

04/03/2010

[Santos Dumont terá mais segurança](#)

[Em 3 anos, só 20% dos recursos do PAC para saneamento foram usados](#)

[No Rio, Lula inaugura só 25% do PAC da Rocinha](#)

[Coutinho defende consolidação de empresas do setor elétrico](#)

[Valor revisado de Belo Monte fica entre R\\$ 16 bi e R\\$ 20 bi](#)

[Braskem analisa propostas para Belo Monte](#)

[Petros quer participar de capitalização](#)

[Dragagem do Itajaí-Açu será licitada no dia 25](#)

[EPE agora estima em R\\$ 20 bilhões custo da hidrelétrica de Belo Monte](#)

[Transnordestina vai receber R\\$ 336 milhões](#)

[CÂMARA APROVA USO DE 30% DO FGTS NO PRÉ-SAL](#)

[PAC 2 terá investimentos de R\\$ 3 bilhões para armazenagem de grãos](#)

[Hidrelétricas do Rio Paraná abrem vertedouros de suas represas por causa da cheia](#)

[Ceará preparado para disputar verba do PAC2](#)

[Polêmica do estaleiro Promar Ceará na Praia do Titanzinho](#)

[Estradas precárias atrasam crescimento do Brasil](#)

[Cabotagem será implantada ainda este ano em Natal](#)

[Porto Sudeste: público ou privado?](#)

[Imbituba terá dragagem no PAC2](#)



[Aprovado projeto que viabiliza hidrovía nos rios Araguaia, Tocantins e das Mortes](#)

O Globo

04 de março

Santos Dumont terá mais segurança

Aeroporto ganhará outras 44 câmeras e número de agentes vai aumentar

Depois de dois assaltos no Aeroporto Santos Dumont nas últimas duas semanas, o superintendente da Infraero, Emmanueth Sá, anunciou ontem um reforço na segurança dos terminais. Dentro de dois meses, o número de agentes passará de 65 para 145 homens.

Esse é o prazo para o fim da licitação que escolherá o prestador de serviço de vigilância patrimonial e controle de áreas restritas. A informação foi dada durante vistoria feita pela Defensoria Pública da União e pelo Conselho Regional de Engenharia e Arquitetura (Crea-RJ) para checar as condições de segurança: — O atual contrato com a empresa de vigilância é da época em que havia apenas um terminal. Ele já foi prorrogado dentro da lei, mas o aeroporto precisa de mais gente.

Essa licitação havia sido iniciada ano passado, mas estamos agilizando — disse Sá.

Auditoria do TCU vai demorar dez meses Ele acrescentou que a Infraero vem negociando com o Tribunal de Contas da União (TCU) a instalação de 44 novas câmeras nos terminais, que já contam com 74 equipamentos.

Segundo Sá, a ampliação do sistema estava prevista nas obras de expansão do aeroporto, mas está parada desde 2007 por recomendação do TCU, que questiona os valores do contrato com o consórcio responsável. Uma auditoria, que deverá durar dez meses, será feita nas contas.

Ontem, o defensor federal André Ordacgy disse ter encontrado falhas na segurança do aeroporto.

Acompanhado do presidente do Crea-RJ, Agostinho Guerreiro, ele afirmou não ter visto vigilantes nas entradas do terminal. Ordacgy que, semana passada, anunciara a possibilidade de uma ação civil pública para obrigar a Infraero a melhorar a segurança no aeroporto, se disse disposto a buscar uma solução extrajudicial: — A Infraero apresentou medidas e vamos dar um prazo de dois meses para que se concretizem. Mas não descartamos a ação — afirmou.

Guerreiro ressaltou o risco a que estão expostos passageiros e visitantes do aeroporto, sobretudo no saguão principal do terminal antigo, onde ficam caixas eletrônicos de oito bancos. O gerente de segurança do aeroporto, Paulo César Costa, cobrou uma participação mais efetiva das polícias Militar e Civil e da Guarda Municipal na segurança dos terminais e em seu entorno, o que, segundo ele, foi pedido ano passado pela Infraero: — Oferecemos um espaço no aeroporto para uma extensão da 5aDP (Gomes Freire).

Em nota, a Polícia Civil informou que pretende instalar uma extensão da 5aDP no aeroporto, mas não informou quando.

A Guarda Municipal disse que seis guardas cuidam do trânsito no entorno do aeroporto. A área, porém, não é coberta por agentes de controle urbano e a Guarda Municipal alegou não ter disponibilidade de efetivo.

A PM disse que só falaria hoje sobre o assunto.

[<volta>](#)

O Globo

04 de março

Em 3 anos, só 20% dos recursos do PAC para saneamento foram usados

De 101 obras, 23% nem saíram do papel, segundo relatório de instituto

Aguinaldo Novo, Wagner Gomes, Luiza Damé e Cristiane Jungblut
SÃO PAULO e BRASÍLIA. Relatório divulgado ontem pelo Instituto Trata Brasil mostra que apenas 20% dos recursos contratados para obras de saneamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) foram efetivamente investidos nos últimos três anos. A Região Sul tem o menor percentual (8,4%), enquanto Nordeste e Centro-Oeste ficaram pouco acima da média nacional (22,8% e 20,9%, respectivamente).

O instituto — uma ONG que se dedica a mobilizar a sociedade pela universalização dos serviços de tratamento de esgoto e tem entre seus apoiadores grandes empresas como Medley e Braskem — acompanhou 101 obras. Dessas, 44% ainda não atingiram 20% da sua execução física e 23% nem saíram do papel.

Com contrato assinado em 30 de junho de 2008, no valor de R\$ 14,56 milhões, ainda não começaram as obras para o “esgotamento sanitário ETE Capivari, Ana Clara e B.Retiro”, em Duque de Caxias. Outro projeto paralisado é o da rede de coleta de esgoto nas bacias dos rios Mutondo e Coelho, em São Gonçalo, um contrato de R\$ 6 milhões, assinado em setembro de 2007.

— Nesse ritmo, precisaremos de sete PACs para resolver o problema do saneamento. Não adiantar falar em PAC 2 se os vícios do PAC 1 não forem corrigidos — disse o presidente da entidade, Raul Pinho.

Entraves legais atrasam as obras, diz governo O relatório “De Olho no PAC” analisou 101 contratos de redes coletoras e estações de tratamento de esgoto em municípios com mais de 500 mil habitantes, no total de R\$ 2,8 bilhões. O Trata Brasil propôs criar fontes regulares de recursos para a execução das obras, sem depender do descontingenciamento de verbas pela área econômica, e criticou o lançamento de projetos com viés político.

O Ministério das Cidades reconheceu ontem que há morosidade na execução das obras de esgotamento sanitário no país, mas contestou a análise dos dados feita pelo Instituto Trata Brasil. Segundo o ministério, foram executados 26% dos R\$ 10,4 bilhões previstos no PAC para 527 obras de tratamento de esgoto espalhadas pelo país. A previsão do último balanço do PAC é que 67% das obras serão concluídas até o fim deste ano, o que corresponde a 40% dos recursos destinados ao setor.

