

01/03/2010

[Metrô: estação Cidade Nova, só em junho](#)

[Copa do Mundo e Olimpíadas para investidores](#)

[Infraestrutura é grande aposta dos executivos](#)

[Uma central de projetos](#)

[BNDES e fundos devem financiar "superelétrica"](#)

[Fernão Dias ficará fechada por até 6 meses](#)

[Belo Monte: a volta triunfante da ditadura militar?](#)

[Embate entre construtoras e Ministério Público](#)

[Governo investirá R\\$ 1,4 bi para triplicar postos de pesagem nas rodovias federais](#)

[FGV estuda novo plano diretor para o Rio de Janeiro](#)

[Empreasários catarinenses cobram investimentos em infraestrutura](#)

[Porto de Itapoá: construção e mão de obra](#)

[Dragagem da Baía de Vitória ainda não está definida](#)

[Paulo Skaf defende diálogo construtivo entre público e privado para melhorar portos](#)

[Setor privado cobra texto do novo marco para a mineração](#)

[Estatal terá como modelo a criação da Petro-sal](#)

[Asfalto feito com bagaço de cana-de-açúcar será testado no Rio de Janeiro](#)

[Petrobras descobre 2 acumulações de óleo](#)



[P-63 em pauta na reunião do CAP/RG](#)

[Dragagem dos principais terminais portuários é "etapa vencida", diz ministro](#)

[DNIT anuncia mais obras na BR-116 para abril](#)

[DNIT vai duplicar a BR-386 no Rio Grande do Sul](#)

O Globo

01 de março

Metrô: estação Cidade Nova, só em junho

Abertura, que chegou a ser anunciada para fevereiro, é adiada; concessionária diz que quer 'acabamento impecável'

O presidente da concessionária Metrô-Rio, José Gustavo de Souza Costa, disse que a estação Cidade Nova só deverá ser inaugurada em junho. Ele informou que, apesar de ter a expectativa de ver a obra terminar no fim de março, de acordo com o previsto no cronograma original, há a possibilidade de o trabalho dos operários se estender até abril. Em dezembro, quando inaugurou a ligação Pavuna-Botafogo, a empresa anunciou que a estação ficaria pronta em fevereiro.

José Gustavo afirmou que ainda não marcou a data de inauguração por bom senso.

— Não há pressa. Quero que o acabamento do projeto seja impecável — disse ele, durante uma visita ao canteiro de obras, na sexta-feira.

Segundo José Gustavo, por uma questão de segurança, os 800 operários envolvidos no projeto têm trabalhado entre 21h e 5h, quando trens não circulam pela Linha 1A. Essa medida resultou em mudanças no planejamento da obra, que também sofreu alterações por conta de exigências da prefeitura, relacionadas a horários especiais de fim de ano e de carnaval. Mas, de acordo com o presidente do Metrô-Rio, o pleno funcionamento da conexão Pavuna-Botafogo não depende da abertura da estação Cidade Nova.

O projeto, que, segundo ele, custa cerca de R\$ 45 milhões, está incluído no conjunto de intervenções previstas para a implantação da Linha 1A, cujo orçamento gira em torno de R\$ 1,15 bilhão. Além da plataforma em concreto armado, com 145 metros de comprimento e 20 metros de largura, está prevista a construção de uma passarela sobre a Avenida Presidente Vargas e de um viaduto sobre a Avenida Francisco Bicalho.

Embora a nova ligação Pavuna-Botafogo tenha suscitado uma série de queixas por causa da superlotação e dos longos intervalos entre os trens, José Gustavo afirma que, a curto prazo, a nova plataforma não causará impacto significativo no número de passageiros. Porém, ele disse que, a longo prazo, a plataforma terá um papel fundamental na ligação entre o metrô e a Estação da Leopoldina, possível terminal do trem-bala que ligará o Rio a São Paulo.

O Globo

01 de março

Copa do Mundo e Olimpíadas para investidores

Santander, Itaú, BB e Caixa lançam carteiras de ações ligadas a infraestrutura, com foco nos dois eventos

Ainda faltam pelo menos quatro anos para o Brasil ser sede dos dois eventos esportivos mais importantes do planeta: a Copa do Mundo de Futebol, em 2014, e as Olimpíadas de 2016, no Rio.

Mas os principais bancos do país já se movimentam para tirar proveito dessas oportunidades. E oferecer fundos que investirão em ações de empresas que deverão lucrar com os empreendimentos.

Em geral, são ações de companhias ligadas ao setor de infraestrutura, que o Santander lançou em janeiro, o Itaú, em fevereiro, e o Banco do Brasil e a Caixa se preparam para lançar em breve (a Caixa ainda sem data). O Bradesco já possui desde 2006, mas pretende reforçar a captação agora com a força das duas competições no país.

Por infraestrutura, entende-se quase todos os setores que têm empresas com ações negociadas na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa): de aviação, representado por TAM e Gol, a energia elétrica (geradoras, distribuidoras e transmissoras), passando pela fabricante de ônibus Marcopolo, companhias de logística (ferrovias e portos), concessão rodoviária, construção civil, máquinas e equipamentos, as siderúrgicas — que fornecerão aço para as grandes construções —, telefonia e empresas de turismo e hotelaria.

De fora, ficam basicamente os setores bancário, de varejo, de bens de consumo, alimentos, agrícola, cigarros e bebidas. Este último, mesmo assim, deve entrar na carteira de alguns desses fundos enquanto o foco for nos jogos de 2014 e 2016.

Apesar do apelo dos jogos, fundos não terão prazo As carteiras ligadas a infraestrutura podem incluir até mesmo papéis de empresas de mineração, como a Vale e a MMX, de extração de petróleo, como a Petrobras e a OGX (ainda não em fase de produção). Isso, desde que o lucro dessas empresas esteja associado a investimentos em infraestrutura no momento em que o gestor analisa a entrada dessas ações na composição dos fundos.

É o que explica Eduardo Carlier, superintendente de Gestão de Renda Variável do Santander Asset, responsável pelo fundo Santander Infraestrutura, que já recebeu R\$ 10 milhões de aplicações desde o seu lançamento, no começo do ano.

— Avaliamos as empresas ligadas a commodities (matérias-primas como petróleo e minério de ferro) com ótica de investimento em infraestrutura — diz o executivo, que revela ter cerca de 25% do fundo tanto em ações do setor de energia quanto em construção civil, os que devem receber os maiores benefícios dos eventos.

Para Carlier, a Copa do Mundo e as Olimpíadas são o “gatilho para uma série de investimentos em infraestrutura, que casam com as necessidades do país”. É por isso que a maioria dos fundos com foco na Copa e nas Olimpíadas carrega “infraestrutura” no nome, e não o dos eventos, explica Carlos Massaru Takahashi, presidente da administradora de recursos do Banco do Brasil (BB), a BB DTVM. O fundo semelhante do BB deve ser colocado na rua no começo do segundo trimestre, ou seja, entre abril e maio. Ele relata que, embora a motivação para lançar o produto agora sejam os jogos, o objetivo não é ter um prazo.

— Temos uma agenda concreta em potencial com foco em infraestrutura e outra que é uma tendência muito forte. Infraestrutura e logística são dois segmentos que naturalmente são beneficiados com o crescimento — diz Takahashi.

Quem aposta mais claramente nos jogos é o Itaú Unibanco.

O fundo criado chama-se Itaú Esportes Ações. O superintendente de Renda Variável, Walter Mendes, conta que o fundo só deve começar a ser oferecido nos próximos meses, e no Itaú Personalité. É o Esportes que, além do setor de infraestrutura, investirá nos segmentos de bebidas (AmBev) e consumo, com o aumento da renda no país e o aumento das compras das lojas free shop da Dufry nos aeroportos.

— Os jogos serem no Brasil fazem muita diferença. Quando as competições são na Ásia ou na Europa, muitos não podem assistir naqueles horários — diz Walter, que, após as competições, espera que o fundo continue investindo em esportes, como na exploração de estádios e do turismo esportivo.

O superintendente executivo de Renda Variável da Bradesco Asset Management, gestora do Bradesco, Herculano Aníbal Alves, conta que o Bradesco FIC FIA Infraestrutura existe desde 2006. Com o advento das competições, o banco tem sido procurado por investidores estrangeiros, principalmente asiáticos, que sabem que “houve ganhos onde os jogos aconteceram”.

— A economia está crescendo e temos gargalos. Uma coisa é só fazer estádios, outra é fazer portos, aeroportos e o trem-bala — diz, inspirado na transformação pela qual passou Barcelona, após os Jogos Olímpicos de 1992.

O Estado de S. Paulo
01 de março

Infraestrutura é grande aposta dos executivos

Uma das principais apostas dos fundos de pensão para garantir o crescimento nos próximos anos é o setor de infraestrutura, o maior gargalo da economia brasileira. Além do pré-sal, projetos como os da Hidrelétrica de Belo Monte e o Trem de Alta Velocidade (TAV), entraram no radar dos executivos que administram o dinheiro dos trabalhadores.

"As oportunidades estão por toda parte, em energia elétrica, transportes, logística e a cadeia de óleo e gás", afirma o diretor financeiro da Petros, Luís Carlos Afonso.

