

19/07/2010

[Investimentos só devem ocorrer a partir de 2015](#)

[O Plano Brasil 2022](#)

[Refinarias polêmicas começam a sair do papel](#)

[Vale deve reduzir a 40% fatia na Companhia Siderúrgica do Pecém](#)

[Seguradora estatal terá atuação limitada](#)

[Subsídio atrairá pescador estrangeiro](#)

[Ponto a ponto](#)

[Estudo de viabilidade já começou](#)

[Novo DI já está atraindo investidores](#)

[Obras podem ser iniciadas ainda neste exercício](#)

[Rio fará captação de R\\$ 10 bilhões](#)

[Espaço aéreo preparado](#)

[Estudo de viabilidade já começou](#)

[Inversão no porto do Rio](#)

[Setor ferroviário comemora](#)

[Ministro critica impasse na gestão dos pedágios](#)

[Bens de capital perdem espaço nas importações brasileiras em 2010](#)

[SEP apresenta Projeto de Cabotagem em Fortaleza](#)

[Entidades já se mobilizam contra a instalação do Estaleiro OSX](#)

[Mato Grosso deve ter R\\$ 17 bilhões em obras para agilizar transporte](#)

Appa: Ibama licenciará portos no Paraná

Infraero licita obras em Guarulhos

Logística movimentará economia de Canoas

Minas Gerais terá escola ferroviária

Trecho leste do Rodoanel fica pronto em três anos

DER vai investir mais R\$ 4 mi na sinalização das estradas do Paraná

O Globo

19 de julho

Investimentos só devem ocorrer a partir de 2015

Vale já atua no setor. Grupo Bolognesi tem projeto de US\$1,25 bilhão no RS

A regulamentação da Lei do Gás, prometida pelo governo para os próximos dias, não terá o condão de impulsionar novos investimentos no setor a curto prazo. Para analistas, isso só ocorrerá depois de 2015, devido às várias barreiras ainda existentes no país.

Para Sylvie D'Apote, sócia-diretora da empresa de consultoria Gás Energy, será um processo longo, que só se justificará se o país tiver um volume elevado e consistente de gás para oferecer:

- Alguma coisa pode acontecer nos próximos dez anos - diz Sylvie.

Mas o setor já começou a se movimentar, ainda que lentamente. É o caso da mineradora Vale, maior consumidora de energia do país e única companhia com musculatura suficiente para fazer frente aos grandes investimentos necessários. De acordo com a página da empresa na internet, a exploração de fontes de energia como o gás natural faz parte do seu objetivo estratégico. Atualmente, a Vale participa de 23 blocos agrupados em 14 concessões em mar, além de duas concessões em terra, na Bacia do Parnaíba.

Também de olho na nova legislação, o grupo privado nacional Gás Energy New Ventures anunciou, em 2009, investimento de US\$1,25 bilhão em uma usina termelétrica integrada a terminal de regaseificação de Gás Natural Liquefeito (GNL), em Rio Grande (RS). A previsão é gerar 1.000 MW a partir de 2014.

Em maio passado, o projeto foi vendido para o Grupo Bolognesi, que pretende disputar o próximo leilão de energia nova. Além da regaseificação - que permite a entrega por navios - e da geração de energia, o projeto pode incluir abastecimento com gás natural do pólo naval de Rio Grande, já que a capacidade do terminal excede em um milhão de metros cúbicos diários o consumo da térmica.

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo

19 de julho

O Plano Brasil 2022

Desde a mais remota Antiguidade os seres humanos têm uma enorme fascinação por tentar prever o futuro. Astrólogos eram presença obrigatória em todas as antigas cortes imperiais e até hoje são populares, mas no ramo das profecias ninguém se compara ao prestígio do Oráculo de Delfos, na Grécia. Ali, no templo dedicado a Apolo, as pitonisas (sacerdotisas), em transe, faziam profecias, em geral dúbias, que eram consideradas

verdades absolutas. Os grandes conquistadores da época sempre consultavam o Oráculo de Delfos antes de se lançarem nas suas campanhas militares. Hoje, suspeita-se que os transe e as visões das sacerdotisas eram provocados por gases emitidos por uma fenda subterrânea existente abaixo do local onde elas se sentavam. A reputação do Oráculo de Delfos resistiu mais de mil anos e ele só foi abandonado no início da era cristã.

Nos dias de hoje muitos governos fazem planos para o futuro, não só para orientar os investimentos governamentais, como também para mobilizar a sociedade em torno de objetivos inspiradores. Líderes políticos de grande envergadura, como, por exemplo, Charles de Gaulle, na França, e Juscelino Kubitschek, entre nós, criaram visões do futuro que moldaram a evolução de seus países: De Gaulle mobilizando os franceses contra o nazismo e Juscelino criando Brasília. Prever o futuro neste caso significa, no fundo, construí-lo.