— Não temos nenhuma indicação de que essa previsão não será cumprida — disse Manoel Renato Machado Filho, diretor de Desenvolvimento e Cooperação Técnica da Secretaria Nacional de Saneamento Ambiental do Ministério das Cidades.

Segundo ele, as obras maiores serão concluídas depois de dezembro de 2010. O diretor disse ainda que os dados usados pelo Trata Brasil são do próprio ministério e da Caixa, mas ressaltou que o instituto considerou somente 101 obras. Machado disse também que não há carência de recursos federais para obras de esgoto sanitário, mas dificuldades técnicas para desenvolver os projetos, inclusive falta de engenheiros especializados.

— Não negamos que há morosidade, mas é inerente a todo o processo. As obras estão aquém do desejado, diagnosticamos os entraves e estamos atuando para resolvê-los — disse Machado.

Segundo ele, o Ministério das Cidades, depois de negociação com o Tribunal de Contas da União (TCU) e a Controladoria Geral da União (CGU), mudou algumas regras do setor para acelerar o processo de aprovação dos projetos.

Com relação à lista de entraves apontados pelo Trata Brasil, o diretor disse que todos foram diagnosticados pelo ministério e estão sendo solucionados, mas alguns esbarram na legislação e nas exigências dos órgãos de controle. Com relação à crítica de viés político, o diretor disse que o Ministério das Cidades “só libera recursos para obras que atendam aos requisitos legais estabelecidos”.

São Paulo investiu mais que a União, diz oposição A oposição considera que o relatório do Trata Brasil é a prova de que o governo está usando politicamente o PAC. Para parlamentares de DEM e PSDB, o governo infla os números ao incluir nos balanços os chamados restos a pagar de Orçamentos de anos anteriores, aumentando o volume de recursos efetivamente gastos. O PAC prevê investimentos públicos e privados.

Já os governistas reforçam o discurso de que o PAC está funcionando e que o objetivo da oposição é desgastar a ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, que é a gerente do PAC e pré-candidata do PT à Presidência.

O ex-líder do PSDB na Câmara José Aníbal (SP) disse que em 2009 o governo de São Paulo — sob comando de José Serra, provável candidato tucano à Presidência — investiu mais que a União: — São Paulo investiu R\$ 18,5 bilhões, e a União investiu R\$ 9,9 bilhões do Orçamento Geral da União, do PAC. Se há uma herança que nos preocupa, é o desinvestimento desse governo.

Segundo o último balanço do PAC, em 2009 foram pagos R\$ 16,4 bilhões, sendo R\$ 9,1 bilhões do Orçamento do ano e mais R\$ 7,3 bilhões dos restos a pagar. No Orçamento de 2009, o PAC estava fixado em R\$ 22,5 bilhões, dos quais apenas R\$ 9,1 bilhões foram efetivamente pagos.

Já o líder do PT na Câmara, deputado Fernando Ferro (PE), defendeu o ritmo do programa: — Há uma exploração política.

É uma das maneiras de atingir a ministra Dilma.

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo

04 de março

No Rio, Lula inaugura só 25% do PAC da Rocinha

Secretário do governo fluminense atribui atraso às desapropriações

Dois anos após o início das obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) na Favela da Rocinha, o presidente Luiz Inácio Lula da Silva vai inaugurar na segunda-feira dois trechos que representam pouco mais de um quarto dos R\$ 220 milhões prometidos para a comunidade, segundo o governo do Rio.

Foram concluídas as obras de um complexo esportivo (18,6% do orçamento previsto) e do Centro de Atendimento à Saúde, chamado pelo governo de "super UPA" (Unidade de Pronto-Atendimento), que oficialmente significou 7,1% do total. Obras do PAC estão em andamento em cinco favelas do Rio ? as da Rocinha são as mais atrasadas.

"Ele (o presidente Lula) queria inaugurar o complexo esportivo junto com a UPA. A obra na Rocinha atrasou por causa da desapropriação de terrenos, mas está entrando no eixo. Temos 26% prontos e até o fim do ano queremos concluir tudo. A coisa que o presidente mais me cobra é a inauguração do PAC da Rocinha", afirmou o secretário de Obras e vice-governador do Rio, Luiz Fernando de Souza Pezão.

Na Rocinha, 720 casas foram desapropriadas, 200 delas para a construção do complexo esportivo ? ao todo, as obras do PAC em favelas do Rio resultaram em 5 mil desapropriações, cerca de 25 mil pessoas "remanejadas", segundo a Empresa de Obras Públicas do Estado do Rio de Janeiro (Emop).

"Foi o mais difícil. Tivemos pouco tempo para mexer em muita coisa. Sem desapropriar, não consigo fazer nada", disse o presidente da Emop, Ícaro Moreno Júnior. Segundo ele, o volume de obras já representa hoje 49% do total na Rocinha, apesar da inauguração de 26% prevista para segunda.

ESPORTES

Moreno Júnior estima que até mil pessoas poderão praticar e aprender esportes ao mesmo tempo no novo centro, em diferentes modalidades. No lugar de barracos e de um campo de futebol de terra batida foram construídas quadras poliesportivas, um campo de grama sintética, duas piscinas (uma semiolímpica e uma infantil), espaços para aulas de surf, boxe, judô, skate e capoeira. Também há um estacionamento e área de lazer com bar e churrasqueira. O complexo tem ao todo 10 mil metros quadrados.

"O lugar para judô talvez seja um dos maiores da América Latina", disse o presidente da Emop. "A comunidade pedia há anos um complexo esportivo. Ali não tinha lugar para isso. O adensamento é muito grande."

A inauguração do novo viaduto sobre a autoestrada Lagoa-Barra, projetado por Oscar Niemeyer, está prevista para junho. Há ainda a previsão de entrega de uma creche modelo e um centro de convivência com cursos e projetos voltados para jovens, além da abertura e alargamento de ruas e a construção de 144 unidades habitacionais.

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo

04 de março

Coutinho defende consolidação de empresas do setor elétrico

O presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Luciano Coutinho, engrossou ontem o coro em defesa da consolidação do setor elétrico, com a criação de grupos com disposição e capacidade para investir em grandes projetos do setor elétrico nacional. O assunto está na pauta do governo, que trabalha para fortalecer a Eletrobrás, e da iniciativa privada, em negociações para a fusão de empresas do setor.

"É de interesse do País ter investidores comprometidos, com estratégia mais proativa para a criação de novas unidades geradoras, mais transmissão e distribuição", afirmou Coutinho, em entrevista à Agência Estado, em Londres, após participar de evento na Câmara Brasileira de Comércio na Grã-Bretanha. Ele não quis especificar qual seria o papel do BNDES na consolidação do setor elétrico. "Esse é um assunto fundamentalmente do setor privado, que depende de decisões de lideranças do setor privado", comentou.

