo federal:



Fonte: Serviço Florestal Brasileiro

Infografia: Gazeta do Povo

COMO É FEITO

O passo a passo da concessão:

- ▶ O governo federal, por meio do Serviço Florestal Brasileiro (SFB), faz um levantamento das áreas que podem ser concedidas para a iniciativa privada. São excluídas áreas habitadas ou já com algum uso (como unidades de conservação ou terras indígenas). Áreas com alto valor conservacionista, que contêm espécies raras ou em extinção, também ficam de fora.
- ▶ É feito um "inventário" florestal para mapear as espécies de árvores existentes. As selecionadas para o corte são aquelas com valor comercial e também em maior número. O estudo indica a possível direção de queda das árvores e a melhor rota para a retirada da madeira, para diminuir o impacto no solo e em outras espécies.
- ▶ Em áreas devidamente manejadas retira-se, em média, cinco árvores por hectare. A ideia é extrair produtos da floresta de maneira que os impactos gerados sejam mínimos, possibilitando a manutenção da estrutura florestal e sua recuperação.
- ▶ O manejo é realizado segundo critérios e ações estabelecidas em um documento chamado Plano de Manejo Florestal Sustentável (PMFS). Se não respeitar a legislação que rege a execução do PMFS, a empresa sofrerá punições relacionadas às sanções administrativas contratuais e às infrações identificadas. O concessionário poderá, inclusive, perder a concessão. Os contratos podem durar até 40 anos.

Fonte: Serviço Florestal Brasileiro e Carlos Sanquetta, Carlos Sanquetta, professor de Engenharia Florestal da Universidade Federal do Paraná.

[<inicio>](#)

Gazeta do Povo
20 de janeiro

Metrô e Via Amarela são condenados

A Justiça federal em São Paulo condenou o Metrô e o Consórcio ViaAmarela, responsáveis pela construção da primeira fase da Linha 4 –Amarela, a indenizar o Instituto Nacional do Seguro Social. O órgão federal concedeu benefícios a familiares de parte das vítimas do acidente da cratera da Estação Pinheiros, na zona oeste da capital, em janeiro de 2007. O valor da indenização ainda será calculado. A juíza da 11.ª Vara Cível de São Paulo, Regilena Emy Fukui Bolognesi, considerou que as empresas foram responsáveis pelo acidente que matou sete pessoas.

[<inicio>](#)

Gazeta do Povo
20 de janeiro

Fifa insiste com Lei Geral e critica atraso de Natal

secretário-geral da Fifa, Jérôme Valcke, deixou bem claro, ontem, em entrevista coletiva no Rio de Janeiro, que a prioridade da entidade é a regulamentação da Lei Geral da Copa. A legislação seria o ponto inicial para a discussão de vários pontos, como ingressos, liberação de bebidas alcoólicas nos estádios e as responsabilidades pertinentes ao governo brasileiro e à gerente do futebol mundial. Cansado da morosidade, o dirigente nem quis falar sobre a expectativa de ter o documento aprovado quando voltar ao país, em dois meses – ele fará inspeções periódicas às obras do Mundial, como já ocorreu desta vez em Salvador e Fortaleza. O ministro do Esporte, Aldo Rebelo, herdou a pergunta. “Agora é com o Congresso”, resumiu. Valcke aproveitou para ressaltar a preocupação com o estádio de Natal, que estaria “muito atrasado”. Segundo ele, a Fifa estará acompanhando de perto o desenrolar dos trabalhos. O dirigente ainda confirmou São Paulo como sede do sorteio de dezembro para a Copa das Confederações-2013.

[<inicio>](#)

Valor Online
20 de janeiro

Regra impede seguradoras de participar da licitação

Por Felipe Marques | De São Paulo

Uma pequena cláusula, escrita no meio do contrato de concessão dos aeroportos de Brasília, Campinas e Guarulhos, pode impedir uma fatia significativa do mercado segurador brasileiro de participar da disputa pelas apólices dessas obras. Em jogo, está um seguro que somará cerca de R\$ 3 bilhões, juntando todas as garantias pedidas para os três aeroportos.

Todo o problema gira em torno da exigência de que o seguro garantia dessas obras, que garante a entrega da obra, seja emitido por seguradoras e resseguradoras de “primeira linha”. A minuta do contrato determina que as seguradoras e resseguradoras tenham determinado nível de classificação de risco de crédito - rating - que pouquíssimas empresas do setor no Brasil possuem.

Entre as seguradoras, apenas Itaú Seguros, Ace, Chubb e J. Malucelli atendem ao pré-requisito. No caso das resseguradoras, a situação é ainda pior. Apenas a Munich Re se enquadra, enquanto o IRB, maior ressegurador do país, fica de fora da disputa pelas regras atuais.

A minuta do contrato desenhada pela Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) exige que as seguradoras e resseguradoras tenham “classificação de força financeira em escala nacional superior ou igual a “Aa2.br”, “brAA” ou “A(bra)”, conforme divulgado pelas agências de classificação de risco Moody’s, Standard & Poors ou Fitch, respectivamente”.

Todas as classificações exigidas estão dentro do grau de investimento das agências, ainda que as da Moody’s e da S&P estejam dois níveis acima que a nota pedida pelo contrato na escala da agência Fitch. Itaú Seguros, Ace e Chubb têm classificação “Aaa” pela agência Moody’s e a J. Malucelli, líder no segmento de garantia, tem rating “A+” pela Fitch. Ficariam de fora participantes relevantes do seguro

garantia, incluindo Fator Seguros, Austral, UBF, Zurich, Allianz e o grupo Banco do Brasil e Mapfre. Entre as resseguradoras, a Munich Re poderia entrar na disputa, graças ao rating "Aaa" da Moody's. "O mercado brasileiro não tem essa exigência de rating", diz Wady Cury, diretor-geral de Grandes Riscos do BB-Mapfre. Pelas regras da Superintendência de Seguros Privada (Susep), as seguradoras e os resseguradores locais não precisam de rating para atuar no país. Apenas os resseguradores eventuais e admitidos - os que não têm sede constituída no país - precisam de uma classificação de agência de risco para atuar.

"A cláusula é uma violência, não faz sentido", diz Fernando Zamboin, diretor de resseguros da Zurich Seguros. Tanto ele quanto Cury dizem que as respectivas associações do setor já pediram esclarecimentos para a Anac sobre essa cláusula, e acreditam que ela deve ser removida. Para Cury, a questão deve ser superada sem que isso impacte o andamento do leilão.

A Anac adiou ontem para o dia 23 de janeiro (próxima segunda-feira) a divulgação da ata que irá esclarecer os pontos do edital questionados pelos participantes do leilão - o que inclui a questão dos seguros. A agência justificou o adiamento pelo volume de pedidos de esclarecimento recebidos. A concessão dos aeroportos será o grande negócio do seguro garantia no primeiro trimestre de 2012, diz Tatiana Moura, gerente de seguro garantia da Zurich. A maior das apólices seria de R\$ 884,8 milhões, para a primeira fase de obras do aeroporto de Guarulhos. De acordo com executivos ligados às seguradoras, a taxa que será cobrada pela garantia deve ficar entre 0,4% e 0,5% da apólice. O seguro é um dos instrumentos que as construtoras que vencerem o leilão têm de apresentar para garantir a entrega da obra. As empresas vencedoras também poderiam apresentar uma fiança bancária, porém esse tipo de garantia compromete os limites de endividamento da empresa. Outra opção pouco usada é o depósito caução, em dinheiro ou títulos da dívida pública federal, nos valores estipulados pelo contrato.

Nos primeiros sete meses de 2010, último dado disponível na Susep, o seguro garantia movimentou cerca de R\$ 468 milhões em prêmios, sendo que R\$ 137 milhões vieram da J. Malucelli. O restante é dividido por uma lista de seguradoras encabeçadas pela Fator, UBF e Cescebrasil.

[<inicio>](#)

Valor Online
20 de janeiro

Empreiteiras querem restringir disputa

Por Daniel Rittner | De Brasília

Grandes empreiteiras nacionais que se preparam para disputar as concessões de aeroportos advertiram ao governo que a execução de investimentos e o cumprimento dos planos de obras estarão sob risco caso os leilões sejam vencidos por grupos menores. As gigantes da construção já montaram consórcios para participar da disputa e alertaram que o edital abre brechas para "aventureiros" com risco de não honrar os compromissos dos contratos.

De certa forma, elas querem o endurecimento das regras do edital, mas preocupam-se com mudanças que levem ao adiamento do leilão. Para uma grande construtora, o prazo de entrega do primeiro lote de obras de expansão dos terminais de passageiros - 18 meses - é "bastante apertado" e qualquer semana de atraso na licitação pode afetar a meta de colocá-los em funcionamento antes da Copa do Mundo.