Segundo ele, o setor elétrico, por exemplo, tem características importantes para os fundos de pensão, que precisam ter uma carteira de investimentos de longo prazo para cumprir as metas atuariais. "Os empreendimentos do setor são de longo prazo e risco baixo. Depois de fazer os aportes iniciais, o investimento se torna uma renda fixa", comenta.

Sobre Belo Monte, ele afirma que a Petros está em período de discussões com alguns parceiros. Mesma situação é descrita pelo diretor de Investimentos da Funcef, Demóstenes Marques. Ele afirma, no entanto, que uma participação no empreendimento apenas poderá ser definida depois que o edital for publicado.

"Só saberemos se o projeto é arriscado ou não depois que sair as regras do jogo, como a definição do preço e total de investimento. De qualquer forma, Belo Monte é uma obra mais complexa que as demais."

Eles dizem que há possibilidade de os fundos investirem também em obras relacionadas à Copa do Mundo e às Olimpíadas. A participação ocorreria por meio da Invepar, empresa de infraestrutura formada pelos fundos Previ, Petros, Funcef e pela construtora OAS. A companhia já tem participação em concessões rodoviárias (Raposo Tavares, em São Paulo) e metroviária (Metrô do Rio).

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo

01 de março

Uma central de projetos

Só agora - no último de seus oito anos de mandato - o governo Lula parece ter descoberto que, sem programas e projetos técnica e financeiramente adequados, sobretudo na área de infraestrutura, as ideias não saem do papel e, quando saem, as obras correm o risco de ser embargadas pelos órgãos de controle e fiscalização.

Finalmente, parece disposto a eliminar essa falha administrativa, por meio da criação de uma empresa ou de órgão federal encarregado de elaborar projetos de obras, cuja execução e acompanhamento continuarão sendo de responsabilidade dos Ministérios. Um projeto de lei sobre o assunto deverá ser encaminhado pelo presidente Lula ao Congresso até o fim de abril.

A falta de projetos para a execução competente de obras públicas foi e tem sido um dos grandes obstáculos para o avanço do programa de investimentos federais, inclusive daqueles incluídos no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que o governo Lula tenta transformar na grande bandeira da campanha da pré-candidata do PT à Presidência da República, a atual chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff.

Após a conclusão, no segundo semestre de 2009, da fiscalização de um conjunto de obras da área federal, os ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) decidiram, por unanimidade, recomendar ao governo a paralisação de 41 delas, entre as quais 13 que fazem parte do PAC, por apresentarem irregularidades, entre as quais a falta de projeto executivo.

A resposta do governo a decisões como essa do TCU não tem sido, como deveria ser, a busca da eliminação das irregularidades, para assegurar a retomada das obras, mas ignorar as recomendações.

Em janeiro, por exemplo, ao sancionar a lei do Orçamento da União para 2010, o presidente Lula vetou o dispositivo que incluía quatro projetos da Petrobrás na lista dos que, de acordo com a auditoria do TCU, apresentam irregularidades. Desse modo, esses projetos poderão continuar recebendo recursos do Orçamento de 2010.

Segundo o jornal Valor, ainda se discute se o novo órgão de elaboração de projetos será criado no âmbito da administração direta ou da administração indireta, como autarquia, fundação ou empresa estatal, mas, com ele, o governo poderá resolver um dos problemas que têm provocado a interrupção de obras.

Outras irregularidades, como sobrepreço, superfaturamento, pagamentos indevidos e licitações irregulares, continuarão sendo objeto da severa fiscalização do TCU. Afinal, "um dos maiores motivos de reclamação do TCU é a qualidade dos projetos", reconheceu o ministro do Planejamento, Paulo Bernardo, ao jornal Valor.

Só depois de constatar a lentidão na execução do PAC e de enfrentar problemas com o TCU o governo Lula, como disse Bernardo, reconheceu que é limitada sua capacidade de elaborar projetos. A maioria dos projetos do PAC, por exemplo, é antiga, alguns com mais de uma década de existência.

Atualmente, os projetos de obras de infraestrutura são de inteira responsabilidade do Ministério ou órgão interessado. Um projeto rodoviário, por exemplo, é preparado e executado pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit). Mas, observou o ministro, "o Dnit é mais executor do que elaborador de projeto". Se for aprovada a criação do novo órgão, sua tarefa será apenas a de elaborar boa parte dos grandes projetos federais, pois a execução continuará a cargo dos Ministérios.

Ao comentar o assunto após palestra numa entidade da área financeira de Brasília, o ministro explicou que o novo organismo seria semelhante à Empresa de Pesquisa Energética, subordinada ao Ministério de Minas e Energia, que faz o planejamento do setor elétrico e, para isso, não precisa de grandes ativos. "Seus ativos são seus técnicos, engenheiros e geólogos."

O governo espera que, com uma central de projetos, integrada por profissionais competentes e um corpo técnico especializado, seja possível melhorar a qualidade dos projetos e, desse modo, aumentar a capacidade de investimento do setor público e a qualidade da gestão.

A demora do governo em admitir suas deficiências gerenciais tornou-as ainda mais agudas. A criação de uma central de projetos melhorará a qualidade da gestão - mas não deste governo, pois não há mais tempo para isso.

[<volta>](#)

Folha de S. Paulo

01 de março

BNDES e fundos devem financiar "superelétrica"

Governo monta operação para consolidar setor sob comando da Camargo Corrêa

Aquisição de controle da Neoenergia e da Brasileira custaria até R\$ 17 bilhões; governo pressiona para que americana AES deixe o país

O Palácio do Planalto já começou a montar a operação financeira e societária para a criação da "superelétrica" a ser comandada pela empreiteira Camargo Corrêa. O governo quer que os fundos de pensão das estatais e o BNDES injetem recursos na nova empresa.

Pelo formato avalizado pelo Planalto, a CPFL (controlada pela empreiteira) será a cabeça da companhia. Num primeiro momento, incorporaria a Neoenergia, na qual a Previ (fundo dos funcionários do Banco do Brasil) e o próprio BB têm a maior parte do capital votante. Depois, já capitalizada, a elétrica compraria a Brasileira (holding controladora de Eletropaulo, AES Sul e AES Tietê).

Assim, conforme a Folha antecipou no mês passado, seria criada uma gigante no setor, com mais de um terço da distribuição de energia no país.

Cálculos preliminares apontam a necessidade de R\$ 15 bilhões a R\$ 17 bilhões para a aquisição da participação majoritária nas duas empresas.

Analistas de mercado avaliam que a operação faz todo o sentido para a Previ. Ela também é sócia da CPFL, o que gera conflito de interesses devido à sua participação na Neoenergia. Com a fusão das duas, a Previ integraria o bloco de controle da nova companhia a partir da CPFL, que continuaria sob o comando da Camargo.

Fonte ligada às transações diz que a Previ faria um movimento parecido com o que a Andrade Gutierrez fez na Light, vendendo sua fatia na concessionária mas se posicionando na controladora, a Cemig, que hoje é a dona da Light.

Um dos mecanismos estudados pelo governo para viabilizar as transações é a criação de um Fundo de Investimento em Participações (FIP), cujos cotistas seriam principalmente os fundos de pensão -Previ, Petros (Petrobras) e Funcef (Caixa Econômica Federal)- e a BNDESPar, braço de participações do BNDES. O FIP faria parceria com a CPFL na compra das outras duas elétricas.

A estratégia faz parte da decisão do governo Lula de fomentar a formação de grandes grupos nacionais. A ministra Dilma Rousseff já disse publicamente que apoia o negócio e que a concentração no setor é uma tendência global.

Na Brasileira, o maior obstáculo é societário. A americana AES, sócia do BNDES na holding, não mostra disposição de vender sua parte. O BNDES tem 53,85% do capital total, mas a operação é da AES, que tem maioria do capital votante.

Pelas regras atuais, tanto BNDES como AES não podem negociar diretamente com ninguém. A oferta das ações tem de ser por leilão. O governo já havia tentado colocar a fatia do BNDES à venda, mas como a AES tem direito de preferência, acabou desistindo.

No último mês, a AES alardeou que está capitalizada, pois recebeu injeção de US\$ 2 bilhões do fundo soberano chinês, e que estaria disposta a ficar no Brasil e até elevar a sua presença. Fontes próximas à ministra disseram que ela considerou a atitude dos americanos "uma afronta pessoal".

A ordem foi partir para uma pressão direta para que a AES deixe o país. A Folha apurou que o BNDES já negocia a saída dos americanos da sociedade e que a discussão agora é só o preço. Executivo familiarizado com o negócio disse que a CPFL provavelmente terá de pagar caro pela Brasileira, mas, diante de boa oferta, a AES não teria motivo para não vender.

Outra dúvida é a possibilidade de o leilão atrair rivais interessados na Eletropaulo. Para executivo do setor, dificilmente um grupo teria musculatura financeira para bater a Camargo, turbinada pelos fundos e o BNDES. Segundo ele, as grandes múltis de energia estão fragilizadas pela crise global.