Além de possível financiador de fusões e aquisições, o BNDES tem participação relevante na Brasileira, holding de Eletropaulo e AES Tietê, controlada pela americana AES. A empresa é alvo de cobiça de grupos que vêm mostrando disposição em investir na criação de grandes grupos.

Nessa lista, destacam-se a construtora Camargo Corrêa, o fundo de pensão Previ (Banco do Brasil) e a estatal mineira Cemig. A Camargo pressiona pela união entre Brasileira, CPFL e Neoenergia ? as duas últimas com forte participação da Previ, que

também já se pronunciou em favor de uma reorganização do setor. Já a Cemig expandiu seus domínios para o Rio com a compra da Light e não esconde o apetite pelo mercado paulista.

"O País está carente de grupos capacitados, fortes e comprometidos em investir firmemente no setor", defendeu Coutinho, sem declarar preferências por qualquer grupo. Ele disse que o mesmo raciocínio vale para o setor de etanol, que vem passando por uma série de fusões e aquisições. Ele frisou, porém, que o fortalecimento de grupos nacionais não é contrário à presença e ao desenvolvimento de companhias estrangeiras no segmento. "Vários dos projetos recentes de empresas estrangeiras tiveram o apoio do BNDES." Segundo ele, o banco não entrará na estatal de telecomunicações estudada pelo governo, com a reativação da Telebrás. "O BNDES não entraria porque não é necessário", afirmou. Segundo Coutinho, o banco estará preparado para financiar os equipamentos e a expansão da infraestrutura das operadoras privadas e de quem estiver qualificado para atuar. No entanto, a Lei de Responsabilidade Fiscal não permite empréstimos do BNDES para empresas dependentes do Tesouro, lembrou.

Ele defendeu a participação do governo no setor de banda larga, com um projeto de expansão para as áreas não atendidas pelo mercado. "Isso suplementaria espaços deixados pelo setor privado." O governo estuda usar a rede de fibra óptica do sistema Eletrobrás em um programa de universalização da banda larga no Brasil.

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo

04 de março

Valor revisado de Belo Monte fica entre R\$ 16 bi e R\$ 20 bi

Nos bastidores, empresas interessadas em participar do leilão acreditam que obra pode chegar nos R\$ 30 bi

O custo total estimado pelo governo para a construção da usina hidrelétrica de Belo Monte, no Rio Xingu (PA), foi elevado em relação aos R\$ 16 bilhões previstos inicialmente. Mas, segundo uma fonte que teve ontem acesso à revisão dos cálculos da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), o novo valor não é superior a R\$ 20 bilhões.

A EPE e o Ministério de Minas e Energia entregaram ontem ao Tribunal de Contas da União (TCU) relatório com os novos valores da obra. Ao montante inicialmente calculado tiveram de ser somados, por exemplo, o R\$ 1,5 bilhão relativo às condicionantes exigidas pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente (Ibama) na licença prévia da obra.

Nos bastidores, as empresas que estão interessadas em participar do leilão vinham criticando os R\$ 16 bilhões calculados inicialmente pela EPE por considerarem a estimativa muito baixa. Entre os executivos das empresas, a expectativa é de que a

complexidade da obra - que exigirá, até mesmo, a construção de canais artificiais - possa custar cerca de R\$ 30 bilhões. Mas há especialistas que avaliam que o valor correto ficaria entre os R\$ 16 bilhões iniciais do governo e os R\$ 30 bilhões do mercado.

Segundo fonte da área de energia do governo, chegou-se a calcular que o preço final da usina ficaria entre R\$ 19 bilhões e R\$ 22 bilhões.

A revisão do valor da obra também deve ter levado ao aumento do preço-teto da energia da Belo Monte, inicialmente calculado em R\$ 68 por megawatt-hora. Pelos critérios do leilão, obterá o direito de construir e operar a usina de 11,2 mil MW o consórcio que se dispuser a vender a energia pelo menor preço, abaixo do teto previamente estipulado.

O TCU precisa agora aprovar essa revisão, o que não deve demorar, segundo um ministro do tribunal, uma vez que a metodologia do cálculo já havia sido avalizada pelo tribunal.

Depois disso, caberá à Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovar o edital e marcar a data do leilão. O governo pretende realizar a licitação em abril. Pelas regras do setor, é preciso haver um intervalo de 30 dias entre a publicação do edital e o leilão.

FORA DA FESTA

Assim, já não é mais possível que a ministra-chefe da Casa Civil, Dilma Rousseff, e o ministro de Minas e Energia, Edison Lobão, participem como ministros do evento, já que os dois terão de se licenciar dos respectivos cargos até o fim de março para concorrer às eleições deste ano. Dilma é pré-candidata do PT à presidência da República e Lobão deverá tentar renovar seu mandato de senador pelo PMDB do Maranhão.

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo
04 de março

Braskem analisa propostas para Belo Monte

O presidente da Braskem, Bernardo Gradin, afirmou ontem que a petroquímica está analisando propostas para a participação no leilão da usina de Belo Monte, no Rio Madeira. Segundo ele, a companhia foi procurada por mais de um consórcio interessado na disputa. Até agora, o único autoprodutor de energia que oficializou sua participação na disputa foi a Vale, em consórcio com Neoenergia, Andrade Gutierrez e Votorantim.

"Sempre que há um novo projeto, a Braskem é procurada", afirmou Gradin, lembrando que a companhia é hoje uma das cinco maiores consumidoras de energia do País.

Gradin deixou claro que a participação da Braskem na disputa não foi sondada apenas pelo consórcio liderado pela Odebrecht (controladora da Braskem) e Camargo Corrêa. "Os consórcios nos apresentaram a proposta e estamos analisando a hipótese", afirmou, sem citar nomes dos consórcios.

O grupo formado por Odebrecht e Camargo Corrêa tenta buscar novos parceiros. Um deles seria a CPFL, que já decidiu pela participação no leilão, segundo informou ontem Wagner Pinheiro, presidente da Petros, que tem participação na empresa. Ele não adiantou, porém, o nome do consórcio que terá a presença da CPFL.

[<volta>](#)

Folha de S. Paulo

04 de março

Petros quer participar de capitalização

A Petros, fundo de pensão da Petrobras, vai entrar na capitalização da Petrobras no montante necessário para não diluir sua participação no capital da empresa, hoje de 0,35%. Segundo o presidente do fundo, Wagner Pinheiro, "não há motivo para não estar no processo".

"O projeto [do pré-sal, a que se destinam os recursos da capitalização] é viável e, dentro da faixa máxima que se espera, temos condições para participar", disse Pinheiro, durante encontro do fundo de pensão Previ, do Banco do Brasil, sobre práticas de responsabilidade social. Ele não revelou, porém, qual faixa de investimentos é estimada pela Petros.

