

26\01\2012

[Uberlândia terá usina de R\\$ 1 bilhão](#)

[Proaero fará aportes de R\\$ 30 mi neste semestre](#)

[Portuários de Santos farão paralisação de 24 horas](#)

[BNDES deve encolher em setor eleito pelo governo](#)

[Infraestrutura terá 10,3% a menos do BNDES neste ano](#)

[Assim fica mais fácil](#)

[Amazônia é fronteira energética e de recursos](#)

[Índice Nacional de Custo da Construção sobe 0,67%](#)

[Dois grupos são habilitados para montagem eletromecânica de Angra 3](#)

[Governo espera ágio "grande" em leilão](#)

[Leilão de aeroportos: o fácil não deveria ser o certo?](#)

[Custo de desapropriações trava avanços de obras da Copa](#)

**Diário do Comércio**  
**26 de janeiro**

### Uberlândia terá usina de R\$ 1 bilhão

*Investimento no Triângulo será feito pela Companhia Mineira de Açúcar e Alcool, controladora da Tijuco.*  
**LUCIANE LISBOA.**

#### DIVULGAÇÃO/ÚNICA



Unidade deve entrar em funcionamento em 2014; plantação de cana para suprir usina já teve início

A Companhia Mineira de Açúcar e Alcool (CMAA), controladora da usina Vale do Tijuco Açúcar e Alcool Ltda, instalada em Uberaba, vai expandir suas atividades no Triângulo Mineiro com a construção de uma segunda usina de processamento de cana-de-açúcar, desta vez em Uberlândia.

A empresa aguarda apenas a concessão do licenciamento ambiental para dar início às obras, previstas para começarem no segundo semestre deste ano. Conforme o presidente do Conselho de Administração da companhia, José Francisco de Fátima Santos, o novo investimento está orçado em R\$ 1 bilhão.

A nova usina deve entrar em funcionamento em 2014. "Estamos finalizando o processo de licenciamento ambiental e até o meio do ano deveremos lançar a pedra fundamental e começar a terraplenagem", afirmou. A nova unidade deve gerar cerca de 1,5 mil empregos diretos e 6 mil indiretos entre

plântio da cana e produção de açúcar, etanol e bioenergia.

A nova usina será instalada em uma área de 200 hectares, localizada na BR-497, entre Uberlândia e o município de Prata. Na primeira fase, o empreendimento terá capacidade para moer 2,2 milhões de toneladas de cana, produzindo 117 milhões de litros de etanol e 104 mil toneladas de açúcar. "Mas a previsão é de atingir uma capacidade de moagem de 5,5 milhões de toneladas", disse Santos.

A localização estratégica e a logística favorável do município, além da proximidade com a usina Vale do Tijuco, foram fundamentais para que a empresa escolhesse Uberlândia para sediar a nova planta. Conforme o executivo, o plântio de cana na região para o novo empreendimento já começou.

Além disso, o projeto original da CMAA prevê, ao todo, a construção de três usinas. A terceira, que ainda não tem data para sair do papel, também será implantada no Triângulo, provavelmente em Uberlândia.

A capacidade total de moagem que a companhia pretende atingir chega a 12 milhões de toneladas, o que permitirá a produção de 1,08 bilhão de litros de etanol e geração de 840 megawatts/hora (MWh) de energia.

A Vale do Tijuco foi inaugurada em maio de 2010 em Uberaba e demandou R\$ 300 milhões em investimentos. Nesse mesmo ano, a empresa processou 1,2 milhão de toneladas de cana-de-açúcar. E para a safra 2011/2012 a perspectiva é de atingir 1,7 milhão de toneladas.

De acordo com a empresa, a capacidade instalada da planta será ampliada nos próximos anos e deve atingir o pico em 2015, chegando a moer aproximadamente 4 milhões de toneladas de cana, com acréscimo estimado de R\$ 150 milhões de investimentos na usina.

Além do açúcar e do etanol, a empresa também está investindo na geração de bioenergia, originada da queima do bagaço da cana-de-açúcar. Somente a energia gerada na usina de Uberaba é capaz de abastecer uma cidade de 600 mil habitantes.

Santos explicou que a energia gerada pela usina é vendida para o governo, concessionárias de energia e no mercado livre. Em 2010, a unidade Vale do Tijuco da CMAA lucrou R\$ 10 milhões com o negócio.

[<início>](#)

**Diário do Comércio**  
**26 de janeiro**

## Proaero fará aportes de R\$ 30 mi neste semestre

*Terminais de Caxambu e Governador Valadares serão os próximos contemplados com obras de melhoria operacional.*

**MARA BIANCHETTI.**

O governo de Minas Gerais, por meio do Programa Aeroportuário de Minas Gerais (Proaero), que visa adequar os aeroportos do interior com o mínimo de estrutura prevista pela Organização de Aviação Civil Internacional (Oaci), vai investir cerca de R\$ 30 milhões na modernização e expansão de terminais neste semestre. Desde o início do programa, em 2003, R\$ 297 milhões já foram aportados, sendo R\$ 242 milhões do Tesouro estadual e R\$ 48 milhões do governo federal.

