

24\01\2012

[Falha em turbinas de Santo Antônio atrasa geração \(Valor Online\)](#)

[Consórcio europeu revê projeto de Belo Monte \(Valor Online\)](#)

[Anac adia data de entrega de propostas para aeroportos \(Valor Online\)](#)

[Portonave cresce em importação, mas tem queda na movimentação em 2011 \(Valor Online\)](#)

[O poder é partilhado na revolução do século XXI \(Valor Online\)](#)

[Confiança do empresário tem maior alta em dois anos, aponta CNI \(Valor Online\)](#)

[Odebrecht capta US\\$ 300 milhões \(Valor Online\)](#)

[Governo decide manter a data do leilão \(Jornal O Estado de São Paulo\)](#)

[Recursos para as hidrovias \(Jornal O Estado de São Paulo\)](#)

[Leilão de terminais do país pode interessar mais a europeus \(Diário do Comércio\)](#)

[Brasil funciona “no limite da gambiarra”, diz diretor da ANTT \(Gazeta do Povo\)](#)

[Emprego na construção civil cai 0,62% em novembro \(Jornal O Estado de Minas\)](#)

Valor Online
24 de janeiro

Falha em turbinas de Santo Antônio atrasa geração

Por **Josette Goulart** | De São Paulo

Uma falha nas primeiras turbinas que entrariam em operação na usina hidrelétrica de Santo Antônio, no Rio Madeira, em dezembro, está deixando apreensivos os sócios do mega-empreendimento que vai consumir mais de R\$ 13 bilhões em investimentos. Pelo cronograma da obra, aprovado pela Agência Nacional de Energia Elétrica, a usina já deveria ter neste momento duas turbinas em operação com capacidade de gerar 150 megawatts (MW). Mas a geração de energia foi adiada por mais de um mês e é grande a expectativa para o novo teste dos equipamentos, que deve acontecer na próxima semana. Segundo fontes próximas ao empreendimento, os engenheiros do consórcio fornecedor liderado pela Alstom, e que é formado ainda pela Voith e Andritz, entendem que o problema ocorreu por uma falha em uma peça de fixação do mancal, que circunda o eixo da turbina. Quando a água passou pela primeira vez, a turbina chegou a funcionar 100%, mas logo o mancal se chocou com o eixo e gerou superaquecimento pelo atrito das duas peças que não podem se encostar. Se o problema detectado for de fato somente a peça de fixação, em fevereiro as duas turbinas devem entrar em operação normalmente. Se for o mancal, o atraso será bem maior.

Hidrelétricas em atraso

Comitê de monitoramento do setor estima

Usina	Capacidade Instalada (MW)	Localização
Batalha	52,50	GO/MG
Baú I	110	MG
Belo Monte	11.233	PA
Cachoeirinha	45	PR

A sombra de preocupação entre alguns sócios se deve ao fato de as turbinas que estão sendo usadas em Santo Antônio serem de uma tecnologia relativamente nova no mundo. Elas são do tipo bulbo, próprias para geração chamada a fio d'água, e do tamanho específico solicitada para a usina, de 75 MW cada, é uma das únicas no mundo. O consórcio fornecedor é todo europeu, com fábricas no Brasil, e juntos têm um contrato de mais de R\$ 3,5 bilhões.

Os prejuízos contabilizados ainda são pequenos, mesmo para os fornecedores das turbinas. Como se tratava de uma antecipação do cronograma estabelecido quando a usina foi leiloadada, os sócios e o consórcio fornecedor e construtor por enquanto estão apenas deixando de ganhar. Segundo fontes, os contratos de energia só foram negociados com consumidores livres a partir de março. "Mas o fato é que tínhamos toda uma publicidade pronta para capitalizar em torno de uma antecipação de um ano de uma das obras mais importantes do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)", diz um sócio do empreendimento. "E agora estamos nas mãos das turbinas".

A sociedade é formada por Odebrecht, que aumentou na semana passada sua participação na usina, Cemig, Andrade Gutierrez, FI FGTS e Furnas. O consórcio construtor é liderado pela Odebrecht e tem ainda a participação da Andrade Gutierrez.

Apesar de a obrigação assumida em leilão ser de iniciar a geração somente em dezembro de 2012, a confiança na antecipação era tamanha que a Santo Antônio Energia registrou, já em meados do ano passado, o novo cronograma e por isso agora a usina aparece com o status de atrasado nos relatórios de fiscalização da agência. Quando estiver pronta, a hidrelétrica terá capacidade de gerar 3.150 MW de energia, com 44 turbinas instaladas. Somente para este ano a previsão é de já ter instalado turbinas suficientes para gerar 1.070 MW.

Tecnicamente, o assunto não está sendo tratado abertamente pela Santo Antônio Energia, que assumiu a comunicação de qualquer tema envolvendo o início de geração, proibindo fornecedores e o consórcio construtor de se manifestarem. Em nota, a empresa informou apenas que vem realizando ininterruptamente testes, desde dezembro de 2011, e que a previsão é que duas turbinas entrem em funcionamento simultaneamente em fevereiro de 2012.