A capitalização é o processo em que empresas emitem novas ações a serem compradas, primeiramente, pelos acionistas, na proporção da participação que cada um detém na empresa. Se sobrarem ações, passam a ser oferecidas ao mercado.

Superelétrica

Pinheiro disse que a Petros quer estar presente no leilão da usina hidrelétrica de Belo Monte, por meio da empresa paulista CPFL. O fundo detém 2,8% de participação no capital da empresa, equivalente a cerca de R\$ 600 milhões do capital social.

"A Petros quer entrar junto da CPFL dando suporte, caso a empresa precise na hora em que a participação em algum consórcio exigir aporte de capital."

Pinheiro nega ter conhecimento de discussões sobre a participação de fundos e do BNDES para a criação de uma superelétrica.

Reportagem da Folha publicada na segunda revelou que o governo lidera discussão

para criar uma grande empresa do setor, com recursos do BNDES e de fundos de pensão. A CPFL, uma das maiores distribuidoras do país e que tem como sócios Petros e Previ, seria o cabeça. "Há mais boatos do que fatos nessa história."

[<volta>](#)

Folha de S. Paulo

04 de março

Dragagem do Itajaí-Açu será licitada no dia 25

para ampliar o calado na área onde passam os navios do porto terão R\$ 64 milhões do PAC

ITAJAÍ - Um acordo entre o município e o governo federal vai garantir R\$ 64 milhões para as obras de ampliação do calado do Rio Itajaí-Açu, na área de operações portuárias. Com o dinheiro, será possível aumentar o calado para 14 metros. A licitação para as obras será lançada no dia 25. A partir daí, as empresas terão prazo para apresentar propostas. A expectativa é que o trabalho possa começar no mês de julho. Da previsão de verbas, que integra o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), R\$ 35 milhões são do orçamento deste ano.

– Além de um importante investimento para o Porto de Itajaí e para a economia, não só da cidade como da região, estudos mostram que o aprofundamento do canal também minimizará o efeito de possíveis cheias, uma vez que aumenta a vazão das águas – explicou o prefeito Jandir Bellini, que integrou uma comitiva de prefeitos da região em busca de verbas em Brasília.

Dos 11 municípios da Associação dos Municípios da Região da Foz do Rio Itajaí (Amfri), nove prefeitos foram à Capital Federal esta semana. Dos outros dois, o vice-prefeito e um secretário municipal. Eles fizeram contato com a bancada catarinense no Congresso para apresentar projetos. De acordo com a presidente da Amfri, a prefeita de Camboriú, Luzia Coppi Mathias (PSDB), a viagem no início do ano serve para agilizar a aprovação e liberação das verbas, pois é ano eleitoral e muitas cadeiras em Brasília poderão mudar de dono.

– Cada emenda aprovada tem que ser agilizada para recebermos a primeira parcela dos recursos até 3 de julho, porque caso contrário, fica para o ano seguinte – explicou a prefeita de Camboriú.

Além dos interesses de cada município, a Amfri apresentou à bancada catarinense um projeto regional, que prevê a sinalização turística integrada nos 11 municípios que fazem parte da entidade.

– Temos potencial e é preciso haver mais interação – completou. (Fonte: Jornal de Santa Catarina)

[09:45:38] Eliana de Souza: Exportador pode ter pacote neste mês

Entre as medidas de apoio à exportação, estaria a criação de banco voltado ao financiamento do comércio exterior. "Os grupos técnicos já acertaram todos os pontos. Estou tentando uma reunião final com Guido Mantega (Fazenda) na próxima semana

para fechar o projeto", disse o ministro do Desenvolvimento. Segundo Miguel Jorge, não estão sendo discutidas medidas cambiais

[<volta>](#)

Valor Econômico

04 de março

EPE agora estima em R\$ 20 bilhões custo da hidrelétrica de Belo Monte

A Empresa de Pesquisa Energética (EPE) entregou ontem ao Tribunal de Contas da União (TCU) e ao Ministério de Minas e Energia (MME) os novos estudos para a construção da usina de Belo Monte e a revisão do valor da obra dos R\$ 16 bilhões originais para cerca de R\$ 20 bilhões, segundo uma fonte que teve acesso ao documento. A Casa Civil quer guardar sigilo sobre o valor exato do projeto e o preço-teto para a tarifa até que o TCU aprove as novas estimativas.

No proposta original da EPE, o preço-teto da tarifa no leilão seria de R\$ 68 por megawatt-hora (MWh). Os estudos foram refeitos após a publicação da licença prévia pelo Instituto Nacional do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), que impôs 40 novas condicionantes. Elas adicionam ao custo do empreendimento cerca de R\$ 1,5 bilhão.

Além da reestimativa do investimento total, o preço-teto no estudo de ontem também subiu nos novos cálculos da EPE. Na previsão anterior feita pelo presidente da EPE, Maurício Tolmasquim, o custo apenas de aspectos socioambientais ligados à usina seria de R\$ 2,5 bilhões. Porém, com as novas determinações do Ibama, esse valor, que inclui ainda os gastos socioambientais previstos no estudo de impacto ambiental (EIA), seriam revistos para cima.

Em reunião sobre a usina na semana passada no ministério, o valor total da obra era projetado entre R\$ 19 bilhões e R\$ 23 bilhões. O preço final da EPE ficou mais próximo de R\$ 20 bilhões. O mercado, porém, chega a prever até R\$ 30 bilhões.

Um consórcio para concorrer no leilão já está definido: Andrade Gutierrez, Neoenergia, Vale e Votorantim. Outro grupo, composto por Odebrecht e Camargo Corrêa, também deverá participar, mas espera a publicação do edital para oficializar o acordo que deve incluir a Funcef, fundo de pensão dos funcionários da Caixa Econômica Federal. A Eletrobrás, será, necessariamente, sócia do grupo vencedor, com participação de até 49% do consórcio que assumir a usina.

Com a definição do estudo da EPE, a Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) agora só aguarda a aprovação do TCU para lançar o edital de leilão da usina com potencial de 11 mil MW no rio Xingu, no Pará. Depois de publicado, o prazo para a data do leilão é de 30 dias. Conforme previsão do governo, ele deverá ocorrer até 12 de abril.

[<volta>](#)

Valor Econômico

04 de março

Transnordestina vai receber R\$ 336 milhões

Superintendência de Desenvolvimento do Nordeste (Sudene) aprovou a liberação dos primeiros R\$ 336 milhões em debêntures para a ferrovia Nova Transnordestina. Essa é a primeira parcela de uma série de 17 pagamentos em valor total previsto em R\$ 2,672 bilhões, aprovados na assembleia de acionistas da empresa no dia 26.

Segundo Claudio Frota, diretor da Sudene responsável pela obra, as demais liberações acompanharão o cumprimento do cronograma do empreendimento. O custo total da ferrovia é previsto em R\$ 5,42 bilhões. As obras devem se encerrar em 2012, conforme atraso reconhecido no último balanço do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC).