Não é de surpreender, portanto, que o atual presidente da República tenha encarregado o seu ministro de Assuntos Estratégicos, Samuel Pinheiro Guimarães, de pensar estrategicamente o futuro do País, fixando metas para o ano de 2022, quando o Brasil comemora o bicentenário de sua independência.

O Plano Brasil 2022 foi preparado por grupos de trabalho formados por técnicos de todos os Ministérios e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), aprovado pelos ministros das diversas áreas e está na internet (<http://www.sae.gov.br/brasil2022/>).

O plano contém uma relação enfadonha de realizações do atual governo desde 2002 e metas para 2022 em cada uma das 32 áreas de governo, ignorando o fato de que o Brasil já existia antes de 2002 e que o futuro depende do que aconteceu no passado. As metas propostas para 2022 são inteiramente arbitrárias e representam pouco mais que os desejos daqueles que as formularam.

Mais interessante, porém, é o ensaio com o título O Mundo em 2022, em que o ministro Samuel Pinheiro Guimarães expõe suas visões ideológicas, ao dizer que "a extensão do papel do Estado é a grande questão que surgiu com a crise de 2008, em que está o mundo imerso, resultado da aplicação extremada da ideologia neoliberal, crise que clama por uma solução".

São então listados quais, no seu entendimento, são os grandes problemas e tendências: a aceleração da transformação tecnológica, o agravamento da situação ambiental-energética, o agravamento das desigualdades sociais e da pobreza, as migrações, o racismo, a globalização da economia mundial, a concentração do poder no Conselho de Segurança da Organização das Nações Unidas (ONU) e outros, todos repisando sempre no tema da ideologia neoliberal.

Chama a atenção também o feroz ataque às agências da ONU, que, segundo o ministro, teriam como uma de suas principais atividades "promover a adoção de políticas que correspondam a um ideal do modelo liberal-capitalista de organização da sociedade e do Estado". As críticas à Organização Mundial do Comércio (OMC) vão na mesma direção.

A conclusão do ensaio é a de que "cabe ao Brasil diante dessa situação, e tendo de enfrentar as falsas maiorias constituídas por Estados mais frágeis econômica e politicamente e que vislumbram para si mesmos poucas possibilidades neste mundo cada vez mais desigual, procurar com firmeza, e sem recear um suposto "isolamento", impedir que se negociem normas internacionais que dificultem a plena realização de seu potencial econômico e político". Em outras palavras, uma reafirmação nacionalista!

A leitura do Plano Brasil 2022 nos faz lembrar duas inscrições importantes que existiam na entrada do Oráculo de Delfos. A primeira delas é a seguinte: "Evite os excessos." E a outra: "Ó homem, conhece-te a ti mesmo e conhecerás os deuses e o universo."

O que elas significam é que os gregos antigos - que construíram Delfos 3 mil anos atrás - sabiam que para prever o futuro é essencial conhecer o que existe hoje e que excessos não são recomendáveis.

A grande falha do plano, a nosso ver, é que ele não segue os dois princípios de Delfos: lança toda a culpa dos atuais problemas em opções neoliberais, o que é um exagero, e, além disso, não parece compreender a realidade atual, particularmente quando atribui o agravamento da situação ambiental-energética às teorias liberais, que o ministro expressa da seguinte forma: "A expansão das atividades industriais com base nas teorias liberais relativas à melhor organização da produção e do consumo, a partir do dogma do livre jogo das forças de mercado, levou, de um lado, a um desperdício enorme de recursos naturais e de vidas humanas (...)."

Como é notório, esses problemas - particularmente os ambientais -, que caracterizam o século passado, ocorreram por causa da dependência quase total dos combustíveis fósseis em todo o mundo, tanto nos países com economia liberal-capitalista (ou neoliberal), como na União Soviética, sob um regime totalmente estatizante durante quase todo o século 20; isto é, não são decorrentes de "teorias liberais".

Apesar dessas limitações, o Plano Brasil 2022 é um documento útil para ser discutido e que pode servir de base para a formulação de planos mais realistas e visões do futuro mais criativas.

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo

19 de julho

Refinarias polêmicas começam a sair do papel

Especialistas questionam o investimento em refinarias no Ceará e no Maranhão

Alvo de críticas severas do mercado, os investimentos bilionários da Petrobrás em duas refinarias nos Estados do Ceará e do Maranhão, começaram a sair do papel na semana passada, com a contratação dos serviços de terraplenagem de uma das

unidades, mas ainda suscitam dúvidas quanto à sua continuidade. Segundo fontes do setor, a depender do resultado das eleições, o projeto pode ser arquivado.