[<volta>](#)

Folha de S. Paulo

01 de março

Fernão Dias ficará fechada por até 6 meses

Pista da rodovia no sentido São Paulo-Minas Gerais está interditada desde sexta-feira por risco em viaduto do km 77,5

Obras vão durar no mínimo dois meses, devem provocar filas e afetar feriados; rotas alternativas atrasam viagem dos motoristas

Uma das principais rodovias do país, a Fernão Dias seguirá totalmente interditada no sentido São Paulo-Minas Gerais pelo período de dois a seis meses, segundo prevê a concessionária que gerencia a estrada.

A pista foi bloqueada a partir do final da tarde de sexta-feira devido a um deslocamento de terra que ameaça a estrutura de um viaduto na altura do km 77,5, em São Paulo. Depois das análises no final de semana, a Autopista Fernão Dias considerou que a situação é grave e que a interrupção do tráfego no sentido SP-MG vai durar no mínimo até maio, afetando a viagem nos próximos feriados, como a Páscoa.

"Numa hipótese pessimista, se a estrutura ruir, vai dar seis meses de obra. Se conseguir segurar e manter a estabilidade, é obra para dois a três meses. Até lá, não vai ter passagem", afirma Omar de Castro Ribeiro Jr., diretor da concessionária.

A recomendação aos motoristas é que evitem a rodovia para sair da capital paulista em direção a Belo Horizonte. Pelo trecho interditado passam 35 mil veículos por dia nos dois sentidos -fluxo que pode dobrar em períodos de pico.

A pista da Fernão Dias na rota MG-SP segue aberta, mas uma das três faixas foi fechada devido às obras no trecho. Ou seja, os motoristas podem enfrentar lentidão.

Alternativas

A principal alternativa aos carros para fugir do bloqueio é pegar uma saída no viaduto do km 79 e seguir um desvio pela av. Coronel Sezefredo Fagundes até Mairiporã (Grande SP), na altura do km 69 da Fernão (veja mapa na pág. C3).

O trajeto não é permitido para caminhões. Ele envolve uma via estreita, cheia de curvas sinuosas, com trechos esburacados, mal sinalizados e mal iluminados. A viagem na região não é recomendada à noite. Com sorte, sem engarrafamentos, ele atrasa a viagem em, no mínimo, 15 minutos.

A Autopista Fernão Dias descarta a possibilidade de implantar, por exemplo, uma faixa reversível na pista contrária da rodovia. Ribeiro Jr. diz que a medida deixaria a estrada congestionada nos dois sentidos.

De sexta-feira para cá, os engarrafamentos devido à interdição atingiram até 6 km. Mas a situação deve piorar especialmente nos feriados -no Carnaval, eles chegaram a 20 km.

Outra opção na viagem para Minas é pegar a Dutra ou Ayrton Senna até Jacareí, acessar a rodovia Dom Pedro 1º e voltar para a Fernão Dias em Atibaia.

Ou então, atingir esse mesmo trecho da rodovia federal viajando pelo sistema Anhanguera-Bandeirantes até as proximidades de Campinas -e acessando a Dom Pedro 1º de lá.

O diretor da concessionária afirma que essas rotas devem ser priorizadas nos próximos feriados, como a Páscoa. E serão as alternativas mais viáveis para os caminhões -os que viajam pela Fernão são barrados no km 86 e voltam a SP.

Segundo Ribeiro Jr., esses caminhos para ir da capital paulista a Minas elevam em mais de 60 km a distância -os motoristas podem perder uma hora.

"Não tem condição de passar. O pessoal vai ter que se acostumar. É uma questão de risco à segurança do usuário", diz ele.

[<volta>](#)

Jornal do Brasil

01 de março

Belo Monte: a volta triunfante da ditadura militar?

O governo Lula possui méritos inegáveis na questão social. Mas na questão ambiental é de uma inconsciência e de um atraso palmar. Ao analisar o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) temos a impressão de sermos devolvidos ao século 19. É a mesma mentalidade que vê a natureza como mera reserva de recursos, base para alavancar projetos faraônicos, levados avante a ferro e fogo, dentro de um modelo de crescimento ultrapassado que favorece as grandes empresas à custa da depredação da natureza e da criação de muita pobreza. Este modelo está sendo questionado no mundo inteiro por desestabilizar o planeta Terra como um todo e mesmo assim é assumido pelo PAC sem qualquer escrúpulo.

A discussão com as populações afetadas e com a sociedade foi pífia. Impera a lógica autoritária; primeiro decide-se, depois se convoca a audiência pública. Pois é exatamente isso que está ocorrendo com o projeto da construção da usina hidrelétrica de Belo Monte no rio Xingu, no estado do Pará.

Tudo está sendo levado aos trambolhões, atropelando processos, ocultando o importante parecer 114/09 de dezembro de 2009, emitido pelo Ibama (órgão que cuida das questões ambientais) contrário à construção da usina, a opinião da maioria dos ambientalistas nacionais e internacionais que dizem ser este projeto um grave equívoco com consequências ambientais imprevisíveis.

O Ministério Público Federal, que encaminhou processos de embargo, eventualmente levando a questão a foros internacionais, sofreu coação da Advocacia Geral da União (AGU), com o apoio público do presidente, de processar os procuradores e promotores destas ações por abuso de poder.

Esse projeto vem da ditadura militar dos anos 70. Sob pressão dos indígenas apoiados pelo cantor Sting em parceria com o cacique Raoni foi engavetado em 1989. Agora, com a licença prévia concedida no dia 1º de fevereiro, o projeto da ditadura pôde voltar triunfalmente, apresentado pelo governo como a maior obra do PAC.

Neste projeto tudo é megalômano: inundação de 51.600 hectares de floresta, com um espelho d'água de 516 km², desvio do rio com a construção de dois canais de 500 metros de largura e 30 quilômetros de comprimento, deixando 100 quilômetros de leito seco, submergindo a parte mais bela do Xingu, a Volta Grande e um terço de Altamira, com um custo entre R\$ 17 e 30 bilhões, desalojando cerca de 20 mil pessoas e atraindo para as obras cerca de 80 mil trabalhadores para produzir 11.233 MW de energia no tempo das cheias (quatro meses) e somente 4 mil MW no resto do ano, para, por fim, transportá-la até 5 mil quilômetros de distância.

Esse gigantismo, típico de mentes tecnocráticas, beira à insensatez, pois, dada a crise ambiental global, todos recomendam obras menores, valorizando matrizes energéticas alternativas, baseadas na água, no vento, no sol e na biomassa.

E tudo isso nós temos em abundância. Considerando as opiniões dos especialistas podemos dizer: a usina hidrelétrica de Belo Monte é tecnicamente desaconselhável, exageradamente cara, ecologicamente desastrosa, socialmente perversa, perturbadora da Floresta Amazônica e uma grave agressão ao sistema-Terra.

Este projeto se caracteriza pelo desrespeito: às dezenas de etnias indígenas que lá vivem há milhares de anos e que sequer foram ouvidas; desrespeito à Floresta Amazônica cuja vocação não é produzir energia elétrica mas bens e serviços naturais de grande valor econômico; desrespeito aos técnicos do Ibama e a outras autoridades científicas contrárias a esse empreendimento; desrespeito à consciência ecológica que, devido às ameaças que pesam sobre o sistema da vida, pedem extremo cuidado com as florestas; desrespeito ao bem-comum da Terra e da humanidade, a nova centralidade das políticas mundiais.

Se houvesse um Tribunal Mundial de Crimes contra a Terra, como está sendo projetado por um grupo altamente qualificado que estuda a reinvenção da ONU sob a coordenação de Miguel d'Escoto, ex-presidente da Assembleia (2008-2009), seguramente os promotores da hidrelétrica Belo Monte estariam na mira deste tribunal.

Ainda há tempo de frear a construção desta monstruosidade, porque há alternativas melhores. Não queremos que se realizem as palavras do bispo Dom Erwin Kräutler, defensor dos indígenas e contra Belo Monte: "Lula entrará na história como o grande predador da Amazônia e o coveiro dos povos indígenas e ribeirinhos do Xingu".

Leonardo Boff, além de teólogo, é representante e co-redator da Carta da Terra.

[<volta>](#)

Valor Econômico

01 de março

Embate entre construtoras e Ministério Público

Um lado menos conhecido do crescimento acelerado da construção civil começa a preocupar os empresários do setor. Aumenta o número de projetos imobiliários nas grandes cidades investigados - e em muitos casos embargados - pelo Ministério Público.

O assunto ainda é tabu entre os empresários, que temem se expor. As construtoras alegam que, mesmo com todos os registros, aprovações dos órgãos públicos e alvarás em ordem, são surpreendidas pelo Ministério Público, que inicia inquéritos civis ou ações civis públicas para requerer à Justiça o embargo da obra. O Ministério Público,

por sua vez, afirma que está preocupado com o nível de adensamento das construções, com o crescimento desordenado e mau planejado das cidades e também com o que considera falta de rigor e interpretações incorretas da lei por parte do poder público - principalmente prefeituras.