Segundo explicou Frota, esses recursos aplicados pela Sudene serão destinados a fornecedores da Nova Transnordestina. Para o uso dos recursos, falta apenas a empresa indicar qual seria o fornecedor a receber. A CSN, que lidera o consórcio construtor, subcontratou a Odebrecht para executar parte da obra.

A liberação pelo Fundo de Desenvolvimento do Nordeste (FDNE), ligado à Sudene, foi autorizada porque a empresa conseguiu comprovar física e financeiramente que já cumpriu mais de 10% das obras no trecho em "Y" entre Trindade, em Pernambuco, Missão Velha, no Ceará, e Suape, em Pernambuco, conectados no município pernambucano de Salgueiro. O trecho, um dos três em que a obra se divide, é o coração da nova ferrovia.

Quando aporta os recursos na Nova Transnordestina, o FDNE adquire debêntures que podem ser convertidas até a parcela de 50% em ações do consórcio. O custo dos recursos, para o grupo, é de TJLP mais 1% ao ano.

Ontem, ocorreu a segunda das reuniões mensais convocadas pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva depois de verificar que o cronograma da obra, incluída no PAC, se desenvolvia em velocidade menor do que a desejada pela Casa Civil.

O presidente considerou-se "enganado" pelo consórcio liderado pela CSN. Em dezembro, Lula convocou os empreendedores a prestar contas todo mês sobre o andamento da obra. Apesar disso, o presidente não conseguirá deixar o governo com os portos de Suape e Pecém, no Ceará, conectados.

Depois da reunião para tratar da Nova Transnordestina, o presidente encontrou o governador do Piauí, José Wellington Dias (PT). O Piauí, além de Pernambuco, é um Estado onde o início das obras dependia do andamento das desapropriações de moradores promovidas pelos governos, segundo o último balanço do PAC.

[<volta>](#)

Valor Econômico

04 de março

CÂMARA APROVA USO DE 30% DO FGTS NO PRÉ-SAL

A Câmara aprovou, ontem, emenda que permite aos acionistas minoritários utilizar até 30% dos recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para participar do processo de capitalização da Petrobras e que permite o resgate do valor em no mínimo 12 meses, com isenção do Imposto de Renda. Só poderão recorrer ao FGTS acionistas que já tenham comprado ações da estatal com recursos do fundo. O governo era contrário à medida, mas temendo uma comparação com o processo de capitalização do governo Fernando Henrique, quando o uso do FGTS foi permitido, recuou.

A Câmara aprovou, ontem, em votação simbólica, emenda que permite aos acionistas minoritários utilizar até 30% do saldo vinculado do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) para participar do processo de capitalização da Petrobras e que permite o resgate do valor em no mínimo 12 meses, com isenção do Imposto de Renda. Entretanto, só poderão recorrer ao fundo os acionistas que já tenham comprado ações da estatal com recursos do fundo.

O percentual saiu de um acordo entre governo e oposição. No texto-base do projeto original aprovado anteontem, pelo plenário da Casa, a utilização do FGTS estava proibida, sob a justificativa de que os recursos do fundo devem financiar apenas áreas como habitação e saneamento. A saída para os minoritários sugerida pelo governo era colocar dinheiro ou títulos do Tesouro para evitar as perdas com a capitalização da estatal pelo valor equivalente a 5 bilhões de barris de petróleo.

Temendo prejuízos com a classe trabalhadora neste ano eleitoral e remetendo-se ao governo Fernando Henrique Cardoso (PSDB), que em seu processo de capitalização da Petrobras permitiu a utilização dos recursos do FGTS pelos trabalhadores, o governo acabou cedendo, mas restringiu a utilização do fundo.

Mas a oposição ficou satisfeita com a restrição imposta no acordo. Avalia que agora qualquer trabalhador poderá pleitear na Justiça o direito de também poder utilizar recursos do FGTS para comprar ações da Petrobras. "O governo perdeu porque não quis dar continuidade a um processo que começou no governo FHC. Além disso, os acionistas que se sentirem em desigualdade em relação aos outros que poderão utilizar o FGTS terão o direito de recorrer à Justiça e facilmente ganharão", afirmou o líder do DEM, Paulo Bornhausen (SC).

A oposição tentou ainda aprovar outras emendas, mas perdeu em todas elas. Uma das rejeitadas é a que estabelece que o pagamento de participações especiais à União, dos 5 bilhões de barris da capitalização, seja remetido a Estados e municípios. O relatório do deputado João Maia (PR-RN) retirou a incidência dessa cobrança e o plenário também a rejeitou. O DEM sugeriu outra emenda, para destinar um adicional de 5% sobre os royalties da exploração dos 5 bilhões de barris para a constituição de

um fundo destinado a compensar as desonerações de tributos pagos pelos cidadãos pobres. Ela também não foi aprovada.

Na Câmara, agora, falta apenas a aprovação da polêmica emenda que rediscute a distribuição dos royalties do pré-sal. Ela será apreciada na próxima semana.

Os outros projetos já seguiram ao Senado, mas, segundo o líder do governo na Câmara, Cândido Vaccarezza, (PT-SP), eles estão parados lá. "O Senado tem que cumprir seu papel. Aqui (na Câmara) temos oposição dura, mas não temos oposição ao país. Acho que o que está havendo no Senado deve ser um alerta. Até agora, o projeto que enviamos para o Senado está parado na CCJ e os outros que aprovamos também. Não é assim que se faz o debate político. Acho que o Senado está devendo celeridade ao Brasil na votação do pré-sal", afirmou, na tribuna da Câmara. Ele considerou que o governo sofreu apenas uma derrota na Câmara: a proposta que destinava um percentual de recursos da exploração para a Previdência Social.

[<volta>](#)

Agência Brasil
04 de março

PAC 2 terá investimentos de R\$ 3 bilhões para armazenagem de grãos

Brasília - O ministro da Agricultura, Reinhold Stephanes, confirmou hoje (3) que a segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2), a ser lançado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva no dia 26 de março, prevê investimentos de R\$ 3 bilhões apenas na área de armazenagem de grãos. Segundo ele, nos países desenvolvidos, mais de 50% dos armazéns são particulares, enquanto no país esse índice é de apenas 15%.

"Vamos aumentar os financiamentos para armazéns em nível de propriedades rurais e cooperativas", afirmou o ministro, antes de participar da primeira reunião do ano da Câmara Temática de Infraestrutura e Logística do Agronegócio, no Ministério da Agricultura.

Além do sistema de armazenagem, investimentos bem maiores serão feitos em infraestrutura e logística para o escoamento da produção agrícola. A região Centro-Oeste, maior produtora de grãos, será a prioridade, segundo o ministro, com melhoria e construção de rodovias, hidrovias e ferrovias.