As ações do programa previstas até junho tiveram início ontem com a assinatura de dois convênios para realização de obras nos aeroportos de Caxambu, no Sul de Minas, e Governador Valadares, no Vale do Rio Doce. A próxima etapa será a efetivação dos procedimentos para elaboração, revisão e aprovação dos projetos de engenharia e execução das obras.

De acordo com secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas, Carlos Melles, as intervenções receberão aportes de R\$ 4,4 milhões e parte dos recursos (70% ou R\$ 3,1 milhões) será disponibilizada pelo Programa Federal de Auxílio a Aeroportos (Profaa), do governo federal. "Já ao Estado caberá o repasse dos 30% restantes, o equivalente a R\$ 1,3 milhão", afirma.

Segundo o secretário, outros três aeroportos deverão ser contemplados ainda neste exercício. Segundo ele, as obras já estão licitadas e agora está sendo aguardada a liberação dos recursos para os terminais de Januária (R\$ 9 milhões), Pirapora (R\$ 7,1 milhões) e Teófilo Otoni (R\$ 2,1 milhões). "A pendência no caso destes terminais é meramente burocrática", diz.

As intervenções a serem realizadas no terminal de Caxambu incluirão a construção da seção contra incêndio, do terminal de passageiros e de cerca de proteção ao aeródromo, com recursos da ordem de R\$ 1,4 milhão neste primeiro convênio. Porém, outros R\$ 3,3 milhões ainda serão usados em outras obras previstas para a modernização e expansão do aeroporto.

Já em Governador Valadares, o convênio diz respeito à última etapa das obras de melhoria do aeroporto e disponibilizará R\$ 3 milhões para a reforma e ampliação do terminal de passageiros. Em 2009, o terminal já havia recebido R\$ 24 milhões de investimentos na ampliação, reforma e melhoria da pista de pouso e decolagem.

**Itajubá** - Conforme informações da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (Setop), neste semestre será retomado o projeto de engenharia para as obras do aeroporto de Itajubá, que teve início no ano passado. Além disso, serão concluídos os estudos de viabilidade da ampliação da capacidade de pouso e decolagem nos aeroportos de Poços de Caldas, Patos de Minas e Divinópolis, para aeronaves de até 130 lugares, visando o melhor atendimento aos turistas durante a Copa do Mundo de 2014.

No ano passado, os investimentos do Proaero somaram quase R\$ 23 milhões. Os aportes foram efetuados na conclusão da revitalização e pavimentação da pista do aeroporto de Viçosa (R\$ 6,8 milhões), na Zona da Mata, e na primeira etapa da retirada de obstáculos naturais da cabeceira da pista do Aeroporto Regional da Zona da Mata, no município de Goianá (R\$ 16 milhões).

Já em 2010, conforme a Setop, o Proaero concluiu os trabalhos em sete aeroportos mineiros. Foram finalizadas as intervenções nos terminais de Lavras (R\$ 11,7 milhões), Passos (R\$ 6,1 milhões), Capelinha (R\$ 10,2 milhões), Divinópolis (R\$ 11,5 milhões), Ubá (R\$ 27,2 milhões), Cláudio (R\$ 13,4 milhões) e Piumhi (R\$ 7,5 milhões). Todas as obras foram iniciadas em 2009.

Desde 2003, foram feitas intervenções em 23 aeroportos mineiros. Além dos terminais que foram adequados em 2010 e 2011, já receberam aportes os terminais de São João del-Rei, Diamantina, Iturama, Ituiutaba, Manhuaçu, Poços de Caldas, Frutal, Guanhães, Araxá, Oliveira, Governador Valadares, Guaxupé, Curvelo e Ouro Fino.

[<inicio>](#)

**Gazeta do Povo**  
**26 de janeiro**

### Portuários de Santos farão paralisação de 24 horas

Os trabalhadores do Porto de Santos decidiram, em assembleia realizada na terça-feira, que vão paralisar suas atividades por 24 horas, em uma tentativa de pressionar o governo para negociar as reivindicações do setor. A paralisação está marcada para o dia 8 de fevereiro. De acordo com o vice-presidente do Sindicato da Administração Portuária, João de Andrade, a decisão foi tomada em conjunto com sindicatos de outros portos administrados pela Companhia Docas, que cuida de vários outros portos no país. Andrade afirma que o sindicato irá enviar às autoridades um documento com as reivindicações nos próximos dias. Se o governo não aceitar as propostas, os trabalhadores deverão entrar em greve por tempo indeterminado a partir do dia 23 de fevereiro.