"O comissionamento é uma etapa que tem o objetivo de ajustar e confirmar parâmetros mecânicos e elétricos esperados, visando assegurar o desempenho de turbinas, geradores e sistemas associados,

portanto, parte prevista no processo de geração. Para as duas primeiras unidades geradoras da UHE Santo Antônio, que abriga as maiores turbinas Bulbo do mundo, está prevista a realização do comissionamento em prazo de até 90 dias".

O que a empresa não informou é que esse comissionamento já teve início, segundo dados da Aneel, em outubro. A Cemig chegou a informar ao mercado o início da geração e teve que mandar uma retificação dizendo que havia se enganado. "Fomos pegos de surpresa com a falha, por isso estamos preocupados", disse um dos sócios.

Algumas fontes dizem que apenas a primeira turbina falhou e a segunda não foi sequer testada. Já outras dizem que as duas primeiras foram testadas e falharam e que na semana que vem a terceira turbina é que vai entrar em operação. "Tem usina que só tem quatro turbinas, então os fornecedores não podem ter tantas turbinas falhando, mesmo que tenhamos 44 no nosso projeto", diz uma fonte.

[<início>](#)

Valor Online
24 de janeiro

Consórcio europeu revê projeto de Belo Monte

Por De São Paulo

O consórcio de fornecedores de turbinas de hidrelétricas formado pelas empresas europeias Alstom, Andritz e Voith também está tendo que renegociar certos aspectos técnicos da turbina que vai ser fornecida para Belo Monte. O consórcio Norte Energia pediu que fossem feitas algumas alterações no projeto das máquinas que podem significar um aumento de custo para os fornecedores.

A principal diferença está no diâmetro das engrenagens da turbina. A Eletrobras pediu para que o diâmetro fosse maior, pois entende que geraria instabilidade na turbina com a proposição feita pelas empresas. Isso gera custo de algumas dezenas de milhões a mais em cada turbina. O problema é que o contrato assinado entre as duas empresas não tinha estas especificidades previstas. Basicamente, pelo contrato assinado, os fornecedores garantem performance e depois apresentam a turbina que entendem necessária para garantir a produtividade.

Por enquanto, os fornecedores e o Norte Energia estão apenas negociando a parte técnica sem alterar valores de contrato e tentam chegar a bom termo. Segundo fonte próxima à empresa, entretanto, o consórcio fornecedor terá em princípio uma perda. A usina de Belo Monte terá ainda como fornecedor a empresa argentina Impsa, que desenvolve projeto à parte do consórcio europeu.

O fornecimento de equipamentos para Belo Monte vai custar cerca de R\$ 6 bilhões. A concessionária Norte Energia não quis comentar o assunto e informou que apenas detalhes técnicos estão sendo negociados. (JG)

[<início>](#)

Valor Online
24 de janeiro

Anac adia data de entrega de propostas para aeroportos

Por Fábio Pupo | Valor

SÃO PAULO - A Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) alterou a data de recebimento de propostas para os aeroportos de Guarulhos (SP), Campinas (SP) e Brasília (DF), que serão concedidos à iniciativa privada a partir deste ano. A data do leilão foi mantida para o dia 6 de fevereiro.

A entrega dos envelopes pelos consórcios foi adiada em três dias, para 2 de fevereiro (antes, estava marcada para o dia 30 de janeiro). O adiamento é feito depois do atraso da Anac na divulgação da ata com os esclarecimentos do edital, que ocorrerá somente hoje (era para ter sido feita no dia 19 de janeiro).

Também foi adiado o prazo para pedido de impugnação do edital, que agora acaba em 26 de janeiro (antes, estava previsto para terminar hoje).

(Fábio Pupo | Valor)

[<início>](#)

Valor Online
24 de janeiro

Portonave cresce em importação, mas tem queda na movimentação em 2011

Por **Júlia Pitthan** | Valor

FLORIANÓPOLIS - Os Terminais Portuários de Navegantes (Portonave), operador privado que atua no complexo do porto de Itajaí, em Santa Catarina, encerraram 2011 com um crescimento de 11% nas importações em relação a 2010 – o que representou 99.164 contêineres no ano. O porto movimentou no ano de 2011 um total de 545.192 TEUs (unidade de medida que corresponde a um contêineres de 20 pés).

O número representou uma retração de 6% em relação à movimentação de 2010. Segundo a assessoria de imprensa da Portonave, o terminal ficou sem operação durante 7 dias em função da chuva que atingiu Santa Catarina em setembro.

Com os resultados de 2011, a Portonave chegou ao número de 1.793.884 TEUs movimentados desde 21 de outubro de 2007, quando iniciou suas operações portuárias.

(*Júlia Pitthan* | Valor)

[<inicio>](#)

Valor Online
24 de janeiro

O poder é partilhado na revolução do século XXI

Por **Ricardo Abramovay** | Para o Valor, de São Paulo



Rifkin, articulador e ativista: prognósticos de quem conversa com personalidades do mundo político e empresarial

Não é inocente o uso da palavra revolução no nome de batismo das eras econômicas. Mais do que técnicas e possibilidades de mercado, o que está em jogo na terceira revolução industrial anunciada por Jeremy Rifkin é um novo poder: partilhado, descentralizado, colaborativo ou, para usar a expressão do título de seu último livro, lateral. Em comum com as duas revoluções industriais anteriores, a do século XXI também emerge da convergência entre novos meios de comunicação e formas inéditas de produção de energia. A coerência dos grandes períodos históricos dos últimos dois séculos é dada por essa unidade entre comunicação e energia. O carvão e o vapor, no século XIX, abrem caminho não só para estradas de ferro, e imensas frotas navais, mas também para a massificação de materiais impressos, o que favorece o surgimento da educação pública na Europa e nos Estados Unidos. Na segunda revolução industrial, que domina todo o século XX, o petróleo e a eletricidade permitem o motor a combustão interna, o automóvel individual e, sobretudo a comunicação apoiada em grandes centrais elétricas: telégrafo, telefone, rádio e televisão.