Para receber a produção, no PAC 2 estão previstos recursos para a modernização dos portos de Porto Velho (RO), Itaqui (MA), Santarém (PA), Vila do Conde (PA) e mais dois em Pernambuco. "Já estaríamos com uma capacidade superior de produção se não tivéssemos tantos problemas de logística", afirmou Stephanes.

Para o diretor-geral do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), Luiz Antônio Pagot, é preciso mudar a matriz de transporte brasileira, baseada em rodovias. "Nossa matriz de transporte não contribui para o futuro da nação. Precisamos

de uma nova, de maiores investimentos em ferrovias e hidrovias, e na ampliação dos terminais portuários”

Pagot disse que são necessários grupos de trabalho para influenciar a construção de políticas públicas que priorizem investimentos nos sistemas hidroviário e ferroviário de transportes. “A mobilização do setor ainda é muito tímida, está começando”.

Segundo o presidente da câmara temática, Paulo Protásio, dentro das prioridades levantadas pelo setor e levadas ao conhecimento do governo está o acesso às áreas portuárias. Ele disse que há muitos conflitos antes da chegada dos produtos aos navios.

“Em todos os portos já há conflitos, o que torna a situação absolutamente caótica. O movimento ainda vai aumentar e, então, fica como uma rolha na entrada dos portos”, disse Protásio. Segundo ele, a escassez e demora dos investimentos no setor é explicada pela falta de compreensão dos governantes quanto a sua importância.

[<volta>](#)

Agência Brasil

04 de março

[Hidrelétricas do Rio Paraná abrem vertedouros de suas represas por causa da cheia](#)

As usinas hidrelétricas Ilha Solteira e Engenheiro Souza Dias, no Rio Paraná, terão seus vertedouros reabertos amanhã (4), de acordo com a Companhia Energética de São Paulo (Cesp).

Segundo a companhia, a operação visa a dar continuidade à operação de controle das cheias em consequência das chuvas que atingem as regiões Sudeste e Centro-Oeste do país.

A Cesp informou, por meio de nota, que as vazões não devem representar nenhum impacto para as localidades abaixo das barragens por serem consideradas normais para este período do ano.

A programação das vazões é atualizada diariamente e todo o processo de controle é coordenado pelo Operador Nacional do Sistema Elétrico.

[<volta>](#)

Diário do Nordeste/CE

04 de março

[Ceará preparado para disputar verba do PAC2](#)

O Governo do Ceará está preparado para entrar na disputa por recursos de uma possível nova versão do Programa de Aceleração do Crescimento – o PAC 2.

Elegendo os investimentos prioritários na área de infraestrutura de logística, o Estado trabalha para ver suas demandas incluídas no Plano Nacional de Logística e Transporte (PNLT), que está em fase de atualização do seu portfólio de investimentos pelo Ministério dos Transportes. A nova ampliação do Porto do Pecém e a sua integração aos modais ferroviário, aéreo e rodoviário são as prioridades do Estado.

“O PNLT subsidiará o Plano Plurianual (PPA) da União e, possivelmente, um PAC 2, no qual os estados vão brigar para garantir seus investimentos”, afirmou o secretário adjunto da Infraestrutura do Estado, Otacílio Borges Filho. Ele participou ontem da apresentação do PNLT aos membros de governo e iniciativa privada dos estados do Nordeste Setentrional (Ceará, Rio Grande do Norte, Paraíba, Pernambuco e Piauí), promovido pela Secretaria de Política Nacional de Transportes, na Federação da Indústrias (Fiec).

De acordo com Borges, somente o Porto do Pecém deve receber investimentos da ordem de R\$ 1,6 bilhão, passando por nova ampliação, entre 2012 e 2015. Ele lembra que já estão sendo alocados no porto de São Gonçalo R\$ 502 milhões, precisamente nas obras de construção do Terminal de Múltiplo Uso (Tmut) e da correia transportadora de minério.

Entre as obras previstas, sempre levando em conta o intervalo de 2012 a 2015, o secretário adjunto também enfatizou a importância da duplicação da BR- 222 até Sobral e do Anel Viário de contorno de Fortaleza. “Há uma demanda nova, de grande impacto que é a construção do Arco Rodoviário, ligando Chorozinho até o Porto do Pecém”, acrescentou.

Por todo o mês de abril, segundo Borges, deve ser licitado e contratado o projeto executivo do Arco Rodoviário. Lembrou, ainda, da relevância da ligação ferroviária entre Quixeramobim e Nova Russas, interligada à Transnordestina.

Prazo - O titular da Secretaria de Política Nacional de Transportes do Ministério dos Transportes, Marcelo Perrupato e Silva, afirmou que o PNLT deve passar primeiro pelo Ministério do Planejamento, para só então ser levado ao Congresso, para aprovação, incluído no PPA 2012-2015. O encontro realizado ontem faz parte da agenda da Secretaria, que está procedendo, desde janeiro até o fim deste mês, em todos os estados, à atualização do portfólio de investimentos do PNLT.

[<volta>](#)

Diário do Nordeste/CE

04 de março

Polêmica do estaleiro Promar Ceará na Praia do Titanzinho

Área onde se pretende construir o estaleiro não é zona residencial ou faixa de praia e pode ser adaptada, afirma Cid

Brasília (Sucursal) O governador do Ceará, Cid Gomes, cobrou ontem, em Brasília, uma análise mais racional sobre a questão da construção do estaleiro Promar Ceará na Praia do Titanzinho. "Temos informações demais. Temos que analisar tudo o que tem de positivo e tudo o que tem de negativo. Temos que ser racionais, não podemos ser passionais", afirmou Cid Gomes que participou de encontro com o presidente Lula da Silva, para apresentar o andamento das obras da Ferrovia Transnordestina.

Ainda sobre a questão do estaleiro, Cid afirmou que assim que voltar ao Estado vai buscar se encontrar com a prefeita de Fortaleza, Luizianne Lins, para discutir o projeto. "Levar as coisas de forma extrema é ruim. Vamos conversar. O projeto de construção do quebra-mar aproveita a obra de ampliação do Mucuripe. A engenharia do quebra-mar já existe", ponderou Cid Gomes.

Possível adaptação

Conforme o governador, a área onde se pretende construir o estaleiro não é uma zona residencial ou faixa de praia e, portanto, pode ser adaptada. "O projeto não interfere em projetos já existentes. Lá não tem moradia, é uma faixa de aterro".

O governador afirmou que Ceará e Fortaleza precisam de duas coisas: empregos e melhorias habitacionais. "Eu acredito que o projeto do estaleiro vai trazer os empregos. Eu acho que é uma coisa boa", concluiu.

Transnordestina

Em relação ao seu encontro com o presidente Lula para tratar da Ferrovia Transnordestina, o governador afirmou que este é um encontro regular, no qual o presidente avalia o progresso da obra. "Foi uma reunião grande. Estavam presentes o Ministério dos Transportes, Casa Civil, BNM, o governador do Piauí, Wellington Dias e várias outras autoridades ligadas ao projeto. Nós fizemos uma revisão dos prazos e compromissos.