A CCR, que tem Andrade Gutierrez e Camargo Corrêa como acionistas, fechou parceria com a suíça Flughafen Zurich. Já a Odebrecht acerta os últimos detalhes de um consórcio com a Changi, operadora do aeroporto de Cingapura. A Queiroz Galvão, que vinha conversando com a indiana GMR, segundo fontes do mercado, teria se acertado com a BAA, dona dos principais aeroportos ingleses - incluindo Heathrow (Londres) -, mas hoje controlada pela espanhola Ferrovial.

A Secretaria de Aviação Civil e a Anac garantiram que a data do leilão está mantida para 6 de fevereiro

A Secretaria de Aviação Civil e a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) garantiram ontem que a data do leilão está mantida para 6 de fevereiro. O Tribunal de Contas da União (TCU), que aprovou no mês passado os estudos econômico-financeiros para a concessão dos aeroportos, ainda deve fazer ajustes no edital.

Os técnicos do tribunal ainda estudam a possibilidade de exigir mudanças no edital, mas elas são consideradas "marginais" pelo governo. Por isso, na avaliação oficial, não precisariam de um novo prazo de 45 dias para a realização do leilão. "O cronograma está mantido", disse uma fonte envolvida no processo.

Na segunda-feira, a Anac pretende dar um dos últimos passos antes do leilão, ao divulgar um relatório com respostas para cerca de 1.300 pedidos de esclarecimentos das empresas. Entre os levantados pelo setor privado, pelo menos dois receberam atenção especial na elaboração do relatório: as restrições às seguradoras e as advertências feitas pelas grandes construtoras nacionais.

O questionamento das empreiteiras gira em torno da cláusula do edital que requer a apresentação de uma carta-garantia por parte dos consórcios. A carta, que precisa ser assinada por instituições financeiras, é uma espécie de declaração dos bancos atestando a viabilidade econômica da proposta apresentada no leilão e recomendando a concessão de empréstimos para financiar o plano de obras. Mas a declaração tem como base apenas o valor mínimo de outorga: R\$ 3,424 bilhões para Guarulhos, R\$ 1,471 bilhão para Viracopos e R\$ 582 milhões para Brasília.

Se houver ágio que dobre o valor de outorga de um dos aeroportos, por exemplo, a mesma declaração bancária continua valendo, embora a equação financeira do consórcio vencedor tenha mudado em relação ao lance inicial. É contra isso que as grandes empreiteiras, mais robustas e com maior capacidade de investimento, protestam. Para elas, há risco de "aventureiros" apresentarem ágios excessivamente altos e propostas insustentáveis economicamente, mas ratificadas por declarações bancárias que levam em conta a outorga mínima. "Já vimos isso recentemente", afirma um executivo de uma gigante da construção, dando o exemplo da segunda etapa de concessões de rodovias federais, em 2007.

As grandes empreiteiras defendem que, após o leilão, os grupos vencedores apresentem uma nova declaração bancária atestando a viabilidade econômica da proposta final - não do lance mínimo. Caso contrário, dizem que as obras poderão ser "empurradas com a barriga" e os materiais empregados na construção de novos terminais poderão ter baixos padrões de qualidade.

Empresas menores estão dispostas a trabalhar com taxas de retorno mais baixas nas concessões

Na primeira análise que fez das concessões, em dezembro, o TCU defendeu a necessidade de especificações mínimas para os projetos de obras e aquisições de equipamentos, contendo padrão de acabamento e qualidade dos materiais. No entanto, a recomendação do tribunal não foi incorporada nos editais da Anac.

Há quem veja na movimentação das grandes empreiteiras uma tentativa de dificultar a estratégia das construtoras menores e de desinflar as perspectivas de ágio nas disputas. O governo aposta na concorrência para aumentar o valor final das outorgas. E avalia que empresas menores normalmente estão dispostas a trabalhar com taxas de retorno mais baixas nas concessões.

Outro ponto bastante abordado nos pedidos de esclarecimento é a responsabilidade por eventuais atrasos na entrega das obras. Para erguer um novo terminal de passageiros com capacidade mínima para 7 milhões de passageiro/ano, por exemplo, o futuro concessionário do aeroporto de Guarulhos depende da conclusão dos trabalhos de terraplenagem que são feitos pelo Departamento de Engenharia e Construção (DEC) do Exército.

Além dos consórcios encabeçados por grandes empreiteiras, outros grupos estão em fase final de montagem para participar dos leilões: OHL e Aena; Ecorodovias e Fraport; Galvão Engenharia e Flughafen München; Fidens Engenharia e ADC&HAS; Engevix e Corporación América (consórcio vencedor do leilão do aeroporto de São Gonçalo do Amarante).

Fontes do mercado afirmavam ontem que outras alianças estavam em estágio avançado de negociação: a Triunfo com a indiana GMR e a Carioca Engenharia com a Aéroports de Paris. Operadoras aeroportuárias como a turca TAV e a mexicana Asur também estariam em busca de parceiros. Por outro lado, a Invepar (que tem como acionistas os principais fundos de pensão estatais) e o trio Delta Construções- JMalucelli - Cowan também estariam de olho em formar consórcios. Na mesma situação estaria o grupo Advent International, dono dos restaurantes Viena e da rede de free shops Dufry.

[<inicio>](#)

Valor Online
20 de janeiro

BNDES financiará até 80% do custo de concessionário

Por Fábio Pupo | De São Paulo

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) divulgou ontem que aprovou as condições básicas de financiamento para os futuros concessionários dos aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília (DF). Conforme comunicado, o apoio do banco pode chegar a 80% do investimento total. O número é superior ao que vinha sendo anunciado pelo próprio ministro da

Secretaria de Aviação Civil, Wagner Bittencourt. Segundo ele, a tendência era que o banco financiasse de 50% a 70%.

Os concessionários de aeroportos devem arcar com investimentos mínimos ao longo da concessão de: R\$ 4,66 bilhões em um prazo de 20 anos no caso de Guarulhos; R\$ 8,71 bilhões em 30 anos para Campinas; e R\$ 2,83 bilhões em 25 anos, para Brasília.

O prazo total do financiamento é diferente para cada projeto. Serão 180 meses (15 anos) para Guarulhos e Brasília. Já no caso de Campinas, que terá volume maior de investimentos, o prazo será de 240 meses (20 anos). O banco exigirá a demonstração da capacidade técnica e econômico-financeira dos empreendedores para a execução do projeto. Para participação acionária por meio de fundos de investimento, será exigida a identificação dos cotistas, do gestor e do administrador. Os concessionários poderão compartilhar as garantias dos projetos com outros financiadores de longo prazo.

O financiamento, informa o BNDES, será feito com base na taxa de juros de longo prazo (TJLP, de 6% ao ano) e de 20% em outras moedas, como Selic, IPCA e cesta de moedas, acrescidos de demais taxas. Está prevista ainda a concessão de empréstimo-ponte, que terá como custo a remuneração básica do BNDES, de 0,9% ao ano, acrescido de TJLP mais 1% ao ano e de uma taxa de risco de crédito. A participação do banco poderá ocorrer por meio de apoio corporativo (diretamente para as empresas), ou sob a forma do chamado Project Finance, por meio da criação de uma sociedade de propósito específico. A remuneração básica do BNDES será de 0,9% ao ano, acrescida da taxa de risco da operação, que pode variar de 0,46% a 3,57% ao ano.

[<inicio>](#)

Valor Online
20 de janeiro

Indefinição da política fiscal turva a trajetória dos juros

Em uma de suas decisões mais antecipadas, o Comitê de Política Monetária (Copom) anunciou quarta-feira o corte de meio ponto na taxa básica de juros (Selic) para 10,50% ao ano. A como sempre sintética nota emitida pelo Copom após a reunião indica novos cortes pela frente. Até aí, nenhuma novidade. A dúvida é até onde chegará a tesoura do Copom.

Foi o quarto corte consecutivo de meio ponto da taxa Selic, acumulando dois pontos de redução desde a histórica reunião do fim de julho, quando o Copom inverteu a trajetória dos juros. Naquele momento, o Copom surpreendeu o mercado com a avaliação de que haveria uma significativa piora na crise da zona do euro, com impacto forte na economia brasileira.

A realidade mostrou que, infelizmente, o Copom tinha razão e o mundo viveu um dos piores semestres da história. A avaliação de que o cenário externo ainda é hostil permanece, como indica a nota divulgada na noite da quarta-feira: "O Copom entende que, ao tempestivamente mitigar os efeitos vindos de um ambiente global mais restritivo, um ajuste moderado no nível da taxa básica é consistente com o cenário de convergência da inflação para a meta em 2012".