A terceira revolução industrial tem como marca central a rede de energia/internet. O fundamental não está na energia, na internet ou na noção de rede, e sim na junção das três: não só a energia, mas parte crescente da prosperidade do século XXI virá de uma organização social assinalada pela descentralização, pela cooperação e pela partilha.

O prognóstico já seria intrigante se partisse de um destacado acadêmico ou de um ativista ligado a movimentos sociais globais. Mas Rifkin tem ainda a qualidade de hábil articulador voltado ao diálogo com importantes dirigentes políticos contemporâneos e personalidades centrais na formulação e execução das estratégias de empresas globais. Professor do Wharton School's Executive Education Program, da Universidade da Pensilvânia, autor de 18 livros (entre eles, já traduzidos para o português, "A Era do Acesso", "O Fim dos Empregos", "A Economia do Hidrogênio" e "O Sonho Europeu"), Rifkin, nos últimos dez anos, manteve estreito contato com figuras como Angela Merkel, Manuel Barroso e José Luiz Zapatero, o que contribuiu para que o termo terceira revolução industrial se incorporasse a inúmeros documentos da União Europeia. Ao mesmo tempo, em torno da terceira revolução industrial reúne-se hoje uma centena de dirigentes empresariais globais. Muito mais do que um conjunto abstrato de normas e prescrições, a terceira revolução industrial está na agenda de algumas das mais importantes forças sociais e políticas contemporâneas.

Pelas resistências que desperta e pela mobilização que exige, seu sucesso depende de uma nova narrativa. A do período que se esgota agora é clara: concentrar recursos, fortalecer os regimes exclusivos de propriedade e favorecer a busca estreita dos interesses individuais são condições para a eficiência alocativa, da qual decorreriam produção de riqueza e bem-estar crescentes. A crise desencadeada em 2008 foi a pá de cal que retirou coerência a essa narrativa, como mostra o livro em sua primeira parte.

A narrativa da terceira revolução industrial, também exposta no livro, apoia-se em cinco pilares, que trazem consigo uma reorganização na cultura, nos modos de vida e nas formas de se fazer negócio. O primeiro está na passagem (nada trivial, é claro) das energias fósseis para as renováveis. O segundo, e talvez mais importante dos cinco pilares, é a transformação do estoque de construções de todo o mundo em microusinas de coleta (e de distribuição) de energia. Na União Europeia, onde essa ideia se converteu em orientação de política pública, Rifkin fala da existência de 190 milhões de microusinas. Cada edificação tem o poder de absorver e transformar localmente energia vinda dos ventos, do sol e da reciclagem daquilo que seus ocupantes produzem e consomem. O princípio é que, contrariamente aos combustíveis fósseis ou ao urânio (energias de elite, que se encontram apenas em alguns lugares), as renováveis estão por toda parte. E, embora distante do horizonte brasileiro, Rifkin cita numerosos exemplos em que esse aproveitamento das energias descentralizadas e renováveis permite novos modelos de negócio.

O terceiro pilar está em tecnologias que permitirão armazenar (para se poder, então, distribuir) o produto dessas fontes inevitavelmente instáveis de energia de que são potencialmente dotadas as edificações. Rifkin prevê que, até meados deste século, a União Europeia terá uma economia do hidrogênio inteiramente apoiada em energias renováveis. Mas isso supõe - quarto pilar - que os dispositivos da economia da informação em rede possam promover a integração e a partilha desse fluxo de energia produzido de maneira descentralizada. Aí reside a nova unidade entre comunicação e energia. São redes inteligentes, mas que operam com base em energias produzidas localmente, ao contrário das duas revoluções industriais anteriores. Além de resolver um problema de oferta de energia, essas redes dão lugar a uma nova forma de poder, não mais hierárquico, mas distributivo, colaborativo, em rede. Não se trata apenas de substituir a centralização dos fósseis, da energia nuclear e das grandes hidrelétricas por gigantescas unidades solares ou eólicas. O mais importante é promover a oferta desconcentrada e partilhada de energia.

O quinto pilar está no sistema de transportes, que dará maior peso aos equipamentos coletivos e também, no que se refere aos veículos individuais, aos carros elétricos e baseados em células combustíveis, integrados igualmente a esse sistema descentralizado de redes inteligentes.

Nada garante, é claro, o triunfo do poder lateral. Mas o livro de Rifkin mostra condições especialmente privilegiadas para que colaboração social, partilha e descentralização formem a base da prosperidade no século XXI.