Uma discussão tão polêmica quanto silenciosa está sendo travada no mercado imobiliário. O embate envolve, de um lado, o Ministério Público e, de outro, as construtoras e, muitas vezes, os próprios órgãos públicos que são responsáveis pela concessão de licenças e alvarás. O número de projetos investigados pelo Ministério Público - muitos deles embargados - aumenta nas grandes cidades como reflexo do crescimento acelerado da construção civil e da injeção de capital recebida pelo setor nos últimos cinco anos. Nos bastidores, empresários, executivos, entidades de classe e advogados iniciam um movimento para, de alguma forma, sensibilizar o MP e amenizar o problema.

O assunto ainda é tabu entre os empresários que, nitidamente, temem se expor. Nenhuma das empresas procuradas pelo Valor falou abertamente sobre a questão. As construtoras alegam que, mesmo com todos os registros, aprovações dos órgãos públicos e alvarás em ordem, são surpreendidas pelo Ministério Público, que entra com inquérito civil ou uma ação civil pública e requer ao juiz o embargo da obra. O MP, por sua vez, diz que está preocupado com o nível de adensamento, com o crescimento desordenado e mau planejado das cidades e também com o que considera a falta de rigor e interpretação correta da lei por parte do poder público - principalmente as prefeituras.

De maneira geral, todos os envolvidos no assunto - sejam advogados ou empresários - ressaltam a importância de o Brasil ter um Ministério Público atuante e forte, que preza pelos interesses da sociedade. Mas não tarda e a afirmação vem acompanhada de um senão que pode ser mais ou menos veemente dependendo do interlocutor. "Não há maior temor que ronda o setor de construção hoje do que os imbróglis com o MP", afirma o presidente de uma grande empresa.

Antes mais comum em grandes empreendimentos, os questionamentos estão chegando a obras menos ambiciosas. "A questão sempre existiu, mas agora está mais latente. O número de casos está aumentando, o que deixa o mercado inseguro", afirma o advogado e sócio do escritório Bicalho e Molica, Rodrigo Bicalho. "Esse crescimento está diretamente ligado ao fenômeno econômico. Com o aumento do número de negócios acontecendo, é natural que aumentem os questionamentos", diz José Carlos Puoli, sócio de contencioso imobiliário do Duarte, Garcia, Caselli, Guimarães e Terra e professor de Processo Civil da Universidade de São Paulo.

O promotor e coordenador de habitação e urbanismo do Ministério Público do Estado de São Paulo, Ivan Carneiro, é enfático. Diz que as empresas, sim, precisam crescer, mas desde que seja de forma ordenada. "O adensamento excessivo das cidades causa congestionamento, perda de qualidade de vida, impermeabilização do solo e aumenta o número de tragédias." Na extensa lista de problemas que causam as enchentes em

São Paulo, por exemplo, a falta de áreas verdes na zona urbana - que permitem a infiltração da água - e o excesso de edificações - que, por outro lado, diminuem a permeabilidade do solo - são apontados como agravantes. "Se São Paulo está esse caos é porque o poder público foi ineficiente", afirma o promotor de habitação de uma grande cidade do interior paulista, que diz que a atuação do MP em outros municípios visa evitar que os problemas que já existem nas grandes metrópoles não se repitam.

"Depois nós somos os vilões. Se nada for feito, vai vir um tragédia atrás da outra", diz Carneiro. "Estamos tentando evitar o agravamento do quadro que já está caótico", completa.

Além dessas motivações, que acabam por representar o pensamento e a atuação do Ministério Público em todo o Brasil, cada cidade tem questões específicas, que podem levar a um número de autuações maiores. Em Campinas há um descompasso entre a prefeitura e o Ministério Público e vários projetos estão embargados. Os licenciamentos ambientais estavam sendo feitos pela prefeitura sem análise estadual. Há vários projetos parados. No litoral paulista, são recorrentes os casos de obras embargadas por problemas ambientais.

Em São Paulo, por exemplo, a mudança na lei de zoneamento da capital, que diminuiu o adensamento das cidades, gera várias contestações. Antes de haver a mudança, muitas construtoras protocolaram um projeto ainda de acordo com a lei antiga, mas os lançamentos aconteceram na vigência da nova lei - muitos deles, segundo o MP, com novas alterações posteriores. O caso mais comum é de edifícios mais altos do que poderiam ser construídos pelo novo plano diretor. "Eles (construtoras) dizem que têm direito adquirido, mas esse é um caso claro de se contestar judicialmente", afirma Carneiro. "Contra a lei, não há direito adquirido."

Para os advogados, o problema é agravado porque as leis ambientais e urbanísticas são subjetivas e permitem diferentes interpretações "Por conta disso, passa a haver uma inversão de valores e um descrédito no parecer dos órgãos competentes", afirma José Carlos Puoli. "O MP, muitas vezes, tem um entendimento diverso da prefeitura", acrescenta.

Um termo recorrente quando se aborda o assunto, invariavelmente, é a insegurança jurídica. "O empresário precisa estar preparado para encontrar uma pedra no terreno, para uma resposta negativa da demanda ao seu projeto, até para uma crise financeira. São vários os riscos de um negócio, mas ele tem de ter segurança em relação ao marco jurídico do país", afirma João Crestana, presidente do Secovi-SP e representante das empresas nessa questão.

No fim do ano passado, o Secovi se reuniu com o promotor de habitação Ivan Carneiro e com Fernando Grella, então procurador-geral de Justiça do Estado de São Paulo, que recentemente afastou-se do cargo para disputar a reeleição. "Nós fazemos tudo dentro da lei, conseguimos todas as aprovações antes de lançar um empreendimento, precisamos prestar conta aos nossos investidores", diz o dono de uma grande empresa de capital aberto. As empresas também reclamam que, muitas vezes, as denúncias são apresentadas por um grupo pequeno, que age a favor de interesses próprios, como vizinhos que estão preocupados com a desvalorização do próprio imóvel.

Um executivo de uma empresa média de capital aberto diz que o setor não tem tradição corporativista. "O movimento ainda está começando, mas é a primeira vez que vejo as empresas tão dispostas a se unir em prol de um interesse comum", diz. Além dos encontros promovidos pelo Secovi, por exemplo, começam a pipocar reuniões informais entre os executivos e empresários. Alguns deles estiveram juntos recentemente para conversar sobre vários projetos embargados na mesma região de Campinas. No fim do ano passado, houve um jantar na casa de um importante empresário da capital. Os concorrentes deixaram as diferenças em casa e mesmo acompanhados de suas esposas o tema do jantar foi um só: a atuação do Ministério Público.

Para o MP, falta disposição do empresário e uma omissão da fiscalização do poder público. "Todo prefeito quer mostrar que a cidade cresceu no seu mandato, mas isso tem um custo para a sociedade", afirma Carneiro, acrescentando que o poder público erra ao ser pressionado pelas empresas e acaba concedendo licenças que não deveria. "Há uma ganância excessiva do lado das empresas e ineficácia do órgão público. Quem deveria frear é a prefeitura, quando ela não faz isso, o MP tem de agir", diz o promotor da cidade paulista.

Uma das saídas melhores para ambos os lados são os chamados de Termos de Ajustamento de Conduta (TAC) - nada mais são do que acordos que exigem uma contrapartida de investimento da empresa. Eles normalmente acontecem antes que o MP entre com uma ação civil pública, mas o entendimento pode ocorrer somente depois de a obra ter sido embargada. Os pedidos vão desde o plantio de árvores, recuperação de áreas verdes e praças públicas - em regiões carentes, algumas vezes - até a recuperação de vias públicas, abertura de novas ruas. Fontes do setor dizem que nem sempre o MP está disposto a discutir uma contrapartida. Já o promotor Ivan Carneiro diz que as empresas não querem gastar. "O valor que o MP entende como certo pode inviabilizar o investimento", diz o advogado Rodrigo Bicalho. "De maneira geral, no entanto, os acordos são benéficos e resolvem a questão de maneira mais rápida", conclui.

O aumento do número de obras que viraram alvo do MP já começa a ter diversos reflexos. Executivos e advogados dizem que já começa a existir receio por parte dos próprios funcionários municipais, porque a prefeitura também vira ré nos processos por ter concedido alvará. Segundo o executivo de uma grande empresa, a Cetesb, por exemplo, está mais lenta nas aprovações "mesmo que todas as exigências tenham sido seguidas à risca".

No caso de licenças ambientais, o medo é ainda maior. Isso porque a responsabilidade pode recair sobre o funcionário público que a concedeu. É que a lei de crimes ambientais prevê que o funcionário responda civil e criminalmente em caso de irregularidade. "Daí uma das razões pelas quais as licenças ambientais demoram tanto a sair."

Empresários e os advogados das companhias estão pessimistas. "Se não tiver solução para o imbróglio, vai travar o mercado. Não é só o desgaste do prejuízo econômico, mas também para a imagem da empresa", diz o advogado José Carlos Puoli. Um dos executivos ouvidos pelo Valor acredita que um dos efeitos colaterais é a redução do

número de lançamentos na capital paulista e em regiões onde o cerco do MP é maior. "Em alguns casos, há um exagero do MP ao aplicar a lei com muito rigor", afirma Rodrigo Bicalho.