Mas já há tênues sinais de mudança no cenário doméstico e internacional, que vão influenciar as decisões futuras do Copom. No exterior, a economia americana parece começar a reagir, embora à custa das volumosas injeções de dinheiro do Federal Reserve (Fed, o banco central americano), a ponto de causar a melhora no nível de emprego pela primeira vez em muito tempo. Os dados mais recentes da economia chinesa afastam o risco da temida desaceleração brusca, embora ainda sejam frágeis; e a Europa parece ter conseguido represar os riscos com as operações do Banco Central Europeu (BCE), dando tempo para os países mais problemáticos executarem seus programas de ajuste fiscal.

No front doméstico, outubro parece ter sido o fundo do poço da economia. O Índice de Atividade Econômica do Banco Central (IBC-Br), que antecipa os resultados do Produto Interno Bruto (PIB), surpreendeu com o crescimento de 1,15% em novembro, na série com ajuste sazonal. Foi o primeiro resultado positivo após três meses de quedas consecutivas e o maior em 19 meses. A sinalização do IBC-Br é que a economia brasileira começou a reagir em novembro, mesmo que moderadamente, processo que deve ter continuado em dezembro, a julgar pelos dados de produção industrial e do varejo. Neste ano, o nível de atividade contará com o impulso do aumento de 14,1% do salário mínimo e da redução do IPI para os produtos da linha branca, além da provável redução do IOF do crédito. Já a inflação mostra sinais de que vai se acomodar entre 5% a 5,5% neste ano.

O quadro todo coloca o prumo da balança na política fiscal. Cumprir a meta fiscal é política defendida pelo Banco Central e pelo ministro da Fazenda, Guido Mantega, e considerada fundamental para que os juros mantenham a trajetória de queda. O superávit primário cheio previsto pela Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) para este ano é de R\$ 139,8 bilhões, ou 3% do PIB.

Até fevereiro o governo deve definir os cortes orçamentários necessários para atingir essa meta, tarefa que será dificultada pela perspectiva de redução da arrecadação neste ano. Fala-se em diminuir as despesas em R\$ 60 bilhões a R\$ 70 bilhões, esforço maior do que o feito em 2011, quando foram cortados R\$ 24 bilhões, principalmente em investimentos.

É isso que alguns setores do governo não querem repetir neste ano. A questão que se discute nos círculos mais íntimos do governo é como equilibrar o cumprimento do superávit primário fiscal com o desejável crescimento da economia. A presidente Dilma gostaria que a economia crescesse 4% a 5% neste ano, acima dos 3% a 3,5% previstos pelo mercado, considerando as condições atuais. Para estimular o nível de atividades, o Planalto quer enfatizar os investimentos especialmente em infraestrutura, como em portos, aeroportos e rodovias, que inclusive estimulam a iniciativa privada. O governo poderia ainda usar a prerrogativa prevista em lei de descontar da meta os investimentos previstos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), de cerca de R\$ 42 bilhões, o que não é visto com bons olhos por todos. Mais do que nunca, a trajetória dos juros está atrelada à política fiscal.

[<inicio>](#)

Valor Online
20 de janeiro

Desembolso do banco para o setor cai 22%

Por De São Paulo

Os desembolsos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para o setor sucroalcooleiro tiveram forte queda no ano que passou. As liberações atingiram R\$ 5,92 bilhões, 22% menos que os R\$ 7,58 bilhões de 2010. O valor é o menor desde 2007, antes do "boom" do etanol, quando o banco liberou R\$ 3,6 bilhões. A inércia do setor em voltar a investir e as condições menos vantajosas do PSI (Programa de Sustentação do Investimento) explicam a queda.

Mesmo com a retração, o chefe do Departamento de Biocombustíveis do banco de fomento, Carlos Eduardo Cavalcanti, é otimista e acredita que em 2012 as liberações podem ficar em R\$ 6 bilhões ou até acima disso. O banco aposta na elevada adesão ao ProRenova, linha de R\$ 4 bilhões lançada este mês para financiar renovação e ampliação de canaviais. "As usinas têm ociosidade para processamento do equivalente a 150 milhões de toneladas de cana. O investimento agrícola continuará sendo a prioridade", diz.

Ele reconhece que há um processo muito tímido de retomada de investimento por parte do setor sucroalcooleiro. Soma-se a isso, o fato de as condições de financiamento do PSI, que alavancaram os investimentos em 2010, estavam menos favoráveis em 2011.

Do total de R\$ 5,92 bilhões liberados, R\$ 4,14 bilhões foram para investimentos industriais, R\$ 1 bilhão a menos do desembolsado em 2010 para esse segmento. Outros R\$ 920 milhões foram de aportes agrícolas, praticamente o mesmo volume de 2010. Para projetos de cogeração de energia, o montante foi de R\$ 860 milhões. O montante é 42% menor que o de 2010.

"Sentimos que houve uma retração na demanda por novos projetos de cogeração. Mas com a retomada dos greenfields (usinas novas), o interesse voltará, uma vez que a relação de receita e gasto de uma usina nova com cogeração é melhor do que com uma usina mais antiga", explica o executivo do banco. Para 2012, o BNDES tem hoje em carteira em torno de R\$ 2,5 bilhões em projetos, um dos valores mais baixos para esse segmento desde 2008. "Nos últimos anos, viemos iniciando o primeiro trimestre do ano com mais de R\$ 4 bilhões em carteira", compara. Os projetos já em carteira, segundo ele, são para financiamento de algumas usinas novas e ampliação de unidades já existentes. **(FB)**

[<inicio>](#)

Valor Online
20 de janeiro

O ambiente não aceita desaforos, diz Giannetti

Por De São Paulo



Para o economista Eduardo Giannetti da Fonseca, a evolução tecnológica não resolve o problema, porque barateia produtos que agriem a natureza

O economista mineiro Eduardo Giannetti da Fonseca, professor do Insper de São Paulo, teve um estalo há alguns anos. Diante dos sinais irrefutáveis da mudança no clima, percebeu que a vida no planeta está indo para um buraco perigoso - e sem retorno - em virtude do modo insustentável de produção. Fã da economia de mercado, Giannetti alerta para a "cegueira" do sistema de preços, que considera omissos quanto ao custo ambiental das escolhas de produção e consumo. "Ele padece de uma falha tão ou mais grave no longo prazo do que o planejamento central. Nunca imaginei que diria isso na vida." Para Giannetti, é preciso uma mudança nos valores e na forma de produzir e consumir. Senão, diz o economista, a conta recairá sobre o meio ambiente. "E o ambiente não aceita desaforos." A seguir, trechos da entrevista que ele concedeu ao **Valor**.

Valor: *E como termina essa história?*

Eduardo Giannetti da Fonseca: Lamentavelmente, o ambiente não vai aceitar indefinidamente esse desaforo, ainda mais com 1 bilhão de indianos e chineses entrando na corrida armamentista do consumo. O limite virá de fora. Adoraria que viesse do amadurecimento ético, com as pessoas ganhando uma nova consciência e outros valores. Duvido muito. O mundo está se estreitando dentro de um padrão democrático monetário americano dominante. Mas o limite ambiental, que não é de escolha humana, vai se impor.

Valor: *De que forma?*

Giannetti: Já está se impondo. A expressão visível e ameaçadora de que tem limite é a mudança climática. Isso vai levar à mudança nos modos de produzir, consumir e até de valores. Essas mudanças ocorrerão de forma voluntária ou terão de ser impostas. Chegamos a uma situação de tal gravidade que não dá para esperar para compactuar alguma mudança que não sacrifique tanto a liberdade.

"Eu, que sou um fã da economia de mercado, percebo que ela padece de uma cegueira, que é o modo como utilizamos os recursos ambientais"

Valor: *O que está errado?*

Giannetti: Eu, que sou fã da economia de preços e de mercado, hoje percebo que ela padece de uma cegueira absurda, que é o modo como usamos os recursos ambientais. O sistema de preços é completamente omissos em relação ao custo ambiental de nossas escolhas de produção e consumo. Não sinaliza a gravidade do que estamos fazendo com o espaço biológico de que nossa vida depende. Um exemplo vem de Alfred Marshall, economista inglês do século XIX: suponha uma comunidade com acesso a água potável de graça. A água não entra em nenhum tipo de registro. Mas se as pessoas dessa comunidade poluírem todas as fontes de água potável e passarem a direcionar trabalho para engarrafar, distribuir e vender esse bem, o que acontece com o PIB desse país? Aumenta. Uma coisa que antes era de graça passa a demandar trabalho, as pessoas passam a desembolsar dinheiro para comprá-la e o PIB aumenta.

Valor: *Mas a qualidade de vida piora.*

Giannetti: A qualidade de vida piora, as pessoas agora têm que comprar uma coisa que era antes um bem livre e, no entanto, parece que ficaram mais prósperas. Quando a gente tiver de andar com uma garrafinha de oxigênio no bolso para continuar respirando, o PIB vai subir de novo. Se as doenças respiratórias aumentarem porque o ar está poluído e for preciso trabalhar mais para pagar os remédios e os médicos, o PIB subirá de novo.