Não é inocente o uso da palavra revolução no nome de batismo das eras econômicas. Mais do que técnicas e possibilidades de mercado, o que está em jogo na terceira revolução industrial anunciada por Jeremy Rifkin é um novo poder: partilhado, descentralizado, colaborativo ou, para usar a expressão do título de seu último livro, lateral. Em comum com as duas revoluções industriais anteriores, a do século XXI também emerge da convergência entre novos meios de comunicação e formas inéditas de produção de energia. A coerência dos grandes períodos históricos dos últimos dois séculos é dada por essa unidade entre comunicação e energia. O carvão e o vapor, no século XIX, abrem caminho não só para estradas de ferro, e imensas frotas navais, mas também para a massificação de materiais impressos, o que favorece o surgimento da educação pública na Europa e nos Estados Unidos. Na segunda revolução industrial, que domina todo o século XX, o petróleo e a eletricidade permitem o motor a combustão interna, o automóvel individual e, sobretudo a comunicação apoiada em grandes centrais elétricas: telégrafo, telefone, rádio e televisão.

A terceira revolução industrial tem como marca central a rede de energia/internet. O fundamental não está na energia, na internet ou na noção de rede, e sim na junção das três: não só a energia, mas parte crescente da prosperidade do século XXI virá de uma organização social assinalada pela descentralização, pela cooperação e pela partilha.

O prognóstico já seria intrigante se partisse de um destacado acadêmico ou de um ativista ligado a movimentos sociais globais. Mas Rifkin tem ainda a qualidade de hábil articulador voltado ao diálogo com importantes dirigentes políticos contemporâneos e personalidades centrais na formulação e execução das estratégias de empresas globais. Professor do Wharton School's Executive Education Program, da Universidade da Pensilvânia, autor de 18 livros (entre eles, já traduzidos para o português, "A Era do Acesso", "O Fim dos Empregos", "A Economia do Hidrogênio" e "O Sonho Europeu"), Rifkin, nos últimos dez anos, manteve estreito contato com figuras como Angela Merkel, Manuel Barroso e José Luiz Zapatero, o que contribuiu para que o termo terceira revolução industrial se incorporasse a inúmeros documentos da União Europeia. Ao mesmo tempo, em torno da terceira revolução industrial reúne-se hoje uma centena de dirigentes empresariais globais. Muito mais do que um conjunto abstrato de normas e prescrições, a terceira revolução industrial está na agenda de algumas das mais importantes forças sociais e políticas contemporâneas.

Pelas resistências que desperta e pela mobilização que exige, seu sucesso depende de uma nova narrativa. A do período que se esgota agora é clara: concentrar recursos, fortalecer os regimes exclusivos de propriedade e favorecer a busca estreita dos interesses individuais são condições para a eficiência alocativa, da qual decorreriam produção de riqueza e bem-estar crescentes. A crise desencadeada em 2008 foi a pá de cal que retirou coerência a essa narrativa, como mostra o livro em sua primeira parte.

A narrativa da terceira revolução industrial, também exposta no livro, apoia-se em cinco pilares, que trazem consigo uma reorganização na cultura, nos modos de vida e nas formas de se fazer negócio. O primeiro está na passagem (nada trivial, é claro) das energias fósseis para as renováveis. O segundo, e talvez mais importante dos cinco pilares, é a transformação do estoque de construções de todo o mundo em microusinas de coleta (e de distribuição) de energia. Na União Europeia, onde essa ideia se converteu em orientação de política pública, Rifkin fala da existência de 190 milhões de microusinas. Cada edificação tem o poder de absorver e transformar localmente energia vinda dos ventos, do sol e da reciclagem daquilo que seus ocupantes produzem e consomem. O princípio é que, contrariamente aos combustíveis fósseis ou ao urânio (energias de elite, que se encontram apenas em alguns lugares), as renováveis estão por toda parte. E, embora distante do horizonte brasileiro, Rifkin cita numerosos exemplos em que esse aproveitamento das energias descentralizadas e renováveis permite novos modelos de negócio.

O terceiro pilar está em tecnologias que permitirão armazenar (para se poder, então, distribuir) o produto dessas fontes inevitavelmente instáveis de energia de que são potencialmente dotadas as edificações. Rifkin prevê que, até meados deste século, a União Europeia terá uma economia do hidrogênio inteiramente apoiada em energias renováveis. Mas isso supõe - quarto

pilar - que os dispositivos da economia da informação em rede possam promover a integração e a partilha desse fluxo de energia produzido de maneira descentralizada. Aí reside a nova unidade entre comunicação e energia. São redes inteligentes, mas que operam com base em energias produzidas localmente, ao contrário das duas revoluções industriais anteriores. Além de resolver um problema de oferta de energia, essas redes dão lugar a uma nova forma de poder, não mais hierárquico, mas distributivo, colaborativo, em rede. Não se trata apenas de substituir a centralização dos fósseis, da energia nuclear e das grandes hidrelétricas por gigantescas unidades solares ou eólicas. O mais importante é promover a oferta desconcentrada e partilhada de energia.

O quinto pilar está no sistema de transportes, que dará maior peso aos equipamentos coletivos e também, no que se refere aos veículos individuais, aos carros elétricos e baseados em células combustíveis, integrados igualmente a esse sistema descentralizado de redes inteligentes.