"Tecnicamente é bastante justificável que o Brasil invista em refinarias, mas por que em tantas e por que justamente naquela região? Isso é uma decisão política que pode ser questionada", comentou o consultor Luiz Henrique Sanches, ex-diretor comercial da refinaria de Mangunhos, no Rio de Janeiro, a única de controle privado no Brasil.

A Petrobrás argumenta que a opção de investir US\$ 32 bilhões nos próximos cinco anos para modernizar suas refinarias e construir mais quatro - em Pernambuco, Rio de Janeiro, Ceará e Maranhão - faz parte da estratégia de agregar valor ao petróleo que será produzido no pré-sal, para depois exportá-lo.

Sobre a escolha dos Estados do Ceará e do Maranhão, locais em que serão erguidas as sedes das refinarias Premium, dedicadas especificamente a essa função, a estatal argumenta que estariam mais próximas dos mercados europeu e americano.

A escolha do Ceará, segundo analisam fontes do setor, no entanto, estaria ligada à proximidade do PT com o PMDB local. Já o Maranhão estaria representado pelo ex-ministro de Minas e Energia do governo Lula, Edison Lobão.

Há também o presidente do Senado, José Sarney, que, dois dias antes da assinatura do contrato para os serviços de terraplenagem da refinaria Premium pela Petrobrás, teve encontro com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva, em Brasília, para pedir a inclusão dos Estados do Maranhão e do Amapá na agenda de campanha.

Exagero. "É claro que, se a oposição assumir o governo, não dá para reverter leis já promulgadas, mas a decisão de investimentos desse porte cabe à empresa e pode ser revista", argumentou o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires.

O executivo do CBIE comentou ainda que não vê motivos para a construção de tantas refinarias em território nacional. "Uma no Recife e outra no Rio de Janeiro já seriam suficientes", ressaltou.

Entre as principais críticas que recaíram sobre os projetos da Petrobrás na área de refino estão o volume de recursos destinados a essa área, que cresceu acima do esperado.

O novo plano de investimentos da companhia prevê que a área de Exploração e Produção receberá a maior fatia (53%) do total a ser aplicado no Brasil e no exterior, um volume de US\$ 118,8 bilhões.

Já a área de Abastecimento é a de segunda maior receita, com US\$ 73,6 bilhões (30% do total previsto no plano). No programa de investimentos anterior, a área de Abastecimento e Refino ficava com 24% do total dos investimentos e a de Exploração com 60%.

Retorno baixo. Na opinião de analistas, trata-se de um gasto muito alto em projetos com retorno baixo. "O grande foco da Petrobrás no refino é difícil de entender", resumiu o analista de petróleo do Credit Suisse, Emerson Leite, em relatório enviado a clientes.

A empresa prevê ampliar a sua capacidade de refino dos atuais 1,818 milhão para 3,205 milhões de barris por dia em 2020.

A última refinaria da estatal foi construída em 1980 e uma nova unidade está em fase de construção em Pernambuco, em parceria com a venezuelana PDVSA. Essa refinaria terá capacidade para processar 200 mil barris diários a partir de 2011.

Uma outra unidade de refino está sendo erguida no Rio de Janeiro, com capacidade para transformar 150 mil barris de petróleo pesado brasileiro em insumos petroquímicos.

Já a super-refinaria Premium, que deve operar a partir de 2014 no Maranhão, será voltada à produção de gasolina e diesel de alta qualidade.

Decisão do governo. O próprio presidente Lula admitiu, em entrevista concedida no mês de junho, em evento em Natal, capital do Rio Grande do Norte, a decisão política de investir em refino. Na ocasião, Lula afirmou que a Petrobrás não concordava com a construção das novas unidades.

A estatal avaliava que as refinarias já existentes seriam suficientes para atender à demanda do País.

"Se dependesse da Petrobrás, não teria nova refinaria no País. As novas refinarias são decisão de governo. As refinarias do Maranhão e do Ceará são para produzir para exportação", destacou o presidente à época

[<volta>](#)

Valor Econômico

19 de julho

Vale deve reduzir a 40% fatia na Companhia Siderúrgica do Pecém

A Vale, que anunciou na sexta-feira a entrada da sul-coreana Posco como sócia na Companhia Siderúrgica do Pecém (CSP), no Ceará, deverá reduzir a 40% sua participação no empreendimento, de acordo com o presidente da mineradora brasileira, Roger Agnelli. Com a adesão da Posco, que assume fatia de 20% no projeto, a Vale passa a deter 50% do empreendimento e a outra sócia, a também coreana Dongkuk, fica com 30%. No médio prazo, entretanto, essa composição deve mudar novamente.