Valor: *O cálculo do PIB está errado.*

Giannetti: A medida do PIB é muito burra, porque ela apenas registra o que passou pelo sistema de preços, sem saber o que, de fato, está acontecendo com a vida das pessoas. É um problema de contabilidade simples. Mas o mais grave é que o sistema de preços sinaliza errado. Se um empresário quiser fazer uma usina para gerar eletricidade, ele tem um leque de opções. Vamos pegar os extremos: uma termelétrica a carvão ou uma usina solar com a melhor tecnologia. Se eu comparar hoje o preço

dessas duas coisas, a ordem é de cinco para um. A termelétrica é muito mais econômica nesse registro monetário - o custo de produção do KW/h - do que a solar. Mas tem uma assimetria nessa comparação. E o custo não monetário do CO2 que ela emitirá ao gerar um KW com o carvão? A solar não tem. O sistema de preços não é internalizado. É como se a emissão de gases e o ônus ambiental dessa opção fossem de graça. Não são.

Valor: *Isso se aplica a quase tudo.*

Giannetti: Veja o caso das viagens aéreas. Quando pego um avião para cruzar o Atlântico, eu emito mais CO2 do que um indiano durante um ano no meio rural. É de uma extravagância sem tamanho. O que está embutido no preço da passagem? Equipamento, combustível, aeroporto, depreciação, serviço. Não está embutido o CO2. Deveria estar. A British Airways deu a opção ao cliente de pagar pelo crédito de carbono equivalente emitido no trajeto. A adesão? 3% dos consumidores toparam. Está todo mundo preocupadíssimo, mas na hora de pôr a mão no bolso... O sistema de preços vai ter de mudar. Ele padece de uma falha tão ou mais grave no longo prazo do que o planejamento central. Nunca imaginei que diria isso na vida! É muito sério. E está em tudo. Onde está, no preço, a emissão enorme de gases do rebanho para alimentar a produção de carnes? É maior do que a emissão de toda a frota automobilística do mundo, segundo a FAO [Organização das Nações Unidas para Agricultura e Alimentação]. Os preços relativos vão ter de mudar. Algumas coisas vão ficar muito mais caras e outras muito mais baratas. Essas coisas vão ter de ser precificadas de alguma maneira. Do jeito atual, estamos sendo levados para o caminho do desastre.

Valor: *O que deu o estalo no senhor?*

Giannetti: Ver o que está acontecendo. O planejamento central também foi horrível, causou um desastre ecológico. Não estou dizendo que o planejamento central teria por si só dado conta do mercado. Mas nunca se imaginava que o sistema de preços e a economia competitiva de mercado, capaz de gerar tanta riqueza, tivesse uma falha tão grave.

Valor: *Há mudanças em curso?*

Giannetti: Quem está fazendo uma experiência pioneira nessa direção é a Austrália. Eles adotaram um sistema de internacionalização de custos ambientais e emissão de CO2 na geração de energia elétrica nas diferentes opções. Não sei a mecânica, mas é algo novo.

Valor: *E ganhos de eficiência nesse contexto?*

Giannetti: Essa ideia de melhorar a eficiência dos produtos, no final das contas, é mais um elemento agravante do problema. O Paradoxo de Jevons [Stanley Jevons, economista britânico do século XIX] mostra isso. No século XIX ele já tinha feito um exercício com o carvão. Dizia que, se o consumo de carvão continuasse crescendo, o custo de sua produção ficaria caro e as economias europeias terminariam estranguladas pela alta da sua principal fonte de energia. O exercício é impecável como extrapolação. Ele só não foi capaz de prever que, poucas décadas depois, viria uma segunda revolução industrial, na qual o carvão seria deslocado como fonte primária de energia pela introdução do petróleo e das fontes elétricas. Mas Jevons disse uma coisa que o tempo mostrou ser realidade. Ao contra-argumento de que a eficiência do carvão aumentaria, ele respondeu que melhorar essa eficiência também aumentaria o consumo de carvão. O raciocínio é de que, no início, subiria a lucratividade das siderúrgicas, o que atrairia mais capital ao setor, aumentaria a oferta e derrubaria o preço do carvão. Isso elevaria a demanda e exigiria um consumo de carvão maior do que quando havia máquinas menos eficientes.

Valor: *Isso virou o Paradoxo de Jevons.*

Giannetti: É fantástico. Em 1960, 80% dos condomínios nos EUA não tinham ar-condicionado. O equipamento era caro e o custo de consumo de energia, elevado. Hoje, 84% dos domicílios o têm. Entre 1993 e 2005, a eficiência energética do ar-condicionado aumentou 20%, enquanto o consumo médio por aparelho aumentou 35%. Ficou tão barato que as pessoas deixam ligado. Resumindo: os EUA usam hoje um volume de energia, só com ar condicionado, igual ao total de energia consumida nos EUA em 1955. A China, entre 1997 e 2007, triplicou o número de aparelhos, e estão só começando. A Índia vem na cola. Vai crescer dez vezes o uso de ar-condicionado entre 2005 e 2030. Com o compressor cada vez mais barato e a eficiência maior, o consumo vai aumentar. Essa conta não fecha. Tecnologia não é a resposta. **(BB)**

[<início>](#)

Valor Online
20 de janeiro

[Ferrous segue na busca de sócio estratégico](#)

Por Ivo Ribeiro | De São Paulo

A Ferrous Resources, mineradora de ferro com sede em Belo Horizonte (MG), continua na busca de um sócio estratégico para levar avante seu projeto, com instalações em Minas Gerais e Espírito Santo. A primeira fase de instalação de minas, mineroduto e porto, com capacidade anual de 25 milhões de toneladas, está orçada em US\$ 6 bilhões.

A empresa não quis comentar notícia de ontem da "Bloomberg" relatando que a Ferrous fez uma proposta de US\$ 2,3 bilhões pela MMX Mineração e Metálicos, de Eike Batista, dentro de um plano de união de ativos. As duas companhias têm jazidas e minas no Quadrilátero Ferrífero de Minas.

"Já estamos há algum tempo empenhados na busca de sócios estratégicos para nosso projeto e temos tido conversas com vários potenciais candidatos. É só isso que posso dizer", afirmou o presidente do conselho de administração da empresa, Jório Dauster.

Segundo a notícia, a Ferrous enviou uma carta ao conselho de administração da MMX em 19 de dezembro, assinada por seus conselheiros e acionistas. Na proposta, os controladores da Ferrous ficariam com 53% da nova companhia, cabendo 47% aos acionistas da MMX. Conforme o documento, as duas empresas mantiveram conversações sobre uma fusão nos últimos 18 meses.

Confab PN

Cotação no fechamento - em R\$/ação



A fusão, aprovada por 72% dos acionistas da Ferrous criaria uma empresa de US\$ 4,87 bilhões, informa carta obtida pela Bloomberg. A carta pedia uma resposta até 10 de janeiro. Em nota, a MMX informou que "não tem qualquer interesse no projetado negócio".

Segundo Dauster, desde 2010, a Ferrous delegou ao Deutsche Bank a busca de um comprador para seus ativos ou um sócio estratégico para ajudar a tocar seu bilionário plano de investimento. No momento, informou, a empresa tem em caixa US\$ 200 milhões. Na época de sua criação, alguns anos atrás, a Ferrous, constituída na Ilha de Man, levantou US\$ 1,4 bilhão com vários investidores. Para fontes do setor, uma união com a MMX faria sentido, pois a Ferrous não tem canal de escoamento para sua produção e, no futuro, mesmo que faça seu mineroduto, parte do minério dependerá de transporte ferroviário. A MMX está montando o porto Sudeste, no litoral de Sepetiba (RJ), o qual poderia ser uma porta de embarque ao exterior.

Dauster destacou que a Ferrous não é mais uma empresa de papel. "No ano passado produzimos 1,8 milhão de toneladas e exportamos 1,7 milhão de toneladas, principalmente para a China", informou. Neste ano, disse, deverá alcançar entre 3,5 milhões e 4 milhões de toneladas e já tem garantido no porto da Vale, em Sepetiba (RJ), para embarque de 700 mil toneladas neste semestre.

Os ativos da Ferrous são formados por cinco minas - Serrinha, Esperança, Santanense, Viga do Norte e Viga -, próximas de Belo Horizonte. A mina de Viga é vizinha de Casa de Pedra, da CSN. "Nossos recursos minerais já somam 5,2 bilhões de toneladas e estamos com novas pesquisas que poderão adicionar outros 2 bilhões de toneladas", informou o presidente do conselho.

