

Para que é que existem ministros? Não sendo criações divinas, surgem por utilidade ou por mera circunstância. Até porque, como se sabe, já foram criados ministérios para quem uma alma qualquer pudesse ter um ministério. Se recuarmos na história, entendemos que foi apenas no período de Fontes Pereira de Melo que foi criado o Ministério das Obras Públicas, Comércio e Indústria. Porquê? Porque antes, a indústria era um espantalho e as obras públicas, uma miragem. Neste momento ainda existe em Portugal um

Ministério da Agricultura. Cujo ministro divide os agricultores portugueses entre os que estão na extrema-direita e os que estão na extrema-esquerda. Supõe-se que no centro só existe um outro grupo: o que faz plantações de leis no Ministério sob as ordens do ministro. Aparentemente, o ministro acredita que está a reformar o sector, porque as "reformas" foram, até há pouco, a bandeira ideológica do Governo. Esse princípio foi, entretanto, flexibilizado por uma nova política governamental: o consenso.

Viu-se como ele funcionou na greve dos camionistas, nas provas de matemática ou no Código de Trabalho. O que é preciso é criar um "airbag" para o Governo, que permita que a carroça governamental role até 2009. Mas quando é Sócrates que alivia o seu ministro das negociações com a CAP, fica-se com uma dúvida. Sem estratégia, a agricultura um dia destes extingue-se. Mas, quando não existir a agricultura, como é que se vai justificar a existência de um ministro da Agricultura?

JORNAL DE negócios

Cofina
media
Edisport - Sociedade
de Publicações, S.A.
GRUPO COFINA MEDIA - SGPS,SA

Conselho de Administração: Paulo Fernandes (Presidente), João Borges de Oliveira, Laurentina Martins, Luís Santana, António Simões Silva. Principal accionista: Cofina, SGPS, S.A. (100%)
Sede: Redacção, Administração e Publicidade: Avenida João Crisóstomo, 72, 1069-043 LISBOA
Redacção: Tel.: 21 3180900; Fax: 21 3540361 e-mail info@mediasfin.pt Publicidade: Tel.: 21 3180957; Fax: 21 3540392 e-mail pb@mediasfin.pt
Assinaturas: Florbela Mendes, Tel: 21 3180969
Delegação Porto: Rua Manuel Pinto de Azevedo, 80, 1º - 4100-320 PORTO Telef.: 22 5322320. Fax: 22 6100667
e-mail negocios-porto@mediasfin.pt Internet www.negocios.pt Propriedade/Editora: Edisport - Sociedade de Publicações, S.A.
Contribuinte: 504 587 900 C.R.C de Lisboa: 504 587 900
Impressão: Grafedisport - Impressão e artes gráficas, S.A. Rua Consigliere Pedroso, 90, Casal de Santa Leopoldina - 2745-553 Queluz de Baixo

Nº ERC: 121571
Depósito Legal:
120966/98
Tiragem média
de Maio:
16.678 exemplares

sexta coluna

O efeito Coelho Cotações da Mota acima das outras construtoras desde o anúncio da entrada de Jorge Coelho



No segundo semestre do ano passado, as ações da Mota-Engil caíram mais que as de outras empresas do sector (nos últimos 12 meses, a empresa caiu 43,27% contra 38% do índice de construtoras europeias DJ Euro Stoxx Construção). E até início de Abril, a empresa acompanhava o sector (ver gráfico). Até que, a partir de 2 de Abril, dia em que o Jornal de Negócios revelou a contratação de Jorge Coelho, as ações despegaram do índice, para uma diferença mediana depois disso de 16 pontos percentuais. É essa a expectativa que os investidores colocam em Coelho: que a Mota-Engil com ele valha aquele "spread" face às suas congêneres europeias. Mas a expectativa criada começa a partir de agora a ser testada. Jorge Coelho apresentou o plano estratégico para

Os planos da Mota-Engil ou a alegoria da política

JORGE COELHO já mostrou o seu plano de enorme crescimento para a Mota-Engil. Não se percebe onde vai buscar o dinheiro para cumprí-lo. Mas os accionistas acreditam: Coelho já "vale" mais 16% que o sector.

a empresa, que tem crescido muito e depressa, em vários negócios e países. O novo CEO quer continuar a crescer e em força, investindo 4,4 mil milhões até 2013, o que implica um aumento do endividamento dos actuais 3,4 para 7,2 mil milhões de euros. Ora, a Mota já é das empresas com maior nível de endividamento da Bolsa portuguesa, sendo aliás penalizada por isso (a "holding" vale menos que a soma das participadas). É difícil imaginar que mais eficiência de custos e aumento de receitas sejam suficientes para suportar o esforço e um aumento de capital ou a venda de activos são alternativas evidentes. Por exemplo da Martifer, onde a Mota detém 37,5%, que valem mais de 262 milhões de euros, ou 27,2% da própria Mota. O plano chama-se "Ambição 2013".