Para Crestana, do Secovi, trata-se de um impasse muito sério, que deve prejudicar várias empresas e que pode lesar os consumidores. Uma das obras que está sendo investigada pelo MP, Domínio Marajoara, da Cyrela e Queiroz Galvão, em Interlagos, zona sul de São Paulo, ficou embargada por cerca de três meses e, embora as empresas tenham entrado com recurso, quem conseguiu suspender a liminar foi uma ação movida pelos compradores do imóvel sob alegação de boa fé. A obra prossegue e o juiz de primeira instância ainda não julgou o mérito.

O Ministério Público não pretende ceder às pressões. Ao contrário. Para Carneiro, as aprovações dentro do Minha Casa, Minha Vida estão acontecendo de forma muito rápida. "Ainda vai aparecer muita coisa embargada do Minha Casa, Minha Vida", diz. O Ministério Público já ofertou 27 propostas para mudança da lei 11.977, criada no ano passado para instituir o programa habitacional do governo.

[<volta>](#)

Valor Econômico

01 de março

Governo investirá R\$ 1,4 bi para triplicar postos de pesagem nas rodovias federais

O governo federal pretende investir R\$ 1,4 bilhão em novos Postos de Pesagem de Veículos (PPV) nas rodovias federais e atingir 157 PPVs até 2014. Atualmente, existem apenas 52 postos nos 57 mil quilômetros administrados pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit).

O objetivo é forçar a frota a trafegar somente com o peso permitido, diminuindo o desgaste do asfalto, segundo informações do coordenador-geral de operações rodoviárias do departamento, Luiz Cláudio Varejão. No ano passado, o governo gastou cerca de R\$ 3,4 bilhões na recuperação de danos causados às rodovias por causa do excesso de carga.

"Além do desgaste excessivo do pavimento, existe ainda a sonegação, que ocorre quando o caminhão declara menos carga e, conseqüentemente, paga menos impostos", explica Varejão. No ano passado, o governo arrecadou quase R\$ 120 milhões em multas por sobrepeso e aplicou mais de 454 mil autos de infração.

Novos investimentos nessa área não ocorriam há vários anos. Para modernizar e agilizar o processo, o Dnit começou a testar novas balanças, que realizam a pesagem do veículo em alta velocidade. A nova tecnologia deve ser incluída no PAC 2.

O total de veículos flagrados com carga acima da permitida chegou a 460 mil em 2009. Somente nos primeiros 53 dias do ano, já foram aplicadas quase 59 mil multas. Muitos veículos, no entanto, "fogem" dos pontos de pesagem. O número de veículos "fujões" chegou perto de um milhão no ano passado. Alguns deles acabam sendo obrigados a passar pela pesagem, e os demais são multados por não cumprir o processo.

Os números de recondução, no entanto, são tímidos. Ano passado, somente 18 mil dos que escaparam da fiscalização tiveram o peso aferido logo em seguida. O sobrepeso total registrado nas estradas brasileiras chegou a 197 toneladas em 2009.

Apesar de apoiar o reforço da fiscalização do Dnit, as entidades do setor privado fazem ressalvas. A Associação Nacional das Empresas de Obras Rodoviárias (Aneor) e a Associação Brasileira de Cimento Portland (ABCP), consideram insuficiente o número atual de centros de controle. É um número "ridículo", avalia José Alberto Pereira Ribeiro, presidente da Aneor.

Para Ronaldo Vizzoni, gerente de infraestrutura da ABCP, o controle através dos postos é muito difícil de ser realizado, por causa da extensão do território. Segundo ele, a má qualidade do asfalto agrava os prejuízos gerados pelo sobrepeso dos caminhões. Para a Aneor, a retomada dos investimentos na área é uma boa notícia. "Vários projetos cuidam da renovação e manutenção dos pavimentos, mas os veículos precisam trafegar na carga prevista e ajudar na conservação", diz Ribeiro.

Atualmente, todos os veículos de carga devem sair da rodovia principal e diminuir a velocidade para aferir o peso na balança seletiva. Caso seja detectado excesso de carga, ele deve seguir para um medidor de precisão. No entanto, menos da metade dos veículos são selecionados para a pesagem lenta, a 10 km por hora, onde apenas 9% são multados. Com o sistema de pesagem em alta velocidade, os caminhões somente serão direcionados para as balanças de precisão em caso de excesso de peso.

[<volta>](#)

Valor Econômico

01 de março

FGV estuda novo plano diretor para o Rio de Janeiro

Que o Rio de Janeiro vai passar por grandes modificações nos próximos dez anos, isto não é novidade nenhuma. A Olimpíada e a Copa do Mundo provocarão grandes transformações na cidade, e elas podem aumentar ainda mais o caos urbano se não forem planejadas de forma integrada. Por isso, a prefeitura encomendou à Fundação Getúlio Vargas (FGV) um estudo para ajudar a elaborar o Plano Diretor da cidade do ponto de vista econômico, social, urbano, do meio-ambiente e de governança. "É a primeira vez que a economia entra como um dos fatores centrais do plano do Rio", explica Janaína Fernandes, consultora da FGV Projetos.

A Constituição Federal determina, em seus artigos 182 e 183, que o plano diretor de uma cidade com mais de 20 mil habitantes seja revisto a cada 10 anos. Ele determina os instrumentos de política de desenvolvimento de uma cidade. Pedro Paulo Gangemi, também consultor da FGV Projetos, explica que, pela primeira vez, vereadores e prefeitura estão pensando na sustentabilidade da cidade.

Um dos exemplos dados pelos consultores é a necessidade de criação de novos centros econômicos para reduzir a concentração na região do centro do Rio. Assim, você criaria polos de empregos diversos e melhoraria a movimentação da população pela cidade. "Ela não migraria toda para um ponto apenas, p que reduziria o fluxo, principalmente no horário de pico".

Paulo diz que o Maracanã, por exemplo, seria um novo centro urbano. "Lá já existe a convergência do metrô, dos trens e de várias linhas de ônibus", explica Gangemi. Isto também deve acontecer na Barra. Segundo os consultores, nestes locais já há uma aglomeração de empresas, mas a prefeitura deve ser responsável por organizar este desenvolvimento, assim como já planeja fazer na região do porto

A proposta que está em elaboração pela FGV também prevê a valorização do transporte público sobre trilhos. "É um meio mais sustentável do ponto de vista econômico e social", explica Gangemi. Além de poluir menos, observa, esse sistema tem maior capacidade de transporte da população.

A discussão vem acontecendo desde 19 de janeiro. Ao todo foram realizadas 14 oficinas temáticas com representantes das comunidades, de ONGs, e de estudiosos, como Fernando McDowell, Sérgio Magalhães e Teresa Carvalho. Também participaram representantes de dez grandes setores econômicos que terão papel importante no futuro da cidade, como hoteleiro, petroquímico, financeiro e cinematográfico, entre outros. Hoje será realizado o seminário "Pacto carioca, o Rio que queremos", para que todos os participantes apresentem suas propostas.

Outro ponto importante que está sendo discutido é como impedir que as favelas continuem a se expandir. A vereadora Aspásia Camargo, presidente da Comissão do Plano Diretor na Câmara, lembra que o Rio tem hoje um déficit de 400 mil moradias e, pelo menos, um milhão de cariocas vivem em habitações precárias. "O poder público sozinho não tem capacidade de suprir este déficit", argumenta a vereadora. A FGV propõe criar uma legislação específica para direcionar recursos para o Fundo Municipal de Habitação de Interesse Social. A proposta é direcionar recursos da regularização fundiária para financiar a habitação popular.

[<volta>](#)

Valor Econômico

01 de março

[*Empreasários catarinenses cobram investimentos em infraestrutura*](#)

A onda de otimismo que toma conta do Brasil neste começo de 2010 deve ajudar a candidata governista, Dilma Rousseff (PT), a angariar votos em Santa Catarina. Além do crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) projetado entre 5% e 6% para este ano, a retomada das exportações e os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), que devem somar R\$ 28,9 bilhões até 2011 no Estado, devem ser grandes aliados da campanha petista entre os catarinenses.

Por outro lado, os empresários ainda clamam por reformas estruturais e agilidade nas obras de infraestrutura, condição determinante para o crescimento sustentável da região. A campanha de José Serra (PSDB) pode ter sucesso no Estado se atender aos apelos das lideranças empresariais catarinenses.

O presidente da Federação das Indústrias de Santa Catarina (Fiesc), Alcântaro Correa, coloca na lista obras como a duplicação da BR-101, que se arrasta desde 2005. "Houve uma evolução muito forte na economia e ninguém pode negar que o presidente Luiz Inácio Lula da Silva fez certo. Mais ainda é preciso garantir o crescimento com infraestrutura e condições de competitividade", opina Alcântaro.

Em 2002, a disputa eleitoral veio carregada de um desempenho econômico negativo do fim da década. No ano anterior, Santa Catarina tinha assistido ao encerramento de 12.789 mil empregos em relação a 2000. Além disso, de 2001 para 2002, a safra havia encolhido cerca de 15%.

Neste cenário, o governador Luiz Henrique da Silveira (LHS) surgiu como uma alternativa à reeleição de Espiridião Amim (PP) no Estado. Na onda de renovação, colocou sua imagem à de Lula. Com o apoio do PMDB em Santa Catarina, o petista garantiu vitória com um milhão de votos de vantagem sobre José Serra, o segundo colocado, no primeiro turno. No segundo, a vantagem foi de cerca de 900 mil votos.