A meta da Ferrous é produzir, numa primeira fase do projeto, até 2016, 25 milhões de toneladas de minério por ano. Na segunda etapa, o projeto prevê alcançar 50 milhões de toneladas. Com isso, quer ser a quarta maior exportadora de minério de ferro do mundo, disse o executivo. "Vamos precisar de parceiro para concretizar esse plano".

O projeto de investimento prevê a construção de um mineroduto de 400 km para transportar o minério superfino - 70% do total - até um terminal portuário no município de Presidente Kennedy (ES). No local, a empresa planeja transformar o minério em pelotas e até em aço. O mineroduto e o porto já têm licença prévia.

No ano passado, surgiram rumores de que a Ferrous e a BHP Billiton negociavam um acordo.

Valor Online
20 de janeiro

Ibama liberou 32% mais licenças no ano passado

Por **Rafael Bitencourt** | De **Brasília**

O Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Naturais Renováveis (Ibama) aumentou em 32%, em 2011, o número de licenças ambientais emitidas em relação ao ano anterior. Nas contas do instituto, a média de licenças emitidas saltou de 1,9 para 2,5 por dia útil no período. Segundo levantamento do Ibama, divulgado ontem, houve avanços no licenciamento de projetos de infraestrutura, uma das áreas mais críticas do instituto.

O aumento da liberação de empreendimentos se deu ao mesmo tempo em que a demanda por análise de processos cresceu. Em dezembro de 2011, o instituto registrou 1.719 processos de licenciamentos em diferentes estágios de análises, uma variação de 13% em relação a 2010.

"Além do aumento da produtividade e das demandas, o ano passado foi marcado por uma qualificação excepcional do processo de licenciamento ambiental federal, a qual engloba capacitação dos analistas ambientais e regras mais claras", informou o órgão ambiental em nota.

Licenças emitidas pelo Ibama

Em 2011



No fim de 2011, o Ministério do Meio Ambiente publicou uma série de normas com o objetivo de dar maior celeridade às análises feitas pelo Ibama. Os efeitos da medida devem ser percebidos com maior clareza a partir deste ano. As queixas mais recorrentes são as do setor elétrico, pela demora no licenciamento de hidrelétricas e linhas de transmissão.

Do ponto de vista do Ibama, o ganho de eficiência é explicado pelas ações de treinamento dos servidores e pelo reforço da equipe dedicada aos licenciamentos. Uma das preocupações manifestadas pela administração do órgão, nos últimos anos, esteve relacionada à vulnerabilidade dos funcionários que assinavam os pareceres técnicos. Muitas ações movidas na Justiça contra a liberação de empreendimentos eram direcionadas aos técnicos do Ibama.

Em 2011, foram expedidas 624 licenças ambientais, realizadas vinte audiências públicas e produzidos 2.392 documentos técnicos. Apenas quatro pedidos de instalação de empreendimentos e dez estudos ambientais foram rejeitados. O órgão ambiental federal destacou que o segmento contemplado com o maior aumento de licenças foi o de transmissão de energia elétrica - alta de 77% em relação a 2010. No ano passado, foram emitidas 89 licenças para hidrelétricas que somam a potência de 13 mil megawatts (MW).

A expectativa do Ibama é aumentar a eficiência, tendo em vista os desafios dos novos empreendimentos do setor de infraestrutura programados para os próximos anos. O órgão cita que, até 2020, a rede de transmissão de energia deverá ser ampliada em 42,5 mil quilômetros e a capacidade de geração hidrelétrica, em 33,3 mil MW. Em logística, o país contará com mais 12,8 mil quilômetros de ferrovias e oito mil quilômetros de rodovias até 2015. A previsão para o setor de petróleo e gás inclui os planos da Petrobras com o início da exploração, em larga escala, dos poços da camada pré-sal.

[<início>](#)

Folha de São Paulo
20 de janeiro

Elite das commodities tem 52% da balança comercial

Maiores vendedoras de matéria-prima exportaram US\$ 132 bilhões em 2011

Preço alto eleva fatia do setor no total; volume menor faz tradicionais exportadoras perderem participação na receita

TATIANA FREITAS
DE SÃO PAULO
MAURO ZAFALON
COLUNISTA DA FOLHA

As principais exportadoras de matérias-primas do Brasil foram responsáveis por 52% das vendas externas em 2011 e aumentaram a sua participação na balança comercial em relação a 2010, quando essa fatia ficou em 48%.

O cálculo considera a relação das cem maiores exportadoras brasileiras no ano passado. Dessas, mais da metade vendeu commodities para o exterior, o equivalente a US\$ 132 bilhões. O Brasil exportou US\$ 256 bilhões.

A Vale, mais uma vez, encabeçou a lista. Com a receita estimulada pelo alto preço do minério de ferro, ela respondeu por 13% de tudo o que o Brasil exportou.

O aumento de preço, aliás, foi o maior responsável pelo avanço das commodities na balança comercial, pois boa parte do setor exportou volume menor do que em 2010.

As exportações de petróleo em bruto, por exemplo, caíram 2,5%, em toneladas, em 2011. A receita da Petrobras no mercado externo, no entanto, aumentou 26%.

Em outros segmentos, a queda de volume fez com que algumas empresas diminuíssem a relevância. É o caso do setor de carnes, onde só a JBS elevou a sua fatia, e do de celulose, com a perda de participação de Fibria e Suzano.

Já o aumento de preço e, como consequência, o de faturamento fez com que novas empresas se firmassem no grupo de elite das cem maiores exportadoras.

No setor de grãos, a líder Bunge atingiu US\$ 6,5 bilhões, com aumento de 52% nas receitas. Já a asiática Noble ficou no 30º posto, com faturamento de US\$ 1,4 bilhão e crescimento de 61%.

O café, com crescimento exponencial, colocou em destaque empresas do ramo. A Cooxupé, que em 2010 era a 84ª colocada, assumiu a 52ª posição neste ano. As exportações da cooperativa somaram US\$ 736 milhões, 111% mais do que em 2010.

O mercado de açúcar continuou favorável às exportações, melhorando a posição das usinas no ranking. A líder Coopersucar obteve US\$ 2,2 bilhões, aumento de 34%. O percentual, porém, é bem inferior ao da São Martinho, que exportou 384% mais e atingiu US\$ 507 milhões.

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo
20 de janeiro

Cobertura vai proteger da chuva produtos no embarque em Santos

Operações sofrem atraso de até dez dias por mês em razão do clima

ESTELITA HASS CARAZZAI
DE CURITIBA

O porto de Santos contará, até o fim de fevereiro, com um equipamento que irá proteger da chuva o embarque de açúcar, grãos e minérios.

A cobertura utilizará uma tecnologia exclusiva. Apenas o porto de Roterdã, na Holanda, utiliza uma estrutura semelhante, para embarque de papel e celulose.

Um dos maiores portos exportadores de açúcar do mundo, Santos perde até dez dias por mês em razão da chuva. Os embarques têm de ser interrompidos porque a carga a granel estraga com a umidade.

A estrutura a ser implantada, chamada de Ecoloding, foi desenvolvida pela Cosan (uma das maiores produtoras mundiais de açúcar) e pela empresa de engenharia Etec S.A., do Paraná.

Ela é formada por cobertura de tecido retrátil e impermeável que cobre totalmente o porão do navio a partir do "shiploader" (equipamento que faz o carregamento).

A estrutura também ajuda a eliminar a poeira do embarque e diminui a poluição no entorno da área portuária.

O Ecoloadng já está em instalação no terminal norte da Cosan e custará cerca de R\$ 9 milhões. A previsão é que ele comece a funcionar dentro de 45 dias. Outras empresas, da área de mineração e agronegócio, negociam o uso do equipamento.

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo
20 de janeiro

Arena de Natal, atrasada, ganha monitoramento

DO RIO

O secretário-geral da Fifa, Jérôme Valcke, criticou ontem o atraso na construção da Arena das Dunas, o estádio de Natal para a Copa de Mundo de 2014.

Segundo o dirigente, "há muito atraso" na obra da capital potiguar, e os responsáveis pelo estádio precisam "acelerar [o ritmo no canteiro] para voltar ao caminho" desejado pela entidade mundial.

Valcke contou que, se necessário, pode haver cortes no número de sedes. O limite seria de oito arenas. No Brasil, 12 cidades vão realizar o evento.

O dirigente, porém, declarou que a Arena das Dunas "está na Copa".

"Tem que ficar claro que esse monitoramento será feito de maneira permanente pela Fifa, para que a cidade faça parte do ritmo de andamento das demais", disse Valcke, depois da reunião com os dirigentes do Comitê Organizador Local, no Rio.

Em Natal, o secretário responsável no governo estadual pela Copa (Secopa), Demétrio Torres, disse que as obras estão rigorosamente dentro do cronograma. A construção da arena de Natal foi a última a começar. Só no último dia 23 foi colocada a primeira estaca de concreto. Foram executados pouco mais de 15% da obra do estádio.