[<inicio>](#)

**Folha de São Paulo**  
**26 de janeiro**

### BNDES deve encolher em setor eleito pelo governo

**Infraestrutura deve receber 10,3% menos recursos em 2012, prevê banco**  
**No ano passado, pela 1ª vez, setor foi o que teve mais dinheiro da instituição, em ação definida pelo governo**

PEDRO SOARES  
DO RIO

Apesar da determinação do governo para o BNDES focar mais a sua atuação no financiamento aos grandes projetos de infraestrutura, o banco estatal deve emprestar menos ao setor em 2012, segundo previsão da instituição obtida pela **Folha**.

A cifra estimada para este ano é de R\$ 50,3 bilhões. Se ela se confirmar, será 10,3% menor do que os R\$ 56,1 bilhões desembolsados pelo banco de fomento em 2011.

A redução tende a ocorrer porque o BNDES planeja um orçamento mais enxuto como um todo em 2012.

Há ainda o fato de algumas áreas de infraestrutura ainda não terem apresentado projetos mais estruturados (como saneamento e telecomunicações), a ponto de já serem mapeados pelo BNDES.

Esses ramos, porém, demandam muito menos crédito do que os incluídos na estimativa preliminar e não alcançaram no ano passado desembolsos comparáveis à diferença de quase R\$ 6 bilhões entre os empréstimos de 2011 e os programados para 2012.

Desde 2011, o BNDES passou a financiar mais a infraestrutura e deixou que o mercado de capitais privado supra parte da carência de crédito da indústria.

Pela primeira vez, a área que envolve energia, transporte e outros empreendimentos abocanhou a maior fatia dos desembolsos do banco estatal: 40%, ante 32% do setor fabril.

Em recente entrevista, o presidente do banco, Luciano Coutinho, disse que foi uma decisão do governo priorizar a infraestrutura diante da necessidade de pavimentar um crescimento mais sustentável e dar conta dos grandes projetos destinados à Copa e à Olimpíada.

À **Folha** o diretor de Infraestrutura do BNDES, Roberto Zurli, afirmou que "o orçamento do banco é construído também pela demanda por financiamentos", que cresceu para a área de infraestrutura.

"Isso mostra que os investimentos em infraestrutura estão firmes. Estão crescendo por causa da necessidade de investimento e, claro, são muito puxados pelo governo, que lança leilões de concessões, PPPs [parcerias público-privadas] e outras iniciativas", afirma.

Do total estimado em financiamentos à infraestrutura em 2012, R\$ 23,4 bilhões devem ser emprestados para o chamado "investimento puro" -crédito aos empreendedores de grandes projetos como hidrelétricas, ferrovias, portos, aeroportos e outros.

#### **DESTAQUE**

Zurli diz que terão destaque as áreas de energia eólica, linhas de transmissão de energia, hidrelétricas (os desembolsos para a usina de Belo Monte devem de intensificar) e aeroportos.

Outros R\$ 26,9 bilhões incluídos na projeção são financiamentos para a compra de máquinas e equipamentos ligados à infraestrutura.

Uma boa fatia -não detalhada ainda pelos técnicos do BNDES- será destinada ao crédito para aquisição de caminhões e ônibus no âmbito da linha Finame.

Trata-se de uma modalidade voltada ao financiamento de máquinas e equipamentos e repassada aos clientes do BNDES por meio de outras instituições financeiras, que fazem a análise de crédito e tomam o risco para si em troca de um percentual sobre a taxa de juros básica do BNDES.

[<inicio>](#)

**Folha de São Paulo**  
**26 de janeiro**

### Infraestrutura terá 10,3% a menos do BNDES neste ano

Apesar da determinação da União para o BNDES focar a sua atuação no financiamento a grandes projetos de infraestrutura, o banco estatal deve emprestar menos ao setor em 2012, segundo previsão obtida pela **Folha**.

A cifra estimada para este ano é de R\$ 50,3 bilhões. Se ela se confirmar, será 10,3% menor que os R\$ 56,1 bilhões do ano passado.

A redução tende a ocorrer porque o BNDES planeja um orçamento mais enxuto neste ano. Há ainda o fato de algumas áreas de infraestrutura ainda não terem apresentado projetos mais estruturados (como saneamento), a ponto de já serem mapeados pelo banco estatal.

Desde 2011, o órgão passou a financiar mais o setor de infraestrutura.

[<inicio>](#)

**Jornal O Estado de São Paulo**  
**26 de janeiro**

### Assim fica mais fácil

O Estado de S.Paulo

Repetindo o que fizera no início do ano passado, na primeira reunião do Ministério de 2012 o ministro da Fazenda, Guido Mantega, afirmou que também neste ano o governo cumprirá a meta fiscal - e, em 2012, deverá ser alcançada a meta "cheia", isto é, sem abater das despesas os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O governo fará isso, assegurou o ministro, preservando ao máximo os investimentos e cortando as despesas de custeio.