• • •

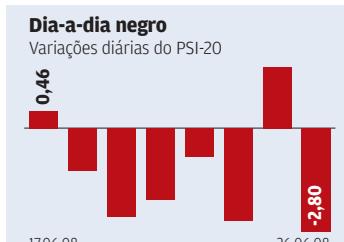
Evitando o inferno fugindo do céu



A vida pelos céus não está fácil. Mais correctamente não tem estado fácil na primeira década deste milénio em que só tiveram lucros em 2000 e em 2007. Só o ano passado o sector da aviação recuperou da crise lançada pelos sucessivos medos gerados pelo 11 de Setembro de 2001. Para este ano, a IATA prevê que o sector registe prejuízos globais de 2,3 mil milhões de dólares com uma referência para o preço do petróleo 106,5 dólares o barril, muito abaixo do valor actual. No outro lado do Atlântico há cortes na oferta e re-arranjos entre companhias.

A Continental Airline e a United Airlines decidiram integrar as suas operações, depois de terem desistido da fusão em Abril. A Delta Airline anunciou em Abril a compra da Northwest Airlines que criará a maior companhia aérea mundial. A aquisição, em fase de aprovação pelos reguladores, permitirá evitar a eliminação dos actuais destinos servidos pelas companhias que se verificará por causa da subida dos preços dos combustíveis, argumentam os responsáveis das empresas. As poupanças derivadas da fusão permitem poupar um milhão de dólares e anular os custos adicionais determinados pela subida do preço do petróleo. Duas mil pessoas perderão o emprego. A American Airlines e a companhia sua participada American Eagle vão reduzir a sua capacidade entre 11 e 12%. De Chicago, por exemplo, serão eliminados 28 voos da American e 34 da Eagle. Na Europa começou-se pela subida da taxa de combustível. Medidas de fusões e aquisições não existem. Há cenários. Como o que se conheceu esta semana. A possibilidade de fusão da TAP com a brasileira TAM e a angolana TAAG.

O que fazer quando a Bolsa cai assim



Os últimos dias têm sido negros nas bolsas internacionais e Lisboa tem sido das piores. As variações diárias das últimas oito sessões foram quase todas de fortes variações e em seis delas registaram-se fortes quedas, com um "arrastão" no sector bancário. O terreno é propício para os "hedge funds" que praticam "short selling", ficando "curtos" e assim apostando na descida dos mercados (pedem ações "emprestadas", vendem-nas e depois pagam-nas quando elas já valem menos). Também os jogadores do "day-trading" (comprar e vender no próprio dia, pagando ou recebendo apenas a mais ou menos-valia) têm terreno fértil. Ou seja, a Bolsa está para quem gosta de risco. Quem não gosta fica à espera do longo prazo.

Negócios sobe vendas em mais 10%

O Jornal de Negócios alcançou nos quatro primeiros meses deste ano uma circulação média paga de 8.458 jornais por dia, o que representa um crescimento médio do 10% face ao mesmo período do ano passado, segundo dados da APCT tornados ontem públicos. Este desempenho mantém a rota ascendente do Negócios, tanto da edição impressa como da online.

TRANSPORTES

Táxis aumentam preço a 15 de Julho

Filipe Paiva Cardoso
filipecardoso@mediasfin.pt

As novas tarifas dos táxis só entraram em vigor a 15 de Julho, e não a 1 de Julho, numa revisão que vai afectar o preço pago por quilómetro e por hora em até 5,8%, segundo Florêncio Almeida, líder da Associação Nacional de Transportadores em Automóveis Ligeiros.

Os novos preços deveriam chegar no início do próximo mês, porém, para que a convenção acordada entre as associações de táxis entre em vigor é preciso o "ok" das associações de consumidores, daí o adiamento. Caso os táxis optem por aumentar o preço por quilómetro em 5,83% este passará de 42 centavos para 44,5 centavos, enquanto que o preço por hora "saltará" dos 11,99 euros para 12,7 euros. O "tec-

to máximo" imposto aos táxis foi o mesmo que foi aplicado aos transportes pesados de passageiros.

Dois pré-acordos, nenhum acordo

As associações de táxis e Ana Paula Vitorino deveriam ter assinado ontem o acordo que prevê as medidas de apoio ao sector, depois já terem chegado duas vezes a pré-acordo. "A secretaria de Estado adiou, sem agendar nova data" apontou a Antral ao JdN. "Não foi possível concluir em tempo útil as negociações em matérias que exigiam a intervenção de vários ministérios" avançou fonte oficial à Lusa. O pré-acordo prevê a majoração em IRC de 120% dos gastos em gasóleo e o congelamento do ISP, entre outros. A dedução do IVA na aquisição de táxis é uma matéria ainda em estudo e que necessita da validação das Finanças.

PS chumbou no Parlamento os cinco projectos do PCP de combate à crise social

A maioria parlamentar socialista chumbou ontem na Assembleia da República os cinco projectos de solução que a bancada do PCP apresentou com o objectivo de combater a crise social no País. O PS classificou as medidas apresentadas como "populistas e demagógicas". Entre as propostas comunistas estavam o aumento do salário mínimo, uma subida de 4% nas pensões mais baixas, a actualização dos salários da função pública, fixação de tectos máximos de preços para bens essenciais em 2008 e limitação a 0,5% do "spread" praticado pela Caixa Geral de Depósitos. Alargar os critérios para aceder ao subsídio de desemprego e congelar todos os títulos de transporte completavam esta lista. O PSD, que se absteve na votação de um projecto que recomendava uma actualização extraordinária das pensões para 2008, defendeu a possibilidade de aumentos extraordinários para acompanhar a subida da inflação, através da revisão da fórmula de cálculo das pensões.



S 003577 027125