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo
20 de janeiro

R\$ 107 mi não acabam com alagamentos

DE RIBEIRÃO PRETO

A Prefeitura de Ribeirão Preto admitiu que o problema dos alagamentos só serão resolvidos com obras de R\$ 280 milhões.

Em entrevista à **Folha**, o secretário de Obras Públicas, Abranche Fuad Abdo, disse que a administração não tem a verba.

As obras antienchente, que já consumiram R\$ 107 milhões, são anunciadas pela prefeita Dárcy Vera (PSD) como as maiores obras. Em propaganda, a prefeitura promete acabar com as enchentes, mas não aborda os alagamentos.

[<inicio>](#)

Folha de São Paulo
20 de janeiro

TCU decide manter suspensa licitação do Rodoanel norte

DE SÃO PAULO - O plenário do Tribunal de Contas da União confirmou anteontem a suspensão da licitação para construir o trecho norte do Rodoanel. A concorrência está parada desde 13 de dezembro, quando o ministro Raimundo Carreiro Silva concedeu medida cautelar (urgente) a uma empresa que disputa a obra.

A concorrência também está suspensa pelo Tribunal de Contas do Estado pelo mesmo motivo: questionamentos de empresas ao edital, que usa regras do BID (Banco Interamericano de Desenvolvimento).

As normas são mais exigentes que a lei brasileira para capacitação técnica das empresas.

O governo do Estado recorreu, mas ainda não há decisão por conta do recesso de fim de ano do TCE e do TCU.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
20 de janeiro

Empresas aéreas se apertam

O Estado de S.Paulo

Bastante pessimista, o último levantamento da Associação Internacional de Transporte Aéreo (IATA) revela que 63% das companhias do setor apresentaram queda de lucros no quarto trimestre de 2011, com redução do movimento. A expectativa é de que a rentabilidade continue a declinar este ano, em decorrência da retração da economia dos países da zona do euro e de um crescimento ainda pouco significativo da economia dos EUA, onde a demanda por viagens aéreas domésticas caiu 0,8% em novembro em comparação com o mesmo mês de 2010. No melhor cenário, a IATA estima que as empresas aéreas deverão sofrer, globalmente, uma redução dos lucros, que poderão cair para US\$ 3,5 bilhões este ano, em comparação com US\$ 4,9 bilhões em 2011. Se a crise da zona do euro descambar para uma crise bancária sistêmica, os prejuízos podem chegar a nada menos que US\$ 8,3 bilhões. As mais prejudicadas deverão ser as companhias europeias, especialmente em seus mercados domésticos. A demanda de passageiros está em queda na Europa, mas ainda apresentou um crescimento de 4,9% em novembro de 2011, sempre em comparação com idêntico mês do ano anterior. O número de viagens de negócios de empresários alemães ligados à exportação foi responsável por essa expansão. Já as companhias da América do Norte fizeram cortes na capacidade de transporte como forma de proteger a rentabilidade.

Parte do problema é atribuída à alta dos preços do combustível de aviação, que afetou a competitividade das companhias aéreas nos EUA e na Europa em relação a outras alternativas de transporte. Além disso, a classe executiva perde clientes para a classe econômica, num ambiente de austeridade. E o transporte de carga diminuiu tanto nos últimos meses que mal cobre os custos, segundo a IATA. Em contraste, o setor continua em crescimento no Oriente Médio (9,8% no número de passageiros e 4,6% no volume de carga) e na América Latina (8,8% no de passageiros e 4,0% no de carga). A China é um caso à parte. Sua demanda doméstica apresentou o maior crescimento mundial no período considerado (17,2%). A sua capacidade de transporte aumentou menos (13,3%), o que explica uma taxa média de ocupação de 80,7%. A rentabilidade das empresas aéreas dos países emergentes tende, portanto, a ser maior, embora a IATA duvide que algum país possa escapar dos efeitos da crise na Europa.

No Brasil, a alta do combustível também resultou em um substancial aumento dos preços das passagens aéreas, principalmente em rotas com maior demanda, mas isso não parece ter tido efeito sobre o fluxo de passageiros. A guerra de preços continua, mas limitada às rotas de menor procura ou àquelas em que a competição é mais acirrada. Os aeroportos nacionais estão congestionados neste início de ano, período de férias, e o movimento não deve cair nos próximos meses.

O que se nota no País é uma expansão da aviação regional, aumento da oferta de táxis aéreos, ao lado de consideráveis investimentos das companhias de maior porte para aumento da frota. Tem havido também um movimento de concentração. Em julho, a Gol adquiriu 100% do capital da Webjet, uma empresa de tarifas econômicas e, extrapolando as fronteiras nacionais, a TAM fundiu-se com a Lan Chile.

Como informa a IATA, a demanda doméstica de passageiros no Brasil cresceu 9,4% em novembro em relação a novembro do ano anterior, o que é compatível com a expansão da capacidade de transporte, que foi de 10,3%, sendo a taxa de ocupação média de 65,7%. Os últimos números da Agência Nacional da Aviação Civil apontam um crescimento de 15,5% do número de passageiros em 2011, incluindo voos nacionais e internacionais. O problema no Brasil não é a falta de capacidade de atendimento pelas empresas aéreas, que vêm dando conta da demanda, apesar de falhas de organização do tráfego, mas as deficiências da infraestrutura aeroportuária e sua precária gestão.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
20 de janeiro

São Paulo terá sorteio de evento-teste

Definição dos jogos da Copa das Confederações vai ocorrer na capital paulista, em dezembro, apesar de a cidade não estar entre as sedes da competição

LEONARDO MAIA / RIO - O Estado de S.Paulo

A cidade de São Paulo não vai receber jogos da Copa das Confederações no ano que vem. Mas vai abrigar, em dezembro próximo, provavelmente no dia 1º, o sorteio dos grupos do evento-teste para o Mundial de 2014. A confirmação, feita ontem pela Fifa, foi uma das poucas novidades da primeira reunião realizada no Brasil da diretoria do Comitê Organizador Local (COL) da Copa com o secretário-geral da entidade, Jérôme Valcke.

O encontro também trouxe uma certeza: enquanto a Lei Geral da Copa não for aprovada pelo Congresso, poucas definições podem ser tomadas com relação a ingressos, liberação de bebidas alcoólicas nos estádios e a responsabilidade do governo brasileiro quanto a falhas de segurança e desastres naturais.

A escolha de São Paulo para hospedar o sorteio da Copa das Confederações é uma forma de apaziguar ânimos, satisfazer as ambições paulistas e tentar conciliar interesses de várias sedes.

Fortaleza, por exemplo, quer receber o sorteio dos grupos da Copa do Mundo, pretensão que agrada à Fifa. Como São Paulo ficou de fora dos jogos da Copa das Confederações (o Itaquerão não ficaria pronto a tempo) e foi preterido como sede do centro de mídia (será no Rio), o sorteio relacionado ao evento-teste foi uma espécie de recompensa. E há o fato de a cidade ter a melhor infraestrutura do País. Lei Geral. Valcke, o ministro do Esporte, Aldo Rebelo, e Ronaldo Nazário, membro do COL, procuraram mostrar afinidade no discurso e no otimismo quanto à aprovação da Lei até março, quando uma nova reunião vai ser realizada em Brasília. Mas mostrou-se irritado ao ser perguntado se estava otimista com o cumprimento do prazo. "Você deve perguntar sobre isso ao ministro Rebelo", respondeu, secamente, ao repórter.

"Quase tudo depende da Lei Geral da Copa. Precisamos da aprovação", disse Ronaldo, em uma de suas poucas intervenções significativas na coletiva dada pelo trio.

Valcke parecia aborrecido em ter de responder aos jornalistas sobre os recorrentes temas e deixava a cargo de Rebelo esclarecer os pontos mais controversos. "A questão da bebida é assunto já resolvido. O governo já enviou a Lei. Agora é com o Congresso", disse Rebelo, também admitindo que vai ceder às exigências de que prejuízos decorrentes de problemas de segurança e desastres naturais fiquem a cargo do Brasil. "O governo vai assumir o compromisso de oferecer essas garantias à Fifa. Estamos dispostos a assegurar isso", esclareceu.

Satisfeito, Valcke frisou que não há impasse entre Fifa e o governo brasileiro: "Vou repetir em inglês, pois sempre tentam transformar o que digo em algo negativo. Não há tensão, não há atrito. Trabalhamos como um time, com um único objetivo, que é a Copa do Mundo".

A coletiva se deu sem a presença do presidente do COL, Ricardo Teixeira, que participou da reunião, mas deixou Ronaldo fazer seu papel de absorver a atenção da imprensa e aliviar a pressão sobre ele, às voltas com denúncias de corrupção. "O Ricardo tomou a decisão de deixar o Ronaldo representar o comitê", limitou-se a dizer Valcke sobre o silêncio público de Teixeira.