O cenário mudou na eleição seguinte. Em 2006, LHS retirou o apoio a Lula e inventou um novo estratagema político: uma aliança nunca vista no Estado, que levou tucanos, demistas e pemedebistas a apoiarem a reeleição do governador. Com a base forte, Geraldo Alckmin (PSDB) passou Lula já no primeiro turno, conquistando 1.889.277 votos sobre 1.108.851 do petista. No segundo turno, o palanque de LHS garantiu ao tucano uma vitória por cerca de 300 mil votos.

Mais uma vez a questão econômica interferiu. As exportações de carne suína e os cortes e miúdos de frango, fundamentais para a economia catarinense, fechavam 2006 com cerca de 25% de queda. O setor moveleiro do Estado sentia reflexos do câmbio e de perda de competitividade no Exterior, e LHS aproveitou a deixa para levar Alckmin a um comício no maior pólo de produção de moveis, São Bento do Sul, no planalto norte catarinense.

Mas apesar do cenário econômico nacional favorável, a candidata governista pode encontrar dificuldades em encontrar uma ampla base no Estado. As acusações feitas pelo Ministério Público a partir da Operação Transparência no início de janeiro - e que respingaram no vice-governador Leonel Pavan (PSDB) - acabaram atrasando a composição das chapas e tornando incerto o espaço que Dilma e Serra poderão ocupar em Santa Catarina.

O nome do vice-governador é um dos que estão em jogo para liderar a tríplice aliança, como ficou conhecida a chapa que uniu PMDB, PSDB e DEM na última eleição e levou Luiz Henrique da Silveira à reeleição em 2006. A reedição da aliança, em 2010, ficou estremecida com os episódios que envolveram o vice-governador. Tanto que o próprio governador chegou a declarar que os partidos deveriam pensar em candidaturas independentes.

A definição de uma candidatura que articulasse PMDB, DEM e PSDB ainda no primeiro turno é fundamental para definir o equilíbrio entre o candidato tucano ao Planalto e a petista, em Santa Catarina. O fiel da balança é o próprio PMDB: se articulado com os outros dois partidos, deve apoiar José Serra. Se houver candidatura própria - hipótese nem de longe descartada por lideranças do partido, entre eles o presidente do PMDB catarinense, Eduardo Pinho Moreira -, o apoio deve pender para Dilma.

"Meu feeling é de que vamos ter candidaturas independentes", diz Pinho Moreira. O presidente é pré-candidato ao governo estadual e enfrenta, dentro do partido, a preferência com o prefeito de Florianópolis, Dario Berger, que se filiou ao PMDB em 2007. Uma convenção marcada para 27 de março, que reunirá os 500 filiados ao partido no Estado, deve definir entre os dois nomes.

Ninguém ignora o peso que o PMDB pode exercer sobre o resultado nas urnas quando o assunto é a disputa à Presidência. "O PMDB será decisivo. Fez diferença em 2002 e 2006 e fará outra vez", admite o senador Raimundo Colombo (DEM), candidato ao governo e defensor da união com o partido de LHS e com os tucanos.

O palanque petista para a candidatura Dilma está garantido. O nome da senadora Ideli Salvatti (PT) está definido e há articulação do partido com o PRB e PR. Os nomes de dois empresários do setor têxtil, Udo Döhler e Ülrich Kuhn - ambos do PR - são cotados para compor a chapa com a petista e fortalecer a relação com os empresários.

Uma aliança com o PP, que tem o nome forte da deputada federal Ângela Amim, ainda no primeiro turno não está descartada. Tudo vai depender de como os partidos aliados do governo se armarem para a eleição.

"Não tem sentido nós nos aliarmos no primeiro turno, já que temos dois nomes com condições boas de votos", diz Ideli. Para a candidata, além do cenário positivo da economia nacional, o perfil de Dilma contribui para reconquistar o desempenho perdido pelo PT na última eleição. "Ela transmite competência, é determinada e tem experiência administrativa", diz.

O deputado estadual Jorginho Mello (PSDB), por outro lado, acha que Serra tem grandes chances de manter a vitória conquistada pelo partido em 2006. "Serra tem uma candidatura que passa segurança e é bem querido na região", define. "Além disso, o Brasil está crescendo porque as condições ajudaram. Não é milagre do governo Lula", arremata o tucano, que foi presidente da Assembleia Legislativa e esteve cotado como pré-candidato a governador.

Porto Gente

01 de março

Porto de Itapoá: construção e mão de obra

Novembro próximo, esta é a data para o início da operação do terminal de contêineres de Itapoá (SC). A previsão é de que o Tecon SC movimente mais de 300 mil contêineres por ano e receba navios grandes, já que a profundidade do canal é de 16 metros.

Informações divulgadas na imprensa do Paraná dizem que a expectativa é que o empreendimento de mais de 450 milhões de reais crie 3.000 empregos diretos e indiretos. A mão de obra especializada poderá vir de outros portos. Que tipo de trabalhador será usado na operação do terminal? Do Ogmo? Ou será vinculado?

O Tecon SC é um terminal portuário privativo de uso misto (carga própria e de terceiros) exclusivo para a movimentação de contêineres. Tem como acionistas a Portinvest Participações (Grupo Battistella e Logística Brasil – Fundo de Investimento e Participações gerido pela BRZ Investimentos) e a Aliança Navegação e Logística (Grupo Hamburg Süd).

[<volta>](#)

Porto Gente

01 de março

Dragagem da Baía de Vitória ainda não está definida

Diferentemente do que divulgou PortoGente nesta sexta-feira (26), a partir de informações prestadas pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), ainda não está definida a empresa que vai fazer a dragagem e derrocagem da Baía de Vitória (ES). Ou seja, ainda não está definido o nome da empresa Enterpa Engenharia, assim como a data de início das obras.

[<volta>](#)

Porto Gente

01 de março

Paulo Skaf defende diálogo construtivo entre público e privado para melhorar portos

O presidente da Federação das Indústrias do Estado de São Paulo (Fiesp), Paulo Skaf, aceitou o convite do PortoGente para participar do debate nacional "Portos –

Problemas na Modernização”. Para ele, o sucesso ou fracasso na gestão portuária está vinculado à capacidade de administrar eficientemente o negócio.

PortoGente - Qual a importância da gestão governamental no setor portuário?
Paulo Skaf – O sucesso ou fracasso na gestão portuária não está vinculado à administração estatal ou privada, mas sim à capacidade de administrar eficientemente o negócio. Em 1993, foi instituída a lei de modernização dos portos e o modelo de gestão brasileiro passou, assim, a apresentar semelhanças com aqueles aplicados nos principais portos de todo o mundo. Este formato trouxe melhorias sensíveis ao sistema portuário, como a redução dos custos. Mas ainda há imperfeições que precisam ser corrigidas, como a excessiva burocracia aduaneira. A Fiesp acredita que esse cenário já começou a melhorar por meio de um diálogo construtivo entre o setor público e privado. A evolução, no entanto, só ocorrerá quando criarmos uma agenda objetiva que dará origem a um planejamento estratégico e que integre empresas, entidades, sociedade civil e governo.

PortoGente - O Estado como gestor dos negócios portuários, responsável por regradar, limitar e fiscalizar os negócios portuários, ainda é o caminho ou cada vez mais o mercado deve ser o regulador do jogo?

Paulo Skaf – A função básica do Estado é a de regular, fiscalizar e formatar políticas públicas que atendam às necessidades do setor. Isso não deve ser feito de maneira que impeça as iniciativas privadas, mas sim estabelecendo condições básicas que propiciem ao empreendedor segurança para o seu investimento. A matriz de transporte brasileira está praticamente baseada no modal rodoviário. Até chegar ao consumidor final, a mercadoria acumula elevadas perdas para o produtor, justamente pela falta de infraestrutura logística em todos os modais.

[<volta>](#)

Porto Gente

01 de março

Setor privado cobra texto do novo marco para a mineração

SÃO PAULO - O texto do novo marco regulatório do setor mineral deve ser enviado para o Congresso ainda neste mês, segundo o governo. No entanto, até a semana passada, não havia um texto devidamente formatado como um anteprojeto de lei e cerca de 30 itens da proposta ainda em estudo pela equipe do Ministério de Minas e Energia (MME) não tiveram seus textos disponibilizados para conhecimento do setor. Em carta a que a reportagem do DCI teve acesso e que foi enviada ao ministro de Minas e Energia, Edison Lobão, pelo Instituto Brasileiro de Mineração (Ibram), no último dia 23 de fevereiro, está claro que o embate entre governo e setor privado está longe de um consenso.

Com base no que foi apresentado até agora, porém, o instituto questiona cerca de 10 itens da proposta do governo. O primeiro deles diz respeito à composição do futuro

Conselho Nacional de Política Mineral (CNPMP). O Ibram, após a reunião realizada no último dia 19 de fevereiro e que deu origem à carta, cobra que "segmentos outros que não de governo, também se representem, de forma equilibrada" dentro do novo órgão. "Essa gestão compartilhada se apoia e espelha o comando maior constitucional de que os recursos minerais são bens da União, mas compete ao particular a sua exploração e o seu aproveitamento." "Essa é uma forma de preservar os interesses de ambos os lados", observa uma fonte que atua na área.