Nada garante, é claro, o triunfo do poder lateral. Mas o livro de Rifkin mostra condições especialmente privilegiadas para que colaboração social, partilha e descentralização formem a base da prosperidade no século XXI.

Ricardo Abramovay é professor titular do departamento de economia e do Instituto de Relações Internacionais da USP, pesquisador do CNPq e da Fapesp. Twitter:

@abramovay - www.abramovay.pro.br

"The Third Industrial Revolution"

Jeremy Rifkin. Palgrave Macmillan. 304 págs., US\$ 27,95

[<inicio>](#)

Valor Online
24 de janeiro

Confiança do empresário tem maior alta em dois anos, aponta CNI

Por Thiago Resende | Valor

BRASÍLIA – O otimismo do empresário brasileiro teve em janeiro a maior alta dos últimos dois anos, segundo a Confederação Nacional da Indústria (CNI). O Índice de Confiança do Empresário Industrial (ICEI) aumentou 2,5 pontos, frente a dezembro, para 57,3 pontos. O indicador varia de zero a 100 pontos. Valores acima de 50 pontos demonstram maior confiança na economia.

Em comparação com janeiro de 2011, o ICEI caiu 4,7 pontos. O resultado é inferior também à média histórica, de 59,3 pontos. A elevação da confiança no setor, segundo a CNI, é comum no início de ano. "A expectativa de manutenção de redução da taxa de juros e as medidas adotadas pelo governo de desoneração tributária contribuem para essa melhora nas expectativas", avalia o economista da CNI Marcelo de Ávila.

O aumento de confiança, entre janeiro e dezembro, ocorreu em todos os setores da indústria: extrativa, de transformação e construção civil. O índice foi calculado com base em 2.220 empresas entre 2 e 18 de janeiro.

(Thiago Resende | Valor)

[<inicio>](#)

Valor Online
24 de janeiro

Odebrecht capta US\$ 300 milhões

Por Fernando Travaglini | De São Paulo

Com a melhora do humor dos investidores, as empresas brasileiras tentam aproveitar o momento mais favorável para buscar o quanto antes recursos no exterior. Ontem, a Odebrecht aproveitou a janela para captar US\$ 300 milhões, com a reabertura do seu bônus com vencimento em 2023. A taxa ficou em 5,95% ao ano, abaixo da captação anterior, de 6% ao ano.

"Não precisávamos de caixa, mas esse tipo de transação fazia sentido neste momento", disse Jayme Fonseca, diretor de finanças da Odebrecht Engenharia e Construção. A operação foi feita pela subsidiária no exterior, Odebrecht Finance, com garantia da Construtora Norberto Odebrecht, sob liderança dos bancos Goldman Sachs, Credit Suisse e Deutsche Bank.

O momento de fato é favorável e outras quatro companhias estão visitando investidores nesta semana. A Cimento Tupi e o Grupo Virgolino de Oliveira (GVO) também devem realizar "roadshow" para lançar papéis no exterior. O GVO quer captar US\$ 200 milhões, com títulos de 10 anos por meio de sua subsidiária em Luxemburgo, a Virgolino de Oliveira Finance.

As companhias se juntam à subsidiária da JBS nos Estados Unidos, que pretende levantar US\$ 400 milhões com bônus de oito anos, e ao Banco Banrisul, que planeja lançar US\$ 500 milhões em bônus de dez anos.

Outras operações são esperadas para breve, como da Petrobras, que pode emitir em dólares, e da Transmissora Aliança de Energia Elétrica (Taesa), controlada pela Cemig. A Taesa pretende captar o equivalente a R\$ 1,4 bilhão, com prazo de dez anos.

As perspectivas para a captação de recursos no exterior são positivas neste momento, com um maior apetite dos investidores internacionais por riscos em meio à melhora das negociações para uma solução da crise na Europa.

Com o bom desempenho dos papéis de companhias de primeira linha, lançados nas duas primeiras semanas do ano, agora é a vez de as empresas de maior risco testarem o apetite dos investidores. Todas as companhias que estão no mercado são conhecidas do investidor, com lançamentos já realizados no passado, mas têm notas de avaliação de risco piores do que nomes como Petrobras e Vale. Até por isso muitas dessas operações são ainda tentativas de captação e podem não ter boa aceitação por parte dos fundos de investimento, segundo um especialista do setor.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
24 de janeiro

Governo decide manter a data do leilão

Apesar dos pedidos de adiamento, o governo federal insiste em realizar o leilão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília no dia 6 de fevereiro, para impedir atrasos ainda maiores no início de obras fundamentais para a Copa Mundo de 2014.

Ontem, a Agência Nacional de Aviação Civil (Anac) decidiu prorrogar a data para que os consórcios entreguem suas propostas para a BMF&Bovespa, de 30 de janeiro para 2 de fevereiro. Mas, a agência reguladora fez questão de frisar, em comunicado, que a data do leilão está mantida.

Até o fechamento desta edição, a Anac não havia divulgado o relatório com os esclarecimentos das dúvidas apresentadas pelos interessados sobre o edital. Esse documento era para ter sido divulgado na semana passada, mas o prazo foi adiado para ontem. Existem, pelo menos, 14 consórcios efetuando estudos para preparar a oferta para o leilão.