Sempre tem um atrasinho aqui, outro atrasinho ali. Mas no Ceará a obra está bem", avaliou Cid Gomes. De acordo com o governador, o Ceará recebeu uma grande partida de trilhos, que deverão ser assentados entre Missão Velha (CE) e Salgueiro (MA).

Sobre a reação do presidente em relação aos resultados apresentados, Cid Gomes afirmou: "o presidente está sempre cobrando mais agilidade. É normal", salientou.

O governador informou a Lula que haverá a necessidade de retificação do projeto da Transnordestina no Ceará, na região de Quixadá, devido ao tombamento dos monólitos.

[<volta>](#)

Bom dia Brasil

04 de março

Estradas precárias atrasam crescimento do Brasil

Temos rodovias arrebitadas, cortadas, e ainda assim abertas para circulação. Vendo as imagens rapidamente pode-se pensar que são as destruídas por um terremoto.

As rodovias brasileiras estão em mal conservadas há décadas. A chuva dos últimos dias agravou a situação.

Só em São Paulo, duas das principais rodovias brasileiras enfrentam interdições por causa da queda de barreiras. Há outros perigos.

Em breve vai ser impossível passar por uma estrada do Ceará. Ela está desaparecendo. Terra e pedras despencaram sobre a rodovia estadual CE-253 e levaram parte do asfalto. O Departamento de Estradas e Rodagem (DER) já disse que não compensa recuperar a rodovia. A solução é fazer uma nova. Mas enquanto isso os motoristas se arriscam.

Na divisa de São Paulo com o Paraná, o perigo está em uma ponte construída há 50 anos que ameaça cair. O tráfego de veículos pesados foi proibido. A interdição levou a improvisos. Todos os dias, trabalhadores que chegam de ônibus têm que descer, seguir a pé e pegar mais um ônibus do outro lado.

Já no Pará, parte da BR-163 não tem nem asfalto. Como agora é período de chuva por lá, os motoristas que enfrentam o lamaçal não costumam ir muito longe.

Rodovias que apresentam problemas com frequência foram mal construídas ou são mal conservadas. Os motoristas que passam por essas estradas perdem tempo e dinheiro.

Na Fernão Dias, que liga São Paulo a Minas Gerais, um deslizamento de terra deslocou pilares de um viaduto, o asfalto cedeu e agora os caminhoneiros têm que pegar um desvio que aumenta em 72 quilômetros a viagem até Belo Horizonte. A situação só deve ser resolvida daqui a dois meses.

Na Via Dutra, principal ligação entre São Paulo e Rio de Janeiro, a queda de uma barreira há dez dias interditou uma das pistas e o acostamento.

O geólogo Álvaro Rodrigues dos Santos diz que não adianta por a culpa na natureza pelos deslizamentos e crateras que constantemente interrompem o tráfego nas estradas.

“Estão associados a projetos mal conduzidos. Esses problemas não acontecem de repente. Eles dão sinais e com muita antecedência. Uma vistoria semanal, ou mensal poderia perceber trincas em canaletas, perceber embarramento de terrenos, abatimentos no pavimento, ou elevação no pavimento são sinais que permitiriam a empresa responsável pela conservação da rodovia a tomar providências iniciais e que seriam extremamente fáceis e baratas”, explica o geólogo Álvaro Rodrigues dos Santos.

No caso da ponte que está caindo em São Paulo, o Departamento de Estradas de Rodagem e a secretaria estadual de infraestrutura informaram que ainda está sendo feito um projeto de recuperação.

A concessionária da Rodovia Dutra disse que sempre monitora a estrada e que o trecho que desmoronou não apresentava sinais de problemas.

A concessionária da Fernão Dias afirma que a chuva foi a causa do deslizamento. No caso da rodovia do Pará, segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte, 80% das obras previstas para a BR-163 já foram realizadas.

[<volta>](#)

Tribuna do Norte

04 de março

Cabotagem será implantada ainda este ano em Natal

No segundo semestre deste ano, a cabotagem será uma realidade no Porto de Natal se for confirmada a previsão do diretor-presidente da Companhia Docas do Rio Grande do Norte (Codern), Emerson Fernandes. De acordo com ele, a Secretaria Especial de Portos (SEP) tem a intenção de incentivar o processo, que consiste no transporte de mercadorias entre dois portos da costa de um mesmo país, além de aumentar a movimentação de cargas por via marítima no Brasil. O projeto da SEP está sendo iniciado pelo Porto de Natal, com a previsão inicial de transportar 400 contêineres por mês, saindo da capital potiguar carregados principalmente com sal e frutas.

Para debater o assunto e encontrar alternativas capazes de viabilizar a cabotagem a partir do Porto de Natal, foram realizadas duas reuniões na sede da Codern durante a semana passada, entre técnicos da SEP, representantes da Federação das Indústrias (Fiern), Federação do Comércio (Fecomércio), Associação Comercial do RN e Petrobras. Fernandes explicou que essa foi apenas a primeira, de muitas reuniões que serão necessárias até que a linha seja efetivamente viabilizada, uma vez que é necessário definir detalhes, como a quantidade de carga que o porto pode receber e a periodicidade mais indicada para uma linha regular.

Para Emerson Fernandes, o equipamento da capital potiguar está sendo priorizado no projeto de interligar portos do país, por causa das obras que estão sendo desenvolvidas para melhorar sua infraestrutura, como a ampliação do pátio de contêineres, a dragagem do Potengi para que o canal de acesso do rio passe dos atuais 10 metros de profundidade para 12,5 metros, além do aumento na largura do rio, possibilitando que os navios sejam manobrados mais facilmente. “Atualmente, já temos condição de receber os navios e descarregá-los com agilidade, o que conta muito para a implantação de uma linha regular de cabotagem e isso também foi levado em conta”, declara o diretor da Codern.

Representante da Fiern na reunião, o empresário Thiago Gadelha conta que foi proposta uma ligação entre os portos de Natal e de São Sebastião, no Rio de Janeiro, mas ainda não há uma definição a esse respeito e outras possibilidades estão sendo avaliadas. Gadelha lembra que a cabotagem já foi tentada outras vezes, mas diz acreditar que desta vez o projeto será concretizado, por estar percebendo forte empenho de órgãos governamentais, empresas armadoras e produtores.

Opinião semelhante a do secretário estadual de Desenvolvimento Econômico, Francisco de Paula Segundo, mesmo ainda havendo a necessidade de serem definidos empresa e custos da operação. O secretário diz que, além do ganho econômico, o transporte marítimo trará vantagens ambientais. “Cerca de 150 carretas de frutas saem do estado por semana para o Sudeste, retornando com uma diversidade enorme de produtos”.

[<volta>](#)

Porto Gente

04 de março

Porto Sudeste: público ou privado?