"A Dongkuk tem a opção de elevar a 40% sua participação", disse Agnelli. "Os coreanos serão majoritários. Não é o foco da Vale ser majoritária nesses

empreendimentos (siderúrgicos)." O executivo não informou, contudo, se há prazo para exercício da opção.

Segundo Agnelli, a entrada do novo sócio demonstra o interesse dos investidores internacionais em projetos no Brasil. A participação da Posco é vista pela companhia brasileira como estratégica para o desenvolvimento do empreendimento.

A CSP será uma usina integrada, com capacidade de produção de 3 milhões de toneladas de placas de aço para exportação. Mais adiante, essa capacidade pode dobrar. A expectativa é de início de operação em 2014 e o investimento no projeto está estimado em US\$ 4 bilhões.

No mesmo dia em que foi anunciada a entrada da Posco no empreendimento do Ceará, o conselho da empresa sul-coreana aprovou também o plano para comprar uma participação de 24,5% na mina de minério de ferro em Pilbara, no noroeste da Austrália.

A Posco vai investir cerca de US\$ 160 milhões na aquisição do ativo, que está sendo desenvolvido pela American Metal and Coal International e Aquila, em joint venture com 50% de participação cada. A mina deve estar totalmente operacional em 2014, quando a produção deve alcançar 40 milhões de toneladas métricas ao ano. A Posco vai receber 9,8 milhões de toneladas de minério de ferro ao ano.

Nos Estados Unidos, os recibos de ações (ADR, na sigla em inglês) da Vale, que operaram em queda ao longo do pregão regular de sexta-feira, mostraram movimentação atípica no "after market", para encerrar a US\$ 24,34, com ganho de 15,41%. Segundo um operador, a alta teria sido provocada por um único negócio.

Além do anúncio sobre a Posco, que já era conhecido na manhã de sexta-feira, circularam informações no fim de semana sobre a existência de negociações por parte da Vale com vistas à obtenção de direitos para exploração de uma mina de manganês em Burkina Faso, cujas reservas estão estimadas em 20 milhões de toneladas métricas.

[<volta>](#)

Valor Econômico

19 de julho

Seguradora estatal terá atuação limitada

A poucos dias de ser enviado ao Congresso Nacional, o projeto de lei que cria a Empresa Brasileira de Seguros (EBS), estatal que atuará no seguro garantia, segue em debate. Representantes da Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada, Vida e Capitalização (CNSeg) querem encontrar o Secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Nelson Barbosa, nesta semana, para

convencê-lo a voltar atrás na criação da estatal. Alexandre Malucelli, que lidera a comissão da CNSeg, diz que a proposta gera incertezas.

Representantes da Confederação Nacional das Empresas de Seguros Gerais, Previdência Privada, Vida e Capitalização (CNSeg) esperam se encontrar esta semana com o Secretário de Política Econômica do Ministério da Fazenda, Nelson Barbosa, e convencê-lo a voltar atrás na intenção do governo em criar a Empresa Brasileira de Seguros (EBS), estatal que atuaria no seguro garantia.

À frente da comissão da CNSeg estará Alexandre Malucelli, vice-presidente da J. Malucelli, maior seguradora de garantia da América Latina, com cerca de US\$ 112 milhões em prêmios emitidos em 2009, segundo a Associação Panamericana de Garantias (Pasa). A J. Malucelli tem 32% do mercado brasileiro, seguido da suíça UBF (14%), a americana Chartis (ex-AIG, 10%) e a Itaú Seguros (9%).

"O setor está perplexo", disse Alexandre Malucelli em entrevista ao Valor, ao explicar como a notícia da entrada de uma estatal neste mercado deixou os empresários apreensivos e atrasou investimentos estrangeiros que estavam para anunciar seu desembarque no país para operar com garantias.

O setor vinha de um processo de expansão do mercado doméstico graças, principalmente, à abertura do mercado de resseguros promovida há dois anos, e que era fundamental para atrair investidores para o seguro garantia. Somado ao ressurgimento de grandes projetos de infraestrutura, novas seguradoras e resseguradoras, nacionais e estrangeiras, chegaram ao mercado e ainda estão por chegar, de olho nas novas oportunidades.

"Viemos de uma motivação, do aumento da base de clientes, de aumento de capacidades para fazer negócios, tudo isso e aí nos defrontamos com um cenário desses (o anúncio da criação da EBS), criando uma incerteza que não é saudável para o mercado", afirma. Em entrevista ao **Valor**, Barbosa garantiu que o governo não quer concorrer com o setor privado.