Jérôme Valcke volta em março ao País - reuniões com o COL serão feitas a cada dois meses a partir de agora.

[<início>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
20 de janeiro

Metrô é condenado a indenizar INSS por cratera

Companhia e o consórcio que fez a Linha 4-Amarela foram condenados a cobrir benefícios de familiares dos mortos na tragédia de 2007; cabe recurso

BRUNO RIBEIRO - O Estado de S.Paulo

A Justiça federal em São Paulo condenou o Metrô e o Consórcio ViaAmarela, responsáveis pela construção da primeira fase da Linha 4-Amarela, a indenizar o Instituto Nacional do Seguro Social (INSS). O órgão federal concedeu benefícios a familiares de parte das vítimas do acidente da cratera da Estação Pinheiros, na zona oeste da capital, em janeiro de 2007. O valor da indenização ainda será calculado.

A juíza da 11.^a Vara Cível de São Paulo, Regilena Emy Fukui Bolognesi, considerou que as empresas foram responsáveis pelo acidente que matou sete pessoas. Outro processo, porém, na primeira instância da Justiça estadual, apura as responsabilidades criminais pelas mortes.

Apenas parentes de três dos sete mortos recebem benefícios previdenciários - pensão por morte a familiares de um funcionário da ViaAmarela, a um motorista de ônibus e a um cobrador.

O Metrô e a ViaAmarela terão de ressarcir o valor total já pago pelo INSS aos familiares e também as parcelas de prestações futuras, que serão reajustadas seguindo os mesmos critérios que o INSS já usa para o pagamento de outras pensões.

Ação retroativa. A ação movida pelo INSS, chamada "ação retroativa", serve para que o órgão recupere gastos que surgiram a partir de acidentes causados por terceiros. Segundo a Justiça federal e o INSS, é um procedimento de praxe, adotado também, por exemplo, contra motoristas imprudentes ou negligentes que provocam acidentes de trânsito.

A Lei 8.213/91, que permite a entrada desse tipo de ação, diz que o INSS pode recuperar valores pagos por benefícios concedidos em decorrência de acidentes causados por negligência quanto às normas-padrão de segurança e higiene do trabalho.

A decisão foi proferida em 15 de dezembro, mas, por causa do recesso de fim de ano, só foi publicada neste mês, segundo informação da Assessoria de Imprensa da Justiça federal.

A sentença tem 40 páginas e, nela, a juíza destaca um laudo do Instituto de Pesquisas Tecnológicas (IPT) que aponta mais de uma dezena de falhas durante a execução das obras que resultaram no acidente.

Recurso. Tanto o Metrô quanto a ViaAmarela informaram que vão recorrer da decisão, que foi concedida em primeira instância em favor do INSS.

A ViaAmarela foi o consórcio formado por empresas como Odebrecht, OAS, Camargo Corrêa e Andrade Gutierrez para a construção da primeira fase da linha, entre a Luz e o Butantã.

Em nota, o consórcio informou que "a sentença proferida nos autos da ação ajuizada pelo INSS foi objeto de recurso, ainda pendente de julgamento, para que se esclareçam diversos pontos controvertidos da decisão".

A nota afirmou que "o Consórcio Via Amarela rechaça a alegação de que agiu de forma culposa e reitera a fiel observância das normas de saúde, segurança no trabalho e meio ambiente durante a execução do contrato".

O Metrô, também por nota, fez apenas três afirmações sobre o caso: "Trata-se de questão sub judice. O Metrô se manifestará no processo. O Metrô recorrerá da decisão."

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
19 de janeiro

AGU reverte suspensão imposta a usinas do Rio Teles Pires

LUCIANA COLLET - Agencia Estado

SÃO PAULO - O Tribunal Regional Federal da 1ª Região (TRF1) acolheu os argumentos da Advocacia-Geral da União (AGU) e suspendeu a decisão de primeira instância que paralisava o licenciamento das usinas hidrelétricas de Colíder, Sinop e Magessi, que serão construídas no rio Teles Pires, informou a AGU. Elas compõem, juntamente com as usinas São Manuel e Teles Pires, o Complexo Teles Pires, que faz parte do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

O licenciamento ambiental do complexo foi repartido, ficando o processo relativo às usinas Teles Pires e São Manuel a cargo do Ibama, uma vez que ocupam mais de uma unidade federativa (Pará e Mato Grosso), enquanto os processos de Colíder, Sinop e Magessi foram atribuídos à Secretaria Estadual de Meio Ambiente de Mato Grosso (Semat), com a alegação de que a dimensão do dano ambiental restringe-se ao território de Mato Grosso.

No entanto, em dezembro passado, a Justiça Federal de Sinop concedeu liminar suspendendo o licenciamento, em favor do Ministério Público Federal e do Ministério Público do Estado do Mato Grosso, que defendiam que o licenciamento das usinas deveria ser feito pelo Ibama, por ser um rio que banha dois estados e porque os empreendimentos afetam "de maneira drástica" o rio, e que, portanto, seriam necessários estudos sinérgicos sobre os impactos sócio-ambientais do complexo.

Meio ambiente

Segundo o AGU, o TRF1 reconheceu que a paralisação das obras da Colíder, iniciadas pela Copel em março do ano passado, poderia acarretar prejuízos ainda maiores ao meio ambiente. Os advogados

públicos sustentaram a necessidade de se obedecer ao cronograma das obras, destacando que o empreendimento é de interesse nacional e a falta de oferta de energia causaria "prejuízos incalculáveis não só à população, mas também ao desenvolvimento do país".

Os advogados disseram ainda que a manutenção da decisão configuraria ofensa à ordem administrativa e econômica, pois a paralisação das obras, em especial da usina Colíder, causaria relevante impacto social e ofenderia ao Plano Decenal de Expansão de Energia até 2020, conforme diretrizes do Conselho Nacional de Política Energética e do Ministério de Minas e Energia.

Os advogados da União e procuradores federais destacaram também que a organização do licenciamento ambiental dos empreendimentos na Bacia do Teles Pires em dois níveis de competência não resultaria em prejuízo na abordagem dos impactos ambientais de todos os projetos, conforme parecer da diretoria de Licenciamento Ambiental do Ibama, uma vez que o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Termo de Referência apresentaram análise de cada impacto ambiental.

A hidrelétrica Colíder, de 300 MW de potência, foi leiloada em 2010 e pertence à estatal paranaense Copel, que já iniciou as obras para a construção da usina e previa o início das operações para dezembro de 2014. Já a hidrelétrica de Sinop chegou a ser cadastrada para ser ofertada no último leilão A-5, realizado em 20 de dezembro, mas não pôde ser leiloada por falta de licenciamento ambiental. A expectativa do setor é que o projeto possa ser licitado no leilão A-5 marcado para 26 de abril.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
19 de janeiro

Servidores se mobilizam e ameaçam greve

ANNE WARTH - Agência Estado

Depois de um ano de muita negociação com o governo Dilma e nenhum reajuste salarial, o funcionalismo público federal decidiu se unir já no início deste ano e ameaça o governo com uma greve geral, caso as conversas nesse sentido não avancem.

Com a perspectiva de que 2012 seja mais um ano de orçamento apertado, sem aumentos para a categoria, os servidores vão aguardar até março para receber alguma sinalização positiva por parte do governo. Caso contrário, o funcionalismo, dessa vez, vai jogar duro.

"Dessa vez, não vamos esperar o fim do prazo legal para o envio de reajustes ao Congresso, em agosto. Não seremos enrolados de novo", afirmou o presidente do Sindicato Nacional dos Auditores Fiscais da Receita Federal do Brasil (Sindifisco Nacional), Pedro Delarue, que reuniu ontem, em Brasília, analistas de todo o País para discutir a estratégia de mobilização.

Segundo ele, a defasagem salarial da categoria é de 15%. "Se sentirmos que o governo quer protelar a negociação, fingir que ela não aconteceu, vamos entrar em greve. Nosso deadline é fim de abril, começo de maio", disse. Embora ainda seja uma possibilidade, o Sindifisco pretende começar a recolher verba extra já em fevereiro para o fundo de greve.

Hoje a reunião será mais ampla e incluirá representantes dos auditores fiscais do trabalho, delegados da Polícia Federal (PF) e advogados e procuradores da Advocacia-Geral da União (AGU). A intenção é que o movimento inclua também servidores de carreiras típicas do Estado, como do Banco Central (BC), Tesouro Nacional e agências reguladoras.