O setor privado, por meio do Ibram, também questiona a ausência de apregoado planejamento do segmento que o governo diz buscar com o novo marco. Na carta, o Ibram diz que "a proposta do MME está muito embasada no anacrônico conceito de comando e controle, que é antagônico ao de gestão compartilhada. Este, por sua vez, demanda ações de planejamento, indispensáveis quando se trata de atividades de médio e longo prazo, características da mineração", mostra o documento. "Em nenhum momento, a proposta do MME menciona planejamento ou incorpora seus princípios, ausência esta que conflita com a própria iniciativa de modernização institucional", continua o instituto. Um exemplo de planejamento, segundo fonte próxima ao setor, seria a criação de um programa plurianual de investimentos para levantamento geológico, com a posterior divulgação dos dados. "O setor mineral envolve alto risco e, ao fazer um levantamento de áreas, haveria uma redução desses riscos e, conseqüente, estímulo aos investimentos", resume.

O documento questiona ainda os prazos de cinco anos para pesquisa e de 35 anos para lavra. Segundo o Ibram, isso engessa a atuação da Agência Nacional de Mineração (ANM), que substituirá o atual Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) "e cria impedimentos para o melhor conhecimento e aproveitamento das jazidas". "(...) a flexibilidade proposta pelo setor produtivo resultará em incremento da atratividade de investimentos e capacidade de gestão eficiente da Agência, além de aumentar significativamente a segurança jurídica", alega o Ibram.

O investimento mínimo também é alvo de críticas. Apesar de entender que, em tese, o instrumento é válido como medida de combate à retenção improdutivo de áreas, o Ibram diz que a complexidade do setor pode dificultar tal definição. "O setor produtivo só poderá se posicionar quanto ao conceito de investimento mínimo no momento em que estiver muito clara a definição do que se enquadra como tal, quais os critérios objetivos para a definição de seus valores e que o seu cumprimento implicará na regressividade da taxa anual de ocupação", completa o texto.

O Ibram cobra esclarecimentos sobre a possibilidade do governo criar áreas especiais de mineração para minerais considerados estratégicos ou áreas com elevado potencial econômico. O instituto diz não estar claro o que seriam minerais estratégicos e não haver detalhamento das circunstâncias que permitem a criação de tais áreas. Para o setor privado a proposta do governo estabelece que a outorga de direitos minerários e a autorização para a alienação de títulos minerários "obedecerá a diretrizes políticas a serem estabelecidas". "O setor produtivo não pode aceitar o abandono de critérios técnicos e objetivos para tais situações, em troca de um outro pleno de subjetividades", diz o Ibram na carta.

Jornal do Commercio

01 de março

Estatul terá como modelo a criação da Petro-sal

Brasília (AE) - A empresa que o governo pretende criar para tornar o Brasil autossuficiente em fertilizantes terá como modelo a Petro-Sal, estatal que vai gerir os contratos para a comercialização de petróleo e gás natural da União. A informação foi dada na semana passada pelo ministro da Agricultura, Reinhold Stephanes, ao deixar a cerimônia de lançamento do Projeto Biomas, da Confederação de Agricultura e Pecuária do Brasil (CNA). "A instituição a ser criada não vai produzir. Ela não será uma executora", enfatizou. Ontem, Stephanes e o ministro das Minas e Energia, Edison Lobão, confirmaram que estão adiantados os estudos para a criação da estatal de fertilizantes

O ministro defendeu a criação de uma empresa "pequena, simples, enxuta". Stephanes afirmou que a proposta da criação de uma empresa para coordenar essa área era uma das possibilidades estudadas pelo governo à parte do Código Mineral, mas buscou não enfatizar o tema. O ministro de Minas e Energia, Edison Lobão, confirmou o estudo da criação da estatal

De acordo com Stephanes, há necessidade de haver uma gerenciadora dos fertilizantes, mas não é questão fundamental a criação de uma nova estatal. "Podemos atribuir essa tarefa a uma estrutura já existente", comentou, sem querer dar um exemplo de qual poderia ser essa empresa ou órgão. A decisão a respeito do assunto se dará até o final de março, quando, segundo ele, um anteprojeto deve ser apresentado ao presidente Luiz Inácio Lula da Silva. "Caso haja todas as aprovações necessárias, a empresa poderia entrar em operação já em 2011", previu.

Dependência

A razão dessa preocupação com os fertilizantes é a dependência externa do produto e a vulnerabilidade à qual o País está exposto. "A razão disso tudo é sairmos de um cartel, de um monopólio", explicou. Além disso, com a produção interna, há a possibilidade de reduzir os custos para o produtor e, conseqüentemente, haver um repasse para o consumidor.

Ele ressaltou que os custos com fertilizantes representam de 10% a 30% dos custos totais de produção, dependendo da área do País e levando-se em consideração a logística disponível para o transporte do material.

[<volta>](#)

Porto Gente

01 de março

Asfalto feito com bagaço de cana-de-açúcar será testado no Rio de Janeiro

Desenvolvida na década de 1960 na Alemanha e hoje utilizada como revestimento de rodovias e aeroportos europeus e americanos, a mistura asfáltica do tipo SMA (Stone Matrix Asphalt) ganhou nova versão no Brasil. Para substituir as fibras de celulose, que normalmente compõem a mistura, pesquisadores da Universidade Federal Fluminense (UFF) e do Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia Fluminense (IFF), no Rio de Janeiro, criaram um asfalto que utiliza o bagaço de cana-de-açúcar.

Técnicos fazem testes em trecho da BR-356

Segundo Cláudio Leal, um dos inventores do novo asfalto e o professor do IFF, a técnica reduz o custo do material, além de aproveitar o bagaço de cana-de-açúcar antes descartado. “O bagaço é um recurso renovável e seu preparo exige apenas que ele seja seco e passado em uma peneira”, diz.

A função do componente na “receita” é impedir que o cimento asfáltico escorra durante o processo de mistura e aplicação. Por sua maior durabilidade e resistência, o asfalto SMA é recomendado para rodovias de tráfego intenso. No País, a primeira aplicação ocorreu nas pistas do autódromo de Interlagos.

De acordo com Leal, o custo do asfalto do tipo SMA é cerca de 30% superior ao comum. No entanto, o custo-benefício é maior. “As principais vantagens são a maior aderência do pneu ao pavimento e a diminuição do borrfio de água quando está chovendo”, diz.

A primeira rodovia a receber a nova tecnologia será a BR-356, que liga as cidades de Campos e São João da Barra, no litoral norte do Estado do Rio de Janeiro. O trecho experimental terá cerca de 200 metros e começará a ser reformado nos próximos meses. Além da utilização do bagaço de cana-de-açúcar, o trecho terá outro recurso para reduzir o impacto ambiental: a reciclagem de pneus. A borracha será reutilizada no ligante asfáltico.

Reciclagem de pneus

O uso de borracha de pneus na construção de rodovias, porém, não é novidade. Desde 2001, quando foi aplicado o primeiro asfalto-borracha no Brasil, na BR -116, algumas concessionárias já aderiram ao material.

Desde 2005, um terço das pistas do sistema Anchieta-Imigrantes, que liga o litoral paulista à cidade de São Paulo, ganhou borracha de pneus na composição. Neste ano, o material deve ser utilizado também no trecho de planalto da rodovia Anchieta. Segundo o engenheiro Paulo Rosa, assessor de projetos especiais da Ecovias, o asfalto deste tipo é mais seguro. “Por ser rugoso, ele diminui as possibilidades de

derrapagens”.

Além do professor Cláudio Leal, participaram do projeto “Bagaço de cana-de-açúcar como aditivo em misturas asfálticas do tipo SMA” a professora Regina Paes de Aquino e o engenheiro Protásio Ferreira e Castro, da UFF. A pesquisa contou ainda com o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado do Rio de Janeiro (Faperj).

[<volta>](#)

O Povo/CE
01 de março

Petrobras descobre 2 acumulações de óleo

A Petrobras informou ontem a descoberta de duas novas acumulações de óleo em reservatórios na Bacia de Campos. Os volumes recuperáveis são de 40 milhões de barris em um ponto no pré-sal e de 25 milhões de barris em outro, no pós-sal, ambos no poço 6-BR-63A-RJS, na área de concessão de produção de Barracuda.

A acumulação descoberta na perfuração em reservatórios do pré-sal, a 4.340 metros de profundidade, indica presença de óleo leve, de 28º API. A outra descoberta foi em reservatórios arenosos do pós-sal que já apresentam histórico de produção na área de Barracuda.

Segundo a Petrobras, as descobertas serão objeto de plano de avaliação a ser apresentado “brevemente” à Agência Nacional de Petróleo, Gás Natural e Biocombustíveis (ANP). Em comunicado, a empresa diz ainda que estuda aproveitar a infraestrutura de produção e escoamento já instalada na área para interligar o poço em questão à plataforma P-43, que opera no Campo de Barracuda.

A Petrobras encaminhou à Comissão de Valores Mobiliários (CVM) comunicado avisando que adiará a divulgação de resultados do quarto trimestre de 2009 e do exercício do ano passado, anteriormente agendada para hoje, após o fechamento do mercado.