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) autorizou, nesta quarta-feira (3), a LLX, empresa de logística do megaempresário Eike Batista, a construir e explorar um terminal de uso privativo, na modalidade de uso misto, na ilha da Madeira, em Itaguaí (RJ). É o Porto Sudeste, com previsão de movimentação de 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. Segundo informação da agência reguladora, o terminal entrará em operação no início de 2011.

Apesar de o terminal ser definido como privado, a maior parte do financiamento da obra, 75%, poderá vir dos cofres públicos do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômicos e Social (BNDES), que também tem 12% de participação na LLX, conforme notícias veiculadas durante o ano de 2009. O valor total da obra está orçado em 1,7 bilhão de reais.

[<volta>](#)

Portos e Navios

04 de março

Imbituba terá dragagem no PAC2

Em uma reunião na Casa Civil realizada na última terça-feira (2), ficou definida a criação de um projeto de lei para inclusão de recurso no orçamento da União para o aumento da profundidade do porto de Imbituba para 15 metros. O PL será enviado ao Congresso Nacional para aprovação da verba de R\$ 5 milhões, que será destinada à Secretaria Especial de Portos para os estudos preliminares e o processo licitatório que incluirá o valor total da obra, de cerca de R\$ 50 milhões, que serão contemplados pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2). Com isto, a dragagem de aprofundamento do calado será realizada no início de 2011, com período de execução da obra variando entre seis e oito meses.

"Este foi um passo importante para o processo de crescimento pelo qual o porto de Imbituba está passando. Para que a dragagem de fato ocorra, ainda temos muito o que fazer, porém esta sinalização positiva por parte do governo deixa-nos otimistas quanto

ao cumprimento de nossas metas", declarou Jeziel Pamato de Souza, administrador do porto de Imbituba. "Estivemos em Brasília diversas vezes para a articulação desta estratégia e contamos com o apoio integral da bancada catarinense, em especial do deputado federal Jorge Boeira e da senadora Ideli Salvatti, que foram os responsáveis pela convocação desta audiência que oficializou a criação deste PL", completou. Em 2009, parte dos investimentos do porto de Imbituba em dragagem foram executados com recursos próprios (tarifários) para melhorar as condições de infraestrutura e propiciar o aumento previsto na movimentação de cargas após o arrendamento do terminal de contêineres. Além disso, com o término da obra de ampliação do cais (que terá 660 metros de comprimento), com prazo de conclusão em abril de 2011, a profundidade de 15 metros com calado de 14 metros deve estar garantida, conforme explica o administrador. "Para que o porto possa atender à demanda que se projeta para a região, é fundamental dispormos de um calado de pelo menos 14 metros, possibilitando assim a atracação dos grandes navios de contêineres e criar a condição de transformar o porto de Imbituba em um hub port", finaliza Jeziel Pamato de Souza.

A audiência contou com a presença da secretária executiva da Casa Civil, Erenice Guerra, assessora direta da ministra Dilma Rousseff; do deputado federal Jorge Boeira; da senadora Ideli Salvatti; além de Celso Quintanilha, gerente de Planejamento Portuário da empresa Santos Brasil S.A; e Gilberto Barreto da Costa Pereira, presidente do Conselho de Autoridade Portuária do porto de Imbituba.

[<volta>](#)

Agência Senado

04 de março

Aprovado projeto que viabiliza hidrovias nos rios Araguaia, Tocantins e das Mortes

A memória do senador Jonas Pinheiro foi homenageada pelos senadores da Comissão de Agricultura e Reforma Agrária (CRA) do Senado Federal durante a aprovação de projeto de decreto legislativo - PDS 232/04 - de autoria do ex-senador mato-grossense que faleceu no início do ano 2008. Relatado pela senadora Marisa Serrano (PSDB-MS), o projeto autoriza o aproveitamento, apenas para fins de transporte fluvial, dos trechos dos rios Araguaia, Tocantins e das Mortes, situados no interior ou às margens de reservas indígenas homologadas e demarcadas na forma da legislação indigenista pertinente.

A Constituição determina que o aproveitamento dos recursos hídricos em terras indígenas só pode ser efetivado mediante autorização do Congresso Nacional e depois de ouvidas as comunidades afetadas. O projeto cumpre o requisito constitucional no que diz respeito aos trechos dos três rios, localizados nos estados de Mato Grosso, Goiás, Tocantins e Pará.

"Consideramos a iniciativa conveniente e oportuna, haja vista a necessidade de modernização e aperfeiçoamento das alternativas de transporte de cargas, o que contribuirá para a redução dos custos de parte da produção nacional. A proposição

possibilita melhorias na infraestrutura nacional de transportes, trazendo benefícios econômicos e sociais para a área de influência da hidrovía" destaca Marisa Serrano em seu voto favorável à matéria.

O projeto foi aprovado com emendas apresentadas pelo senador Gilberto Goellner (DEM-MT), que ocupou a vaga de Jonas Pinheiro no Senado Federal. Duas delas estipularam prazos para que os órgãos ambiental e indigenista se manifestem sobre a viabilidade da hidrovía. Caso tais órgãos não se oponham em até 90 dias, o projeto será automaticamente aprovado.

Logo no início da reunião da CRA o senador Eduardo Suplicy (PT-SP) propôs adiar a votação da matéria em uma semana, para que o Ministério dos Transportes (MT) pudesse se pronunciar sobre o tema. Porém ele foi convencido pelos argumentos dos colegas, que lembraram o fato de que o projeto ainda tramitará pelas comissões de Constituição, Justiça e Cidadania (CCJ), de Serviços de Infraestrutura (CI) e de Assuntos Sociais (CAS), antes de seguir para o Plenário. Suplicy também considerou o pedido de que ele não tentasse adiar a votação como uma forma de homenagem a Jonas Pinheiro.

PROJETO

Pelo projeto, a autorização fica condicionada à prévia instituição, pelo órgão indigenista do Poder Executivo, de medidas específicas de proteção da integridade física, socioeconômica e cultural dos povos indígenas, ouvidas as comunidades afetadas. As atividades de transporte fluvial somente poderão ser executadas após a emissão da licença de operação, de acordo com o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (Rima).

Caberá aos órgãos do Executivo, nas respectivas áreas, autorizar e fiscalizar a execução de obras de melhoramento das condições de navegabilidade dos rios abrangidos pelo decreto legislativo. Os órgãos competentes deverão encaminhar ao Congresso Nacional relatórios periódicos de avaliação das atividades. Com base nesses relatórios, o Congresso avaliará a conveniência e a oportunidade de prorrogar a autorização.

Os relatórios que servirão de base à primeira avaliação sobre a continuidade ou não dessa autorização serão encaminhados ao Congresso no prazo máximo de seis meses depois de um ano da data da emissão da licença ambiental. O Congresso terá seis meses para manifestar-se sobre a questão.

[<volta>](#)