Segundo advogados envolvidos no processo, o governo deveria adiar o leilão para que alguns consórcios consigam atender às exigências do edital. A advogada Claudia Bonelli, do escritório Tozzini Freire, disse que muitas empresas estavam se organizando com base na minuta do edital, porém, foram efetuadas mudanças no documento definitivo como, por exemplo, a exigência de participação de um operador estrangeiro de aeroportos no grupo interessado.

Isso teria dificultado a formação de alguns grupos, que não trabalhavam com essa exigência e, portanto, precisariam de mais tempo para negociar. Até mesmo os feriados de Natal e Ano Novo foram apontados por algumas empresas como empecilhos para o fechamento de parcerias. "O prazo foi muito curto para a negociação", afirmou Claudia.

O edital exige, ainda, que a licitante ou um dos integrantes do grupo tenha experiência de cinco anos na administração de aeroportos. Para habilitação técnica, o operador aeroportuário deverá ter experiência na administração de aeroportos com processamento de pelo menos 5 milhões de passageiros ao ano. Poderão participar do leilão empresas brasileiras ou estrangeiras, consorciadas ou isoladamente.

O engenheiro Sílvio Padilha, do grupo Planos Engenharia, concorda com a advogada e recomenda o adiamento do leilão por pelo menos 30 dias. "Entendo que o prazo para que fossem feitos os acertos entre empresas e operadoras foi muito curto. Com isso, os consórcios poderão não concluir a negociação, e por isso não participariam. Isso afetaria a competitividade", explicou Padilha.

Para o advogado Daniel Coelho, da Veirano Advogados, a exigência do operador estrangeiro pode reduzir os números dos interessados no negócio. Além disso, ele considera algumas cláusulas do edital anticompetitivas como é o caso da regra que permite até 2% das companhias aéreas nos consórcios. "A regra é muito abrangente", afirmou, acrescentando que, em tese, um investidor que é autorizado a operar uma aeronave estaria impedido de participar do grupo.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de São Paulo
24 de janeiro

Recursos para as hidrovias

Falava-se até há pouco que estava em preparo em Brasília um "PAC das hidrovias", que destinaria R\$ 2,7 bilhões para obras, especialmente nos Corredores Oeste-Norte (Rio Madeira) e Centro-Norte (Rio Tocantins), que formam hoje um dos principais eixos de escoamento da produção agrícola e mineral de grande parte da vasta região do Cerrado no País. Os investimentos previstos no Orçamento para o exercício de 2012 não passam, porém, de R\$ 334 milhões, e não se tem garantia de que serão aplicados.

As hidrovias, aparentemente deixaram de ser prioritárias para o governo federal, e também estão fora da pauta do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). O banco vai aplicar R\$ 23 bilhões em infraestrutura neste ano, como forma de sustentar os níveis de crescimento na economia, como anunciou o diretor de Infraestrutura e Insumos Básicos do BNDES, Roberto Zurli, em entrevista ao Estado. O setor de energia elétrica absorverá a parte do Leão dos empréstimos previstos, mas também serão contemplados os portos, ferrovias e rodovias. É possível até que o BNDES financie parte dos investimentos que as concessionárias de aeroportos a ser privatizados terão de fazer. Sobre hidrovias, nada.

É um "esquecimento" injustificável. A região do Cerrado é a maior produtora de grãos do País e depende essencialmente de hidrovias para a redução do custo de transporte até os portos. É de todo interesse, portanto, que sejam levados a cabo os planos para ampliação da capacidade das hidrovias do Madeira, numa extensão de 1.115 km, de Porto Velho (RO) até Itacoatiara (AM), e do Rio Tocantins, de 790 km, entre a Hidrelétrica de Tucuruí e o Porto de Vila do Conde, no município de Barcarena (PA).

Com a construção das Hidrelétricas de Santo Antônio e Jirau, no Rio Madeira, que contarão com eclusas, prevê-se a regularização do curso do rio entre Porto Velho e sua foz no Amazonas. Mas falta o desassoreamento do leito, sinalização e balizamento, que permitiriam elevar a capacidade de transporte de cargas de 8 milhões de toneladas/ano para 20 milhões de toneladas/ano.

"Esta é uma obra estratégica para o setor", como disse Adalberto Tokarski, superintendente da Agência Nacional de Transporte Aquáticos (Antaq) ao jornal Valor. Há também necessidade de aprofundamento de trechos do Rio Amazonas, para possibilitar o aumento do volume de carga transportada entre Itacoatiara e Manaus.

A situação é ainda mais crítica na hidrovia do Tocantins. As eclusas da Hidrelétrica de Tucuruí já foram construídas, a um custo de R\$ 1,5 bilhão, mas hoje não rendem 1% de seu potencial por causa de uma pedreira, chamada Pedral do Lourenço, que impede a navegação plena entre a usina e Marabá (PA), ligada à Estrada de Ferro Carajás.

Hoje a hidrovia transporta pouco mais de 1 milhão de toneladas de carga por ano. Removido o obstáculo, sua capacidade se elevaria para 70 milhões de toneladas por ano. Inexplicavelmente, a remoção dessa pedreira no meio do caminho está em "reestudo e reavaliação" no Ministério dos Transportes.