A tarefa do governo será facilitada por uma espécie de artifício orçamentário, que lhe permite gastar sem ameaçar as metas fiscais, por meio da transferência da quitação das despesas para o exercício seguinte. Essa prática tem sido cada vez mais utilizada pelos governos do PT. Em 2012, as despesas não quitadas em 2011 e em exercícios anteriores e jogadas para a frente, conhecidas como "restos a pagar", atingiram um valor recorde. Essas despesas constituem uma espécie de orçamento paralelo, o que torna ainda mais difícil o acompanhamento da execução do Orçamento anual em vigor.

Instrumento destinado a permitir a conclusão de uma obra em andamento, para a qual já foram empenhados os recursos necessários, mas ainda não quitada, os restos a pagar no governo federal passaram a crescer de maneira exorbitante a partir de 2006. Naquele ano, totalizavam R\$ 21,7 bilhões. Em 2011 alcançaram R\$ 128,7 bilhões.

No início do ano passado, numa tentativa de demonstrar esforço para dar um pouco mais de racionalidade à administração orçamentária, o governo Dilma chegou a anunciar que cancelaria cerca de R\$ 34 bilhões de restos a pagar, sobretudo os que vinham de exercícios anteriores a 2010. O anúncio provocou forte reação na base aliada e o crescimento dos restos a pagar indica que, em boa medida, o protesto funcionou.

O total de despesas não pagas no primeiro ano do governo Dilma e transferidas para 2012 é de mais de R\$ 152 bilhões, de acordo com cálculo da organização não governamental Contas Abertas. Esse valor é 18% maior do que os restos a pagar deixados pelo governo Lula para serem quitados por sua sucessora. Uma parte dos restos a pagar em 2012 se refere a despesas autorizadas, empenhadas e liquidadas, ou seja, a obras já concluídas ou a serviços efetivamente prestados e bens adquiridos e entregues ao governo, restando apenas sua quitação final, isto é, o desembolso do dinheiro. Mas essas despesas somam apenas R\$ 24 bilhões, menos de 20% do total de pagamentos transferidos. A grande fatia dos restos a pagar se refere a gastos não processados. São despesas planejadas, autorizadas e

empenhadas - ou seja, seu valor já foi reservado para pagamento futuro -, mas referentes a serviços ainda não prestados ou a obra não concluída.

A existência de restos a pagar em volume tão grande impede a execução de obras novas e o início de muitos planos do governo. Nos últimos seis anos, como observou o economista Mansueto Almeida em entrevista ao jornal Valor (24/1), mais da metade dos investimentos realizados pelo governo federal se referia a recursos previstos em orçamentos de exercícios anteriores. Em 2011, quase 60% dos R\$ 43,9 bilhões que o governo investiu eram restos a pagar.

O primeiro ano do governo Dilma deixou para serem quitados em 2012 R\$ 57,2 bilhões em investimentos em estradas, aeroportos e projetos do PAC. Isso corresponde a 71,2% dos R\$ 80,3 bilhões de investimentos do governo federal previstos no Orçamento para 2012 sancionado há pouco pela presidente da República. "Caso opte por quitar os débitos, Dilma Rousseff terá apenas R\$ 23,1 bilhões para aplicar em novos projetos de infraestrutura no País", observou o Contas Abertas em nota. Na prática, isso significa que os meses gastos por deputados e senadores na discussão do projeto da lei orçamentária e na definição das prioridades de investimentos em 2012 terão pouco efeito prático. "Os valores atuais (dos restos a pagar) são uma aberração", disse a professora Margarida Gutierrez, da UFRJ, ao jornal Valor. "Fica complicado projetar qual será o superávit primário quando se tem um orçamento paralelo de valor tão significativo."

[<início>](#)

**Jornal O Estado de São Paulo**  
**25 de janeiro**

### **Amazônia é fronteira energética e de recursos**

O Estado de S.Paulo

Sobram recursos e falta consenso sobre seu uso na maior floresta tropical do planeta; hidrelétricas ainda são polêmicas

O Brasil tem 310 Unidades de Conservação Federais, sendo 173 de uso sustentável - onde a ideia é tornar compatível a conservação com uso sustentável de parte dos recursos. Em 2006 foi aprovada a Lei de Gestão de Florestas Públicas, que permite a concessão de parte das áreas para madeiras que seguirem padrões de certificação e manejo.

Para 2012, o Plano do Outorga Florestal do Serviço Florestal Brasileiro prevê a concessão de dez florestas públicas na Amazônia, nos Estados do Acre, Pará e Rondônia, somando uma área de 4,4 milhões de hectares, dos quais, 2,8 milhões podem ser concedidos. Mas a região vive clima de insegurança fundiária e não superou o dilema entre conservação e desenvolvimento.