Malucelli argumenta que, de acordo com estatísticas da Pasa, o mercado brasileiro de garantia multiplicou por quatro desde 2006, saindo de US\$ 90,2 milhões em prêmios para US\$ 347,5 milhões em 2009. Só foi superado pela Venezuela onde o faturamento em prêmios do setor cresceu 66% no mesmo período, comparado a uma média de crescimento na região de 19%. O crescimento econômico e o investimento público e privado em infraestrutura explicam essa evolução.

Já o governo alega falta de capacidade das seguradoras para indenizar eventuais sinistros em obras e projetos estimados em mais de R\$ 200 bilhões para os próximos seis anos. De fato, crescimento de faturamento é diferente de assunção de riscos, mas mesmo do ponto de vista de capacidade, as seguradoras brasileiras não deixariam a desejar, garante o consultor Gustavo Mello, sócio da corretora Correcta e professor Fundação Escola Nacional de Seguros (Funenseg).

Assim como os bancos têm limites para assumir operações de crédito de acordo com seu capital e patrimônio, as seguradoras também seguem parâmetros para assumir

riscos, de acordo com regras de solvência e capital mínimo exigidos pela Superintendência de Seguros Privados (Susep). Enquanto os bancos podem alavancar até nove vezes seu capital em operações de crédito, as seguradoras podem tomar até cinco vezes seu patrimônio em riscos segurados.

Com base em estatísticas oficiais da Susep, Mello calculou em R\$ 243 bilhões a capacidade do mercado brasileiro para assumir riscos do seguro garantia. Esse número é o resultado da soma do potencial de assunção de riscos das seguradoras que operaram seguro garantia no ano passado, com o resseguro contratado por aquelas mesmas companhias no exterior.

Pelos números da Susep, 23 empresas que operaram em seguro garantia em 2009 tinham patrimônio total de R\$ 21,6 bilhões, o que as credenciava a tomar até R\$ 63 bilhões em riscos de seguro (veja tabela), caso utilizassem toda a capacidade de alavancagem que seu patrimônio permite. No entanto, elas tomaram apenas R\$ 17,5 bilhões porque muitas delas não são especialistas em seguro garantia, operam preferencialmente outros ramos e emitiram apenas algumas apólices de garantia por motivos específicos, às vezes para atender ao pedido especial de um cliente, outras para manter "um pé" no mercado.

Mello identificou, pelas estatísticas, que essas empresas ficaram com apenas 35% do risco contratado, em média, tendo distribuído a maior parte (65%) no mercado de resseguros local e internacional. Na hipótese de esse ser o padrão de retenção de riscos (35%), os R\$ 63 bilhões poderiam chegar a R\$ 243 bilhões, considerando a distribuição no mercado de resseguros. A operação de resseguro é essencial para o funcionamento do seguro garantia já que trata-se de assegurar o cumprimento de obras em valores muitas vezes superiores ao capital das companhias de seguros. Por exemplo, enquanto o patrimônio das seguradoras analisadas por Mello totalizou pouco mais de R\$ 20 bilhões, só a construção da usina hidrelétrica de Belo Monte, o maior projeto em que o setor está envolvido hoje, ultrapassa os R\$ 30 bilhões.

[<volta>](#)

Valor Econômico

19 de julho

Subsídio atrairá pescador estrangeiro

Para garantir o abastecimento do mercado interno e o cumprimento da cota de pesca assumida pelo país em acordos internacionais, o Brasil voltará a arrendar embarcações estrangeiras. O Ministério da Pesca lançará, nesta semana, um edital com as regras para o arrendamento, suspenso desde 2008. O governo não cobrará taxa de operação dos estrangeiros e dará isenção de ICMS e subsídios ao óleo diesel usado pelas embarcações, iguais aos concedidos à frota nacional.

O Brasil voltará a arrendar embarcações estrangeiras para explorar as águas territoriais e garantir o abastecimento do mercado interno e o cumprimento da cota de pesca assumida pelo país em acordos internacionais.

O Ministério da Pesca e Aquicultura lançará, nesta semana, um edital com as regras para o arrendamento, suspenso desde 2008. Para atrair interessados, o governo não cobrará nenhuma taxa de operação dos estrangeiros e garantirá isenção de ICMS e subsídios diretos ao óleo diesel usado por essas embarcações - o litro do óleo pode custar R\$ 1,65, estima o governo. A frota nacional tem esse mesmo direito.

"É uma política transitória, mas necessária para produzir pescados, cumprir nossa cota, absorver tecnologia, qualificar pessoal embarcado e gerar divisas", diz o secretário de Planejamento e Ordenamento do Ministério da Pesca, Karin Bacha.