Se o governo não dispõe de recursos para fazer tudo o que o País requer em matéria de infraestrutura, dentro de um prazo razoável, deveria fazer parcerias com o setor privado a exemplo do que fez a Hidrovia Tietê-Paraná com a Transpetro. A subsidiária da Petrobrás usará a hidrovia a partir de 2013 para transportar etanol produzido em São Paulo, Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais em comboios de barças até a cidade de Anhembi (SP), que será ligada por um duto à refinaria de Paulínia.

Como a Vale está construindo uma siderúrgica em Marabá e controla a Albrás, em Barcarena, haveria possibilidade, segundo o **Ministério do Planejamento**, de a empresa suprir a falta de investimentos do governo na hidrovia do Tocantins, com apoio de produtores rurais.

Seja como for, é oportuno lembrar que a construção de grandes hidrelétricas na Amazônia partiu do pressuposto de que elas tornariam viável a utilização intensa das vias navegáveis da região. Parar as obras agora é desperdício.

Diário do Comércio
24 de janeiro

Leilão de terminais do país pode interessar mais a europeus

Rio de Janeiro - A interrupção do processo de concessão dos aeroportos de Madri e Barcelona pelo governo espanhol deve reforçar o apetite das operadoras europeias pelas privatizações do setor no Brasil. Como alguns dos grupos que pretendem concorrer aqui também estavam de olho nas concessões do outro lado do Atlântico, a tendência é de que eles apostem suas fichas no Brasil, avalia o especialista em infraestrutura aeroportuária Anderson Correia.

Ontem, o governo espanhol anunciou a suspensão do processo de privatização dos aeroportos do país, argumentando que a crise não é um bom momento para pôr em prática o plano. A ideia é recuperar o valor dos ativos e da administradora estatal de aeroportos Aena antes de abrir a porta ao capital privado.

"Os candidatos podem ter mais agressividade para conseguir os aeroportos brasileiros, na ausência dos aeroportos espanhóis", afirma Correia, professor do Instituto Tecnológico de Aeronáutica (ITA) e ex-superintendente da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac).

Para ele, isso pode se refletir nos leilões dos aeroportos de Guarulhos, Campinas e Brasília, que o governo pretende realizar no dia 6 de fevereiro, e também nas futuras concessões. Nos estudos do governo, estão o Galeão, no Rio, e o Aeroporto Internacional Tancredo Neves, em Confins, na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH).

Correia avalia que o governo facilmente conseguirá atrair interessados para esses dois aeroportos. Ele ressalta que o da capital fluminense opera um grande número de voos internacionais, o que se traduz na maior arrecadação de tarifas. Além disso, com a saturação de Guarulhos, o aeroporto carioca é um dos candidatos a receber o excedente dos voos internacionais do Estado vizinho.

Na avaliação do consultor em planejamento de aeroportos Erico Santana, os problemas enfrentados pela economia europeia devem favorecer a competição pelos aeroportos brasileiros. "Não há dúvidas de que a existência de uma crise na Europa auxilia em muito esta invasão (de operadoras do continente no Brasil)", diz ao ressaltar que o passo atrás dado pelo governo espanhol por si só não deva atrair mais competidores para o Brasil.

A realização do leilão dos aeroportos de São Paulo, Campinas e Brasília no início de fevereiro é colocada em dúvida por profissionais do mercado.

Prazo - Ontem, a Anac adiou o prazo para entrega das propostas das empresas interessadas, mas manteve a data do leilão. A alteração foi feita depois que os grupos que pretendem entrar na disputa fizeram mais de 1.300 pedidos de esclarecimento à agência. Prometidas para ontem, as respostas não haviam sido publicadas até o fechamento desta edição.

A Anac prorrogou do dia 30 deste mês para 2 de fevereiro o prazo final para a entrega dos documentos, garantias e propostas dos grupos interessados em participar do leilão de privatização dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, no próximo dia 6 na BM&FBovespa. A prorrogação deveu-se ao atraso na divulgação da ata de esclarecimentos aos questionamentos ao edital encaminhados pelas empresas à agência, que deveria ter acontecido dia 18.

Com isso, o prazo limite para que as empresas possam pedir a impugnação de pontos do edital, que venceu ontem, também foi estendido para a próxima quinta-feira. A Comissão de Licitação também adiou a data de divulgação das empresas que não poderão participar do leilão, por problemas de documentação ou por não atenderem às exigências mínimas do edital: o prazo passou do dia 2 para 3 de fevereiro.

Segundo fontes, uma das principais dúvidas das empresas é sobre a alocação de riscos. No caso das

licenças ambientais, elas pedem que o governo assuma maior responsabilidade, pois não querem arcar com altas multas em caso de atrasos causados pela demora na obtenção dessas autorizações.