Entre 2008 e 2009, a Amazônia perdeu cerca de 49 mil km<sup>2</sup> de áreas protegidas por extinção e redução de unidades de conservação e terras indígenas, segundo o Instituto do Homem e Meio Ambiente da Amazônia.

No início do mês, uma Medida Provisória alterou os limites de sete UCs com o objetivo de permitir a implantação das hidrelétricas de Jirau e Santo Antônio no Rio Madeira; Tabajara, em Rondônia; e do Complexo Tapajós, no Pará. Ao todo, foram excluídos 91.308 hectares.

"A geração de energia hidrelétrica é uma tecnologia que polariza opiniões, e projetos em grande escala exigem avaliações detalhadas sobre os custos econômicos, sociais e ambientais. Mas a transição para a economia verde não significa banir uma tecnologia e substituí-la por outra, mas sim colocar todos os fatos na mesa e escolher um caminho a seguir", afirma o porta-voz do Pnuma, Nick Nuttall. / K.N.

[<início>](#)

**Jornal O Estado de São Paulo**  
**26 de janeiro**

### **Índice Nacional de Custo da Construção sobe 0,67%**

MARIANA DURÃO - Agencia Estado

RIO DE JANEIRO - A inflação na construção civil ganhou força em janeiro. O Índice Nacional de Custo da Construção - Mercado (INCC-M), que mede a evolução de preços no setor, subiu 0,67% este mês, resultado superior a dezembro, quando avançou 0,35%. O INCC-M acumula alta de 7,90% em 12

meses. O índice, medido pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), representa 10% do Índice Geral de Preços - Mercado (IGP-M).

Os preços de mão de obra apresentaram uma alta expressiva, de 0,98% em janeiro, após subirem 0,47% em dezembro. Os preços de materiais, equipamentos e serviços também aceleraram, subindo 0,35% este mês, após avanço de 0,23% no mês passado.

Entre os produtos pesquisados, as mais expressivas elevações de preço na construção civil foram apuradas em ajudante especializado (+1,20%); engenheiro (+1,05%); e servente (+1,01%). Já as mais expressivas quedas de preço foram apuradas em perna 3X3/estronca de 3ª (-0,97%); argamassa (-0,17%); condutores elétricos (-0,20%); eletrodutos de PVC (-0,19%) e compensados (-0,04%). Em 2011, a inflação no setor de construção civil fechou o ano com alta de 7,58%, taxa idêntica à apurada em 2010.

[<inicio>](#)

**Valor Online**  
**26 de janeiro**

### Dois grupos são habilitados para montagem eletromecânica de Angra 3

Por **Marta Nogueira | Valor**

**RIO** – Apenas dois consórcios foram habilitados para a segunda etapa da licitação para a montagem eletromecânica da usina nuclear Angra 3, cujo orçamento está estimado em R\$ 1,93 bilhão, base de preços de dezembro de 2010. A informação é da Eletrobras Eletronuclear, que concluiu a análise da documentação de habilitação dos quatro consórcios e uma empresa inscritos para participar da concorrência.

As licitantes habilitadas na primeira etapa foram os consórcios UNA 3, formado pelas empresas Andrade Gutierrez, Norberto Odebrecht, Camargo Correa e UTC Engenharia; e o Angra 3, formado pelas empresas Queiroz Galvão, EBE e Techint. Já os consórcios Construcap-Orteng e Itaorna, OAS e Sog Óleo e Gás, além da empresa Skanska Brasil, que disputava sozinha, não foram considerados habilitados em nenhum dos pacotes de serviços do edital de pré-qualificação.

A próxima etapa do processo está prevista para 27 de fevereiro, quando serão abertos os envelopes com as linhas metodológicas para a execução dos serviços. Haverá, ainda, uma última fase, onde as empresas pré-qualificadas vão apresentar as propostas de preços. A expectativa da Eletronuclear é que o consórcio vencedor inicie as obras em maio deste ano.

O escopo global da montagem eletromecânica está dividido em dois contratos. O primeiro é um pacote de serviços associado ao sistema primário, que cobrirá as atividades da área nuclear, no valor de R\$ 850 milhões. Já o segundo é um pacote associado ao secundário para os sistemas convencionais da usina, no valor de R\$ 1,08 bilhão.

A maior parte das atividades deverá ser executada em 30 meses. Porém, o contrato prevê um período total de 58 meses, pois também será necessário contar com as empresas prestadoras de serviços nas fases de comissionamento, testes de potência da usina e operação inicial da unidade.

Angra 3 tem previsão para entrar em operação em dezembro de 2015 e terá 1.405 megawatts de potência. A usina será capaz de gerar mais de 10 milhões de MWh anuais, energia suficiente para abastecer as cidades de Brasília e Belo Horizonte durante um ano inteiro.