"Os delegados da Polícia Federal estão juntos nesse embate", afirmou o presidente do Sindicato dos Delegados de Polícia Federal no Estado de São Paulo, Amaury Portugal. De acordo com ele, a defasagem salarial da categoria, até 2011, era de 14,7%, mas se ampliou neste ano e gira em torno de 20% a 22%.

[<inicio>](#)

O Globo
20 de janeiro

Grupo alemão pode anunciar hoje venda da siderúrgica CSA no Rio

Autor(es): agência o globo:

O Globo - 20/01/2012

BERLIM e RIO. A empresa ThyssenKrupp pode anunciar em sua assembleia-geral, hoje, em Bochum, na Alemanha, o plano de venda das unidades de produção do Brasil, a Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA), e dos Estados Unidos, a Steel America. Segundo a revista alemã "Manager", um banco ligado à empresa teria revelado os planos de venda. A Vale, que já detém cerca de 25% da CSA, que fica em Santa Cruz, na Zona Oeste do Rio, é vista como uma possível compradora.

Procurado pelo GLOBO, um porta-voz da empresa, que já estava em Bochum para preparar a assembleia, disse que não comentaria especulações, principalmente as que partiam de um banco. Ele afirmou que os planos da empresa para 2012, no que se refere à siderúrgica brasileira, deveriam ser anunciados pelo presidente do grupo, Heinrich Hiesinger, na assembleia anual.

Já a Vale informou que não comentaria "rumores do mercado". A CSA também se negou a comentar, alegando que o assunto deve ser tratado pela Thyssen na Alemanha.

Presidente defende venda de setores que geram prejuízo

Desde que assumiu a presidência da ThyssenKrupp, em janeiro do ano passado, Hiesinger vem defendendo planos de se desfazer de setores que contribuíram para que o tradicional grupo empresarial tivesse um prejuízo líquido de 1,8 bilhão no ano fiscal de 2010 e 2011. Sobretudo a CSA, cujos custos explodiram de 1,3 bilhão para 5,2 bilhões, é avaliada por Hiesinger como um investimento errado.

Com capacidade para cinco milhões de toneladas de placas por ano, a CSA teve problemas com a construção da coqueria, feita pela empresa chinesa Citic, onde ainda hoje há questões técnicas, mas também em consequência da crise econômica mundial. Com a redução da demanda por aço nos Estados Unidos, a CSA, que produz as placas de aço para serem acabadas nos Estados Unidos, não pode produzir a pleno vapor.

Segundo Erwin Schneider, porta-voz da ThyssenKrupp, um grande problema da CSA é o real forte, assim como os altos custos da matéria-prima (minério de ferro). Mas a siderúrgica brasileira poderá ter um desempenho melhor do que os atuais 70% da sua capacidade quando forem resolvidos os problemas técnicos.

Ekkerhard Schulz, que trabalhou para a ThyssenKrupp por mais de 40 anos, defendeu os investimentos no Brasil, decisão que tomou contra parte da diretoria. Acusado de ter sido responsável pelos prejuízos, ele argumentou que a CSA é um investimento que trará retorno no futuro.

- Dentro de dois ou três anos, quando a conjuntura internacional melhorar, o investimento será visto como uma decisão acertada - afirmou.

Hiesinger, que já antecipou que "2012 não será um ano fácil", deverá apontar hoje, no seu discurso para os acionistas, outras medidas para que a ThyssenKrupp volte a ter lucros: a venda do setor de aço inoxidável e o fortalecimento do setor de produção de elevadores e embarcações militares. Os planos são de mais diversificação do portfólio.

Passivo ambiental não causou atrasos, diz empresa

A CSA negou que as questões ambientais que enfrenta no Brasil tenham relação "com os ajustes feitos no cronograma das obras", ou seja, os atrasos. De acordo com a empresa, os ajustes ocorreram "em função da crise econômica mundial que teve início em 2008".

A empresa já foi multada duas vezes pelo Instituto Estadual do Ambiente (Inea), por ter provocado poluição no ar com resíduos de suas operações. Enfrenta ainda uma ação do Ministério Público que busca proibir a empresa de despejar ferro gusa (subproduto do aço) em poços ao ar livre.

A primeira punição, de R\$1,8 milhão, foi emitida em 23 de agosto de 2010. O Inea argumentou, à época, que dois erros de projeto na linha de produção de ferro-gusa provocaram o lançamento de partículas nocivas no ar. Como a empresa não notificou o instituto para que providências fossem tomadas a fim de minimizar o acidente, recebeu a multa.

Menos de cinco meses depois, em 6 de janeiro do ano passado, o Inea puniu novamente a empresa, desta vez em R\$2,8 milhões, e exigiu ainda R\$14 milhões em compensações, como obras de infraestrutura.

[<inicio>](#)

Correio Braziliense
20 de janeiro

Anac atrasa respostas cruciais para licitação

Autor(es): Sílvio Ribas

A avalanche de questionamentos enviados à Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) pelos interessados em participar dos leilões dos aeroportos de Brasília, Guarulhos (SP) e Campinas (SP) já alterou o cronograma do processo iniciado em meados de dezembro. Diante do volume expressivo de dúvidas (acima de mil) protocoladas pelos advogados que representam os consórcios formados por empreiteiras brasileiras associadas a operadores aeroportuários internacionais, o governo fez um recuo tático. Mas sem qualquer aceno de que a data dos certames, 6 de fevereiro, será alterada.

As respostas às indagações, que vão desde as taxas de retorno do investimento à presença de companhias aéreas na gestão, não foram dadas pela Anac no prazo prometido, até a última quarta-feira. A publicação dos esclarecimentos no site do órgão regulador só deverá ocorrer até a meia-noite da próxima segunda-feira, dia que também é a data-limite para os potenciais candidatos apresentarem pedidos de impugnação do edital.

Especialistas ressaltam que as respostas seriam consideradas como parte integrante do edital. "Sem novos esclarecimentos em tempo, os interessados só podem levar em conta o conteúdo já conhecido. É pegar ou largar", alertou a advogada de um grupo interessado nos aeroportos. Para ela, a manobra praticamente sepultou o risco de impugnações.

Em razão dos últimos avisos da Anac, foi cancelada a reunião marcada para ontem na Bolsa de Valores de São Paulo (BM&FBovespa), na qual as questões sobre o processo seriam debatidas. Do cronograma original, foram mantidas apenas as datas do leilão e de seu ensaio, nesta tarde, seguida de uma entrevista coletiva. "Demais alterações serão oportunamente divulgadas, restando mantida a data para a realização dos leilões", disse Adriano Pinto de Miranda, presidente da comissão de licitação, em seu quarto comunicado desde a publicação do edital.

Apesar de a Anac deixar em aberto a chance de outras reuniões de esclarecimento, especialistas ligados às negociações ouvidos ontem pelo Correio afirmaram que as mexidas no cronograma são uma manobra para impedir a apresentação de queixas formais no prazo originalmente estabelecido. "Mesmo que as respostas às dúvidas sejam publicadas na manhã do dia 23, não haverá tempo para que os assessores técnicos leiam todo o material e façam pareceres aos seus clientes", reclamou um advogado.

Metas

Segundo ele, os escritórios contavam com pelo menos 48 horas para avaliar os riscos. Nenhum dos especialistas duvida, contudo, de que o governo adie o leilão, por saber que há grande interesse de grupos, suficientes para provocar ágio, além de temer pelo cumprimento das metas de obras até a Copa das Federações, no ano que vem. Mas há quem aposte num eventual sucesso de pedido de liminar à Justiça Federal para suspender o leilão ou mesmo numa medida do Tribunal de Contas da União (TCU), cuja avaliação do edital preliminar, com perfil jurídico e econômico da licitação, não contemplava mudanças posteriores.

A dificuldade de o governo investir para desafogar os aeroportos, cuja movimentação bateu recordes em 2011, está evidente nos números apresentados pela Companhia Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero). No primeiro ano da gestão Dilma Rousseff, o investimento da estatal, de R\$ 1,14 bilhão, foi insuficiente para aliviar os terminais mais congestionados. Em seis dos 16 tidos como prioritários para a Copa do Mundo de 2014, a demanda ficou acima da capacidade. As concessionárias vencedoras terão que aplicar R\$ 2,8 bilhões nos três terminais privatizados até o torneio de futebol.

Financiamento

A diretoria do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social anunciou ontem as condições para financiar os vencedores dos leilões de concessão dos aeroportos de Brasília, Guarulhos (SP) e Campinas (SP). O valor do empréstimo está limitado a 80% do investimento total e a 90% de outros financiamentos feitos pelo grupo. A remuneração básica do BNDES será de 0,9% ao ano, acrescida da taxa de risco da operação, que pode variar de 0,46% a 3,57% ao ano. Para emprestar, o banco exigirá demonstração da capacidade técnica e econômico-financeira dos empreendedores para tocar o projeto. O prazo de pagamento é de até 20 anos.