A companhia ainda não informou a nova data. No comunicado diz apenas que “respeitará o prazo legal de 90 dias contados do encerramento do exercício social de 2009.” Também está adiada a reunião do conselho de administração que estava agendada para amanhã. “A companhia esclarece que o referido adiamento não tem relação com o processo de apuração dos resultados consolidados e informará em breve a nova data da divulgação”, diz em nota.

EMAIS

- A Petrobras vai realizar, no próximo dia 16 de março, o primeiro leilão de oferta de gás natural de 2010. A empresa vai oferecer ao mercado 22 milhões de metros cúbicos por dia, em contratos de seis meses de duração.

- O leilão dá continuidade a estratégia lançada ainda no ano passado, com o objetivo de desovar parte do excedente na produção nacional de gás junto ao mercado consumidor. Em 2009, foram realizados nove concorrências semelhantes, que garantiram às distribuidoras preços mais baixos do que os vigentes nos contratos de longo prazo da Petrobras.

[<volta>](#)

Jornal Agora/RS

01 de março

P-63 em pauta na reunião do CAP/RG

A primeira reunião de 2010 do Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande (CAP/RG), que contou com a presença do novo superintendente do Porto do Rio Grande, Jayme Ramis, teve como tema principal a construção da plataforma P-63 e suas possíveis interferências nas operações portuárias. Também foram pautas da reunião, ocorrida na última sexta-feira, o novo quadro de pessoal da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), a sinalização náutica e monitoramento da Barra do Rio Grande e a modernização do cais do Porto Novo.

A respeito da P-63, que será construída em área junto ao Porto Novo, o superintendente informou que a SUPRG foi recentemente notificada pela Quip, responsável pela execução da plataforma, que já está sendo implantado o seu canteiro de obras. Ramis lembrou que o empreendimento irá gerar cerca de três mil empregos diretos e que possui contrato com a Petrobras de US\$ 1,3 bilhão. Observou ainda que no próximo mês a Quip apresentará ao Governo do Estado e ao CAP o cronograma oficial de construção da P-63. A partir disso, o cronograma do empreendimento será adequado para minimizar possíveis danos à operação portuária.

Ramis esclareceu aos membros do CAP que o casco da plataforma deverá chegar a Rio Grande no segundo semestre de 2011. Além disso, lembrou que já estão sendo realizadas reuniões para tratar da normatização e operação da mão-de-obra nos estaleiros. A preocupação do CAP é referente ao possível início da obra de modernização de 1.125 metros de cais do Porto Novo, a ser licitada, já que a construção poderá restringir as operações portuárias no local. Dessa forma, restariam apenas 690 metros de cais, dos quais 450 já estão modernizados. Além disso, existe a possibilidade de o casco da P-63 ficar atracado neste espaço restante de cais, o que diminuiria ainda mais a área para realizar a operação portuária.

Levando estes fatos em conta, a SUPRG observou que já está trabalhando junto à Secretaria Especial de Portos (SEP), licitante da obra, para que o projeto seja executado em etapas, evitando a não-utilização de toda a parte que será modernizada. Assim, a obra interromperá pequenos trechos do cais.

Quadro

Na reunião, ainda foi tratada a situação da criação do quadro de pessoal da SUPRG. O bloco dos Trabalhadores informou que está sendo dado andamento à criação do novo quadro de pessoal. A ideia é que até o final de março ele esteja aprovado.

Novos conselheiros

Durante a reunião, o presidente do CAP/RG, Ayres Apolinário, deu posse aos novos membros do Conselho. No bloco dos Usuários, tomou posse como conselheiro Jorge Pinho e, no bloco dos Operadores, foram empossados como conselheiros Vidal Áureo Mendonça e Jonathan Crossley, e como conselheiro substituto, Marcos Fonseca.

[<volta>](#)

Agência Brasil

01 de março

Dragagem dos principais terminais portuários é "etapa vencida", diz ministro

Com a chegada de mais um navio de dragagem ao Porto de Santos (SP), em março, o país começa a consolidar o início das obras de aprofundamento de canal dos principais terminais, o que deve favorecer as exportações brasileiras. A meta do governo é concluir a dragagem de sete dos 17 portos considerados estratégicos até o final do ano.

O governo federal investe R\$ 1,6 bilhão no Programa Nacional de Dragagem (PND) para permitir a entrada de navios de maior porte e elevar em 30% a capacidade de operação dos terminais. As licitações foram concluídas há cerca de dois anos - após o lançamento do novo marco regulatório do setor - e a maioria das obras começa a sair do papel entre fevereiro e março.

"Em 2010, a dragagem vai ter uma grande participação. Estamos finalizando essas obras, que começaram em 2009 ou no início deste ano", disse o ministro dos Portos, Pedro Brito, em entrevista à EBC. Segundo ele, a dragagem representa cerca de 40% do orçamento da pasta e deve consumir cerca R\$ 800 milhões em 2010.

A maior parte das obras tem previsão de término em 2011. Porém, o governo está cobrando dos executores mais dragas para que as escavações sejam concluídas ainda em 2010. De acordo com o ministro, estão previstos desdobramentos do programa em 2011, mas com um orçamento mais modesto. Um dos beneficiados pode ser o Porto de Santos (SP).

Um dos terminais mais movimentados do país, o porto santista tem profundidade média de 13 metros. Com o aprofundamento, deve passar para 15,5 metros. O consórcio responsável pela obra deslocou uma draga para o local em fevereiro e pretende acelerar o trabalho com mais um navio, que chega em março.

Com a notícia da dragagem para 15,5 metros, Brito conta que foram fechados acordos de R\$ 200 milhões no porto para os próximos três anos. "Com a nova capacidade, navios maiores poderão chegar, reduzindo o custo do frete para o Brasil e favorecendo a cabotagem". Segundo o ministro, em 2011 o objetivo é ampliar a profundidade para 17 metros.

De acordo com a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), que acompanha as mudanças, o aprofundamento dos terminais é fundamental para as exportações. Embora critique a burocracia nas licitações e nas concessões de licenças ambientais, a entidade acha que o setor portuário ganhou fôlego com novas regras e com a possibilidade de empresas estrangeiras participarem das dragagens.

"O país está num bom momento. O setor agrícola vai crescer muito este ano, assim como o setor de mineração e o siderúrgico. Precisamos de mais profundidade para receber navios de maior calado e tornar nossos produtos muito mais competitivos no mercado mundial" afirmou o presidente da ABTP, Wilen Manteli.

Ao fazer um pequeno balanço do programa de dragagem, o ministro se mostra satisfeito. Para ele, esse é um desafio praticamente "vencido". Além dos investimentos do governo, destaca que cerca de R\$ 700 milhões devem ser aplicados em portos privados, nos próximos três anos, pela companhia Vale, em Vila do Conde (PA), e pela Petrobras, em Itaqui (MA) e Pecém (CE).

Ainda estão pendentes as licitações para os terminais de Paranaguá (PR), além das novas etapas de escavações nos portos de Itajaí (RJ) e de Suape (PE), sem data prevista.

[<volta>](#)

Zero Hora

01 de março

[DNIT anuncia mais obras na BR-116 para abril](#)

Nova ponte deverá ser implantada no viaduto da Refinaria Alberto Pasqualini, em Canoas

O Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) anunciou mais obras na BR-116 para a segunda quinzena de abril. Uma nova ponte deverá ser implantada onde fica o viaduto da Refinaria Alberto Pasqualini, em Canoas, próximo ao quilômetro 259. Neste final de semana, congestionamentos de até dez quilômetros foram registrados na rodovia devido à obras no local.

O Departamento espera reduzir os prejuízos com uma nova tecnologia. Uma estrutura metálica está sendo confeccionada, e será implantada em quatro dias depois de pronta. O período de construção deste tipo de obra seria de pelo menos três meses, utilizando formas convencionais. Durante os quatro dias haverá novos bloqueios na rodovia. A expectativa é conciliar algum feriado e final de semana. Durante o período, o trânsito será totalmente desviado por vias laterais, como ocorreu neste fim de semana.

[<volta>](#)

DNIT

01 de março

[DNIT vai duplicar a BR-386 no Rio Grande do Sul](#)

O DNIT lançou o edital nº 080/2010 para as obras de adequação da capacidade da BR-386 no Rio Grande do Sul. Um trecho de 34 quilômetros entre as cidades de Tabaí e Estrela será totalmente duplicado, e os serviços durarão trinta e seis meses. O empreendimento está orçado em R\$ 151 milhões, e a abertura das propostas marcada para o próximo dia 31 de março, na Sede do DNIT em Brasília.

A rodovia é a ligação mais importante entre a capital, Porto Alegre, e o Norte do estado. O contínuo desenvolvimento da produção agrícola e industrial das regiões Norte, Noroeste, Missões, Alto do Jacuí, Vale do Rio Pardo e Vale do Taquari elevou o fluxo de veículos pesados na BR-386. Sua duplicação, que é um dos projetos incluídos no PAC, vai permitir o escoamento dessa produção e auxiliar o crescimento econômico do Rio Grande do Sul.

[<volta>](#)