"O caso do Brasil depende dele mesmo. Quanto mais claras estiverem as regras do jogo, mais chances de sucesso termos no processo, havendo conseqüentemente uma maior atração de investidores estrangeiros para outros aeroportos que virão tanto em nível federal quanto estadual ou até municipal", afirma Santana. **(AE/AG)**

[<inicio>](#)

Gazeta do Povo
24 de janeiro



Construção de ferrovia em Goiás: ritmo de crescimento da malha ferroviária está bem abaixo do aumento da demanda

Brasil funciona “no limite da gambiarra”, diz diretor da ANTT

Dificuldades no transporte tiram competitividade das commodities, setor que vem salvando as contas brasileiras nos últimos anos

Se as exportações de commodities brasileiras brilharam e turbinaram as contas externas do país desde 2000, a infraestrutura logística está longe de ter acompanhado o mesmo ritmo. Manteve-se cara e ineficiente. Nesse período, o país aumentou em 384% a quantidade de toneladas que circulam e congestionam as rodovias, ferrovias e hidrovias em direção ao exterior. Mas o número de rodovias asfaltadas aumentou apenas 18% no período, enquanto as linhas de trem cresceram só 500 quilômetros. O país vem operando “no limite da gambiarra”, segundo o diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo. “O país está diante da possibilidade de um apagão logístico. Mas a logística não pode ser vista só pela lógica da obra e sim pelo desempenho do transporte. Não se resolve o problema logístico transigindo com a boa forma de fazer. Chegamos ao limite da gambiarra”, diz.

Dados inéditos obtidos pela reportagem mostram que os fretes cobrados pelas concessionárias de trens estão R\$ 600 milhões acima do teto que a ANTT considera razoável, segundo a proposta de revisão tarifária que está em consulta pública atualmente. Além disso, gargalos e a falta de sintonia dos vários modais prejudicam o escoamento da produção. “Nos últimos anos, a ociosidade de caminhões e trens absorveu o aumento da produção, mas já não há gordura a ser queimada. O Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) é a tentativa de mudar esse quadro, junto com a nova legislação”, diz Figueiredo.

Demora

Hoje, um trem leva 88,41 horas do Alto Araguaia até Santos. Mas cada vagão leva em média 28,9 horas no porto para descarregar. Sem o ferroanel em São Paulo, os trens precisam reduzir a velocidade – de 30 a 40 km/h para 5 km/h. Levam um dia para atravessar a capital paulista, em vez de contorná-la. A falta de concorrência no transporte ferroviário é o principal problema do setor, segundo técnicos do governo. O fato de as malhas de trem disponíveis no país estarem concentradas na mão de poucas empresas contribui para aumentar a burocracia e deixar os custos elevados para exportadores. Um

exemplo do efeito nefasto da concentração é que as concessionárias fazem de tudo para evitar que concorrentes utilizem seus trilhos. Em Santos, a MRS detém o acesso até o porto, mas a ALL é responsável pela linha lá dentro.

As normas, agora, garantem o direito de passagem pelas diversas linhas do país. Donos de outros trechos – ou usuários que tenham trens, mas não linhas – poderão utilizar a malha como um todo. Além disso, criou-se um código de defesa dos usuários. Isso deve acirrar a concorrência e baixar os fretes. Além disso, a partir de março as ferrovias serão obrigadas a reduzir de 10% a 69% os valores de fretes que cobram pelo transporte de cargas, como determina a revisão tarifária proposta pelo governo. A Vale (dona das malhas Vitória-Minas Gerais, Centro Atlântica, Carajás e sócia da concessionária MRS), por exemplo, terá de reduzir em 69% sua tarifa em Carajás. Para o presidente da Associação dos Usuários de Trens de Carga (Anut), José Baldez, as concessionárias se apropriaram dos ganhos de produtividade do país nos últimos 15 anos, ao pressionar o “custo Brasil”.

[<inicio>](#)

Jornal O Estado de Minas
24 de janeiro

Emprego na construção civil cai 0,62% em novembro

O emprego na construção civil no País registrou queda de 0,62% em novembro ante outubro do ano passado, o que significa redução de 19,6 mil vagas no setor, de acordo com pesquisa divulgada hoje pelo Sindicato da Indústria da Construção (Sinduscon-SP) em parceria com a Fundação Getúlio Vargas (FGV). A queda nesses meses reflete fatores sazonais e já é esperada, segundo o Sinduscon-SP. Ainda assim, o recuo no período analisado foi o maior em três anos.

A queda foi maior do que a registrada em novembro de 2010 (-0,07%) e oposta ao aumento registrado no mesmo mês de 2009 (+0,94%). O resultado só não foi pior que o de novembro de 2008 (-0,90%), após a eclosão da crise internacional. "A pesquisa mostra que a construção voltou ao seu ritmo normal, mas distante do super-aquecimento registrado em 2009", afirmou em nota Sérgio Watanabe, presidente do Sinduscon-SP.

A pesquisa também mostra que a quantidade de empregos com carteira assinada na construção civil brasileira chegou a 3,124 milhões no penúltimo mês do ano passado. Com isso, os empregos no setor cresceram 10,43% entre janeiro e novembro de 2011. Apesar do nível alto, o crescimento é o menor dos últimos quatro anos. No mesmo período de 2010, os empregos na construção haviam saltado 16,08%.

Regiões

O emprego na construção caiu em novembro ante outubro em todas as regiões do Brasil com exceção do Nordeste, onde cresceu 0,25% com mais 1.638 postos de trabalho. Já no Sudeste, o saldo de demissões atingiu 12.410 vagas (-0,77%), seguido por Centro-Oeste, com redução de 5.990 vagas (-2,41%), Norte, com corte de 1.695 vagas (-0,88%) e Sul, com corte de 1.169 vagas (-0,27%).

[<inicio>](#)