*(Marta Nogueira | Valor)*

[<inicio>](#)

**Valor Online**  
**26 de janeiro**

### Governo espera ágio "grande" em leilão

Por **Daniel Rittner | De Brasília**



Wagner Bittencourt, ministro da Secretaria de Aviação Civil, diz que participação da Infraero será mantida em 49%

O ministro-chefe da Secretaria de Aviação Civil, Wagner Bittencourt, descarta adiar o leilão dos aeroportos previsto para o dia 6 de fevereiro e espera uma disputa "bastante acirrada". Segundo ele, os ajustes discutidos com o Tribunal de Contas da União (TCU) são "pequenos" e não exigem recontagem de prazos, se houver a necessidade de mudar aspectos do edital. O tribunal analisará o documento em reunião plenária do dia 1º. "Não há nenhuma chance de adiarmos o leilão. E nem do TCU, até agora, tivemos nenhuma sinalização nesse sentido", disse o ministro.

Bittencourt também afastou os rumores de que o governo ainda cogitaria reduzir a participação da Infraero - de 49% nas sociedades de propósito específico formadas para administrar os aeroportos. "Essa é uma premissa básica da nossa modelagem", ressaltou. De acordo com ele, a obrigatoriedade de associação com a estatal não é motivo de discórdia na iniciativa privada. "Há empresas interessadas nos aeroportos, como grandes operadoras estrangeiras, que não querem nenhum outro sócio, só a Infraero." O ministro aposta em um ágio "grande", mas não se arrisca com um percentual. "É claro que vai ter [ágio], e acho que grande, mas eu parei de tentar acertar", disse Bittencourt, lembrando palpites que falharam em outras concessões, quando era diretor de infraestrutura do BNDES. Ele ainda mandou um recado às empresas que vem insistindo em pedir adiamento do leilão. "Se nós entrarmos nesse tipo de conversa, adiamos pelo resto da vida."

O lance inicial é de R\$ 3,424 bilhões para Guarulhos, de R\$ 1,471 bilhão para Viracopos e de R\$ 582 milhões para Brasília. Os recursos, no entanto, não entram para o Fundo Nacional de Aviação Civil (Fnac) de uma vez. Eles serão pagos em parcelas anuais, ao longo das concessões - que duram entre 20 e 30 anos -, diretamente para o fundo da aviação. Com isso, o governo está fazendo uma espécie de blindagem contra eventual contingenciamento do Tesouro, ao contrário dos fundos criados a partir da privatização das operadoras de telefonia.

A Secretaria de Aviação Civil criou novos incentivos para os investimentos das futuras concessionárias. Uma portaria publicada ontem no "Diário Oficial" da União disciplina os requisitos mínimos para a aprovação de projetos de investimento em obras de infraestrutura aeroportuária. A medida vale também para o aeroporto de São Gonçalo do Amarante, que está sendo construído em Natal (RN).

De acordo com a regra, as empresas formadas para explorar os aeroportos concedidos poderão emitir debêntures com desconto no imposto de renda de quem ficar com esses papéis. "Isso vai diminuir o custo de captação e cria uma nova alternativa às empresas para financiar seus investimentos", afirmou Bittencourt.

A incidência do imposto de renda sobre os rendimentos auferidos pelos detentores dessas debêntures será de zero para pessoa física e de 15% para pessoa jurídica. Os títulos ou valores mobiliários deverão ser remunerados por taxa de juros pré-fixada vinculada a índice de preço ou a taxa referencial (TR), vedada a pactuação total ou parcial de taxa de juros pós-fixada. As concessionárias deverão submeter os projetos de investimento candidatos a esses benefícios à aprovação da Secretaria de Aviação Civil, que terá 30 dias para atestar a relevância da proposta e a conformidade da documentação.

Esse instrumento visa complementar a linha de financiamento anunciada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) na semana passada. O apoio do banco pode chegar a 80% do investimento total das futuras concessionárias.

Até o fim do primeiro trimestre, Bittencourt acredita que estará pronto o plano de outorgas dos aeroportos, uma iniciativa inédita. Esse plano determinará quais aeroportos da rede atual ficarão com a Infraero, quais serão administrados localmente - por Estados ou municípios - e quais serão concedidos para a iniciativa privada. Mas há segredo de Estado quanto aos terminais escolhidos para novas concessões.

Bittencourt assegurou que os passageiros, em 2012, verão mais obras sendo tocadas pela Infraero. "Resolvemos uma série de problemas acumulados com licitações e agora estamos conseguindo efetivamente contratar as obras", disse o ministro. Ampliações dos terminais existentes ou novas

estruturas começarão a sair do papel, nos próximos meses, em aeroportos como Manaus, Fortaleza, Cuiabá e Goiânia.