O país tem hoje 4 mil barcos industriais em operação, mas dedicados apenas às águas costeiras. Daí, a necessidade de atrair grandes barcos estrangeiros para capturar pescados em 3,5 milhões de km² na zona econômica exclusiva e em águas internacionais próximas. O governo criou um programa para financiar novas embarcações, mas até agora só 15 barcos estão em construção.

O objetivo é elevar a fatia em um negócio que beira os US\$ 4 bilhões no mundo. A frota nacional industrial também é composta por 30 mil barcos de pesca artesanal - lagostas no Norte-Nordeste e camarões no Sudeste-Sul.

Em 2008, o Brasil conseguiu elevar sua cota de captura de 2,8 mil para 4,72 mil toneladas de atum espadarte, o mais caro e cobiçado no exterior. Mas só tem conseguido cumprir metade desse compromisso. "Se não capturarmos, temos que ceder a cota. E temos atrativos fortes como áreas muito próximas da costa, custos baixos, e os pescados podem ser exportados ainda frescos, além de termos boa logística de portos e terminais pesqueiros", explica Karin Bacha. O país já é o terceiro entre os 13 maiores produtores de atuns no Oceano Atlântico.

O governo espera aumentar o histórico de captura em águas territoriais para garantir a cota anual na Comissão Internacional para Conservação do Atum do Atlântico (ICCAT), responsável pelo controle da pesca em alto mar no Oceano Atlântico e no Mar Mediterrâneo. "Isso nos dá mais poder para negociar e criar cotas", afirma Bacha. A cota de atum espadarte permaneceu em 2,8 mil toneladas ao longo de toda a década de 1990. Em 1999, o país capturou 4,72 mil toneladas e usou isso para elevar sua cota. Mas, em 2008, pescou apenas 3,4 mil toneladas.

No edital, o Ministério da Pesca deve prever arrendamento de 25 embarcações industriais de até 30 metros, com capacidade de captura para 150 toneladas. Os contratos valerão por dois anos, prorrogáveis por igual período. Ao menos 15 barcos serão dedicados à captura de atuns do tipo espadarte. Os demais vão pescar outras espécies de atuns, como albacoras e bonitos-listrados. "A pescaria é dirigida para todo o litoral brasileiro, mas ficará concentrada na faixa do Espírito Santo até o Nordeste", informa Karin Bacha. Em 2009, o Brasil exportou 232 mil toneladas de espadartes e 750 mil de outros atuns.

Não haverá cota para a captura, já que os volumes não devem ser ultrapassados em razão do tipo de embarcação. Os barcos estrangeiros, que deverão firmar contratos com empresas ou cooperativas nacionais para operar sob bandeira brasileira, devem vir de países como Japão, Espanha e Estados Unidos, donos das maiores e mais eficientes frotas pesqueiras do mundo.

O governo aposta nas contribuições dos estrangeiros para modernizar a pesca nacional. Os barcos brasileiros, em operação no Sul, Sudeste e Norte, são feitos de madeira e têm apetrechos para a pesca costeira. Os arrendados vêm para a pesca oceânica, são feitos de aço, têm autonomia grande e tripulação treinada na modalidade de espinhel (um cabo cheio de anzóis). "Eles pescam em águas internacionais, mas têm que exportar de portos brasileiros", lembra o secretário. Para isso, o país oferece vários terminais pesqueiros: Cabedelo (PB), Natal (RN), Ilhéus e Salvador (BA), Itaipava (ES), Rio de Janeiro (RJ), Laguna e Itajaí (SC) e Rio Grande (RS).

[<volta>](#)

Correio Braziliense

19 de julho

Ponto a ponto

Novo censo é a chave para o crescimento

Depois de 10 anos, IBGE volta a realizar um levantamento populacional no país. Dados vão subsidiar a formulação de políticas públicas

Daqui a duas semanas, o país vai passar por uma nova radiografia. O Censo 2010 ganhará as ruas das 5.565 cidades espalhadas de norte a sul para, depois de uma década, mapear como as pessoas vivem, quanto ganham, o que fazem, se estudam e o que possuem. Essas e outras informações recolhidas pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas (IBGE) devem confirmar mudanças de hábitos importantes, fruto da estabilidade econômica, do controle da inflação e da melhoria da distribuição de renda.