[<inicio>](#)

**Valor Online**  
**26 de janeiro**

## Leilão de aeroportos: o fácil não deveria ser o certo?

Por Vinicius Carrasco e João Manoel Pinho de Mello

O atual estado dos aeroportos brasileiros é incompatível com as necessidades de um país cuja demanda por transporte aéreo tem aumentado substancialmente ao longo dos últimos anos, e que sediará eventos importantes nos próximos anos. A concessão do direito de exploração de aeroportos a empresas especializadas (ou ao menos mais especializadas na exploração de aeroportos que o governo) gerará ganhos de eficiência e gestão, o que certamente beneficiará os usuários e o Tesouro, que poderá se apropriar de parte dos ganhos de gestão a serem introduzidos por meio da receita obtida com a privatização. Portanto, é salutar a iniciativa do governo de privatizar os aeroportos de Guarulhos, Brasília e Campinas.

Os ganhos a serem proporcionados aos usuários e ao Tesouro com a privatização dependem, entre outros fatores, do mecanismo de venda utilizado pelo governo. Na última semana, foi feito o anúncio das regras do leilão que determinarão a concessão dos aeroportos.

Um dos responsáveis afirmou que será "um dos leilões mais complexos" já realizados no país. Isso parece contradizer um princípio básico sugerido pelos maiores especialistas no mundo em desenho de regras de leilões: um bom desenho deve fazer com que seja fácil para os participantes obter bons resultados no leilão. Isso induzirá maior participação e competição e fará com que os participantes se sintam seguros para fazer lances que reflitam sua percepção do valor do objeto leiloadado. Regras que, por exemplo, demandem que seus participantes consigam prever de maneira precisa o comportamento dos oponentes tendem a ter maus resultados práticos.

### ***Brasil parece querer arranjos genuinamente nacionais quando se pensa em desenhar mercados***

Pode-se arguir que complexidade per se não é algo muito importante, uma vez que os participantes de um leilão como esse são bastante sofisticados e entenderão perfeitamente suas regras. Mais: como nos ensinou Neném Prancha, "o importante é o principal, o resto é secundário" e que, embora complexas, as regras propostas fazem muito bem ao principal.

O "principal" a ser alcançado em um leilão envolve dois componentes: 1) eficiência, pois o leilão deve alocar os aeroportos às empresas mais aptas a geri-los e que implantarão de maneira mais eficaz as melhorias necessárias, o que gerará benefícios aos usuários; 2) receita, pois o leilão deve induzir que as empresas façam lances altos, o que resultará em maiores recursos para o Tesouro. Nossa impressão é que o "principal" vai mal no desenho proposto. Vejamos dois exemplos.

No primeiro estágio do leilão proposto, os participantes deverão fazer lances em envelopes fechados para os aeroportos que sejam de seu interesse. Nesse estágio, as regras do leilão estabelecem que, se um determinado aeroporto receber o lance de um único participante, esse aeroporto será vendido ao participante em questão, que terá as ofertas feitas para outros aeroportos descartadas (a razão para que nenhum participante leve mais que um aeroporto não está clara, uma vez que a possibilidade de exercício de poder de mercado nos parece bastante limitada; mas vá lá).

Agora, suponha que, antes de saberem os preços finais, os participantes considerem que o aeroporto A seja o mais rentável e que B seja o aeroporto cujos resultados futuros sejam os mais arriscados e menos promissores. Caso façam lances por B no primeiro estágio, os participantes correm o risco de terem as ofertas para A desconsideradas.



Obviamente, os participantes ficarão um tanto reticentes em fazer lances por B. Como consequência, numa situação na qual prever o comportamento dos oponentes seja difícil, há uma chance de não haver lances por B, o que fará com que o resultado final seja ineficiente (seria melhor alocar o aeroporto B a algum participante). Caso haja lances por B no primeiro estágio, é provável que eles sejam baixos, uma vez que os participantes demandarão um "prêmio" para compensá-los pelo risco de terem suas ofertas por A descartadas. Lances iniciais baixos certamente não contribuem para a receita final do leilão.

Um segundo exemplo de mau desenho é a regra que seleciona os vencedores baseada no "Maior Valor Global de Contribuição". Entre outras coisas, essa regra pode fazer com que um participante que tenha feito a segunda menor oferta por um aeroporto acabe como vencedor.

Em geral, tudo o que é mais constante, participantes mais aptos a gerir um ativo estão dispostos a fazer lances mais altos por esses ativos. A regra, portanto, faz com que um aeroporto possa vir a ser gerenciado por um participante que não é o mais apto, o que introduz uma ineficiência (e resultante redução nos benefícios a usuários). Um incauto poderá argumentar que a contrapartida à redução de eficiência é um aumento de receita, uma vez que vencedores serão escolhidos de maneira com que a "contribuição global" seja máxima. O argumento ignora o fato que os participantes deverão responder a essa regra fazendo lances menos agressivos (ou, como diria outro gênio do futebol, para que a tática funcione, é preciso combinar com os russos). Os efeitos sobre receita podem ser bastante deletérios.