A receita para crescer mais e de maneira contínua nos próximos anos dependerá de como os dados serão tratados. O alerta dos especialistas não serve apenas ao Brasil. Até 2012, cerca de 150 outras nações ricas, pobres e em desenvolvimento também pretendem atualizar-se. Para a hondurenha Marcela Suazo, diretora regional para América Latina e Caribe do Fundo de População das Nações Unidas (Unfpa), os diagnósticos precisam ter um propósito claro e a melhor difusão possível. "A informação não serve apenas aos governos para decidir políticas, mas é útil para a cidadania, principalmente, para a sociedade conhecer-se a si mesma", diz Marcela Suazo.

Diante dos desafios que estão sobre a mesa, a diretora da Unfpa ressalta a grande capacidade instalada disponível em várias regiões para gerar desenvolvimento.

Segundo ela, trata-se de uma oportunidade única que deve ser aproveitada ao máximo. A seguir, os principais trechos da entrevista ao Correio.

Censo 2010

O que não se conta, não existe. Uma vez coletado os dados, é muito importante analisar e focar os espaços onde existam concentrações de populações que não estão recebendo os benefícios do desenvolvimento. E não só geograficamente. Pode-se identificar os grupos e tomar as decisões não só para as políticas públicas, mas olhar as políticas públicas acompanhadas de recursos, de ferramentas, de instrumentos e de mecanismos que vão eliminando as barreiras ao acesso.

Mortalidade materna

É muito importante reconhecer que em países da região as médias de mortalidade materna são um dado em nível geral, mas quando vamos a comunidades específicas, como indígenas e afrodescendentes, esses mesmos números gerais podem subir até 400%. O Brasil fez um esforço nos últimos anos para ir avançando como um compromisso, em um marco mais internacional. Creio que é importante não desvincular as políticas econômicas das plataformas sociais, porque, por um lado, um país precisa crescer e para isso precisa tomar decisões para fazer investimentos. Mas esse crescimento tem de sustentar uma plataforma social, de serviços e de acesso para que essa distribuição do crescimento possa significar ou converter-se em melhores condições para as pessoas.

Crescimento e pobreza

O Brasil são muitos países dentro de um território só. O Censo será importante para o país, que é grande, mas também para os menores e para os menores ainda. Há uma diferenciação de capacidade e possibilidades em países que experimentaram um crescimento do PIB, mas também há experiências existosas em países onde o crescimento é pequeno. Só o crescimento econômico não é o bastante para reduzir a pobreza. Há decisões políticas que precisam ser acompanhadas de pressupostos, de princípios como a universalidade.

Qualidade do investimento

Não necessariamente é preciso haver maiores investimentos, mas melhores investimentos. Como é investido? Em que é investido? Ao analisar as informações do Censo é possível saber onde investir e avaliar os ângulos para saber como investir.

Bônus demográfico

Temos, neste momento, mais gente no mundo em idade de trabalhar, de produzir, temos menos crianças e adultos para cuidar. É uma janela, é uma oportunidade na qual é preciso fazer políticas dirigidas às populações para garantir as oportunidades de capacitação, de formação, para os trabalhos que a produção necessita para gerar oportunidades e fazer a economia crescer. Em 2050 não haverá esse bônus demográfico. Temos uma capacidade instalada para gerar desenvolvimento. É uma oportunidade única e para aproveitar precisamos da informação para saber identificar onde investir, em que e como investir.

Chance única

Há países que se aproveitaram dessa chance, como Chile e Argentina. Há países na

região, com mais de 50% da população jovem, que seguem se aproveitando. O Brasil é um bom exemplo porque vem tomando decisões de políticas públicas para integrar o crescimento econômico com uma plataforma social, o que tem contribuído para melhorar seus indicadores.

Caribe

Outros países também estão fazendo censos, mas no Caribe o trabalho será importantíssimo. São muitas nações pequenas, com recursos limitados. Essa rodada de censos é fundamental para termos mais informações sobre a realidade.

Universalização

Uma vez que temos a informação é preciso garantir que ela se distribua. A informação não serve apenas aos governos para decidir políticas, mas é útil para a cidadania, principalmente, para a sociedade conhecer a si mesma. Para a sociedade ter consciência dos espaços, mobilizar-se. É fundamental a participação das pessoas nesse processo e não só na mobilização, mas na garantia da política pública. O acesso à informação é muito importante, assim como a confiabilidade.

Para saber mais
Últimos preparativos

Com quase tudo pronto para começar o levantamento, o IBGE treina presencialmente a partir de hoje os futuros recenseadores. Ao todo, serão 191.972 profissionais contratados temporariamente e mais de 30 mil servidores envolvidos. A coleta terá início em 1º de agosto e os primeiros resultados deverão ser divulgados em dezembro.