A avaliação a posteriori do desempenho do efeito de regras sobre o desempenho de um determinado leilão é bastante difícil, pois envolve uma análise contra-factual (quais teriam sido os resultados sob outras regras). No entanto, os problemas acima apontados não existiriam se as regras do leilão fossem, por exemplo, mais próximas das de um "Leilão Simultâneo Ascendente", como o utilizado com bastante sucesso nos leilões de espectro da FCC americana e aplicado em várias instâncias ao redor do mundo. Nesse leilão, os participantes podem obter bons resultados com estratégias bastante simples. Mais: o leilão induz eficiência e boa receita ao leiloeiro.

Outros desenhos, com boas propriedades teóricas e já testadas na prática, também são possíveis. No entanto, assim como na política macroeconômica, parecemos querer arranjos genuinamente nacionais quando pensamos em desenhar mercados. Policarpo Quaresma estaria muito orgulhoso das contrapartes econômicas do nosso Tupi.

**Vinicius Carrasco e João Manoel Pinho de Mello são Ph.Ds em economia pela Stanford University e professores do Departamento de Economia da PUC-Rio.**

[<inicio>](#)

**Valor Online**  
**26 de janeiro**

### **Custo de desapropriações trava avanços de obras da Copa**

**Por Daniel Rittner | De Brasília**

No caminho dos tratores e máquinas pesadas, processos complicados de desapropriação de imóveis travaram o avanço de parte das obras de mobilidade urbana para a Copa do Mundo de 2014. A prefeitura de Belo Horizonte foi quem mais enfrentou esse tipo de problema. Há dificuldades também no Recife e em Cuiabá.

Na capital mineira, o projeto de construção de um BRT na avenida Pedro II foi abandonado, devido aos altos custos de desapropriação. As autoridades municipais calculavam gastar R\$ 84 milhões com indenizações de imóveis. Levantamento concluído no ano passado elevou o valor para mais de R\$ 120 milhões.

"O metro quadrado em Belo Horizonte explodiu com o boom da construção civil. Os lotes se valorizaram demais", diz o secretário de Obras e Infraestrutura, Murilo Valadares. Por causa da dificuldade em arcar com esse custo, a prefeitura optou por fazer um corredor com pistas exclusivas para ônibus, mas sem estações de embarque com pagamento antecipado e ambiente climatizado, que caracterizam o BRT. Valadares justifica a decisão de mudar o projeto também pelo fluxo menor de passageiros, em comparação com os outros três sistemas rápidos de ônibus previstos para Belo Horizonte, dois dos quais já têm obras em andamento. Como o orçamento do projeto da avenida Pedro II foi reduzido - dos R\$ 146 milhões originais para R\$ 22 milhões -, o município decidiu reforçar o número de estações nos sistemas de BRT Cristiano Machado e Antônio Carlos/Pedro I, mantendo os investimentos totais com obras de mobilidade em R\$ 1,5 bilhão.

Em menor grau, as autoridades de Pernambuco também enfrentaram problemas com desapropriações para acelerar a construção do Terminal Integrado Cosme e Damião, na divisa entre Recife e São Lourenço da Mata, a caminho da Cidade da Copa. De acordo com Danilo Cabral, titular da Secretaria das Cidades, os processos de desapropriação serão concluídos nos próximos dias. "Estamos concluindo um acordo com os donos dos imóveis e deveremos pagar todo mundo até a última semana de janeiro", assegura o secretário.

Ao todo, 72 imóveis foram afetados, com indenização prevista de R\$ 2,9 milhões. Apesar de a ordem de serviço ter saído há mais de dois meses, as obras só devem começar em fevereiro, quando o governo espera desocupar a área. O terminal unirá os sistemas de ônibus do Recife, dando acesso à Arena Pernambuco, em construção no município vizinho. A conclusão das obras deve ocorrer entre novembro de 2012 e janeiro de 2013, segundo Cabral.

No Rio, o traçado do Transcarioca - via de ligação entre o aeroporto do Galeão e a Barra da Tijuca - é foco de polêmica entre duas comunidades, que rejeitam as propostas de desapropriação oferecidas pela prefeitura. Um dos mais tradicionais colégios da zona norte da cidade, o Pio XI, já protestou contra a possibilidade de perder até 40% de sua área para a passagem do BRT.

A controvérsia opõe moradores de Ramos e de Olaria. Ambos pressionam a prefeitura e o Instituto Estadual do Ambiente (Inea) para não serem afetados. A Transcarioca requer investimento total de quase R\$ 1,6 bilhão e as desapropriações podem superar 3.000 imóveis. As obras devem ser concluídas em novembro de 2013.

[<inicio>](#)