As visitas vão se estender por aproximadamente 58 milhões de domicílios. Nessa operação, o orçamento total previsto para ser gasto é de R\$ 1,4 bilhão. Os dados coletados deverão ser compartilhados entre países que manifestarem interesse em recebê-los ou que mantêm acordos de cooperação internacional.

O Brasil é reconhecido mundialmente pela grande capacidade de realizar censos. A experiência do IBGE é elogiada principalmente na América Latina. As ferramentas utilizadas pelo órgão são utilizadas como modelo por outros institutos. A versão 2010 da contagem populacional vem sendo observada com atenção por nações do Caribe, que sonham em implantar sistemas semelhantes aos adotados no Brasil para medir suas populações.

[<volta>](#)

Diário do Comércio
19 de julho

Estudo de viabilidade já começou

Também está sendo avaliada a ligação do lago mineiro com a Hidrovia Tietê-Paraná.

Os estudos de viabilidade econômica para a implantação da Hidrovia do Lago de Furnas, entre o Sul de Minas e região Centro-Oeste do país, já começaram a ser feitos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq). O empreendimento deverá estar em operação até 2014.

Segundo o coordenador do Projeto Hidrovia e ex-prefeito de Alfenas (Sul de Minas), Pompílio Canavez, o protocolo entre o Ministério dos Transportes e os municípios da região, que permitiu o início dos estudos de viabilidade - que devem levar cerca de seis meses para serem concluídos - foram assinados no início de julho.

Conforme ele, a via principal entre Alfenas e Formiga (Centro-Oeste) terá 250 quilômetros de extensão. "Além disso, serão criados diversos ramais interligando as cidades da região", disse. O lago de Furnas banha 37 municípios no Estado.

Os aportes necessários para a implantação da hidrovia não deverão ser muito grandes, conforme o coordenador, já que a profundidade e a largura do lago possibilitam a navegabilidade das barcaças. De acordo com Canavez, os maiores investimentos deverão ser feitos na sinalização da hidrovia e na criação de uma carta náutica. Além disso, inversões deverão ser realizadas na construção de portos na área.

A implantação do empreendimento já atrai a atenção da iniciativa privada, de acordo com o coordenador do projeto. Segundo ele, uma empresa do segmento de calcário deverá realizar investimentos em Carmo do Rio Claro, mas dependerá da construção de um porto para o escoamento da produção.

Canavez lembrou que o Sul de Minas é um importante polo do agronegócio de Minas Gerais. Em alguns municípios também há forte presença de indústrias do setor de autopeças. Além disso, a hidrovia poderá fomentar o turismo na região de Furnas, que conta com cerca de 250 estabelecimentos voltados para o setor, conforme dados da Prefeitura de Alfenas.

Ainda de acordo com o coordenador, também está sendo avaliado um projeto para a ligação de Furnas com a Hidrovia Tietê-Paraná, o que contribuiria de forma significativa para o transporte de produtos entre o Sul do país e Minas Gerais. "Seriam necessários somente investimentos em eclusas", afirmou.

Além da Hidrovia do Lago de Furnas, a Hidrovia do São Francisco, entre Pirapora (Norte de Minas) e Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), receberá investimentos da ordem de R\$ 426 milhões entre 2011 e 2014. As obras de melhoria do corredor logístico foram incluídas na segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2).

Do total a ser investido, aproximadamente R\$ 340 milhões serão destinados a obras na calha do rio São Francisco. Conforme já informado, também será necessária a dragagem do curso d'água.

Serão destinados R\$ 84 milhões aos terminais portuários no corredor logístico, em Pirapora, Ibotirama e Juazeiro, na Bahia. As intervenções serão voltadas para a

modernização e melhoria dos portos. A hidrovia vem sendo subaproveitada nos últimos anos e poucas embarcações navegam pelo São Francisco.

[<volta>](#)

Diário do Comércio

19 de julho

Novo DI já está atraindo investidores

Projeto executivo do Centro Empresarial de Contagem deverá ser finalizado nos próximos 15 dias.

O projeto executivo do Centro Empresarial de Contagem (Cecon), na Região Metropolitana de Belo Horizonte (RMBH), deverá ser finalizado nos próximos 15 dias, conforme o secretário de Desenvolvimento Econômico do município, Leonardo Antunes. O empreendimento já atrai a atenção de investidores, que estão negociando com a administração municipal.

Conforme o secretário, após a finalização do projeto executivo, a prefeitura deverá iniciar o processo de licenciamento ambiental do novo distrito industrial (DI) da cidade.

O empreendimento, lançado em abril pela administração municipal, já é alvo de negociações com empresas que pretendem instalar unidades no local. Segundo Antunes, entre os empreendimentos de grande porte que poderão operar no distrito está uma companhia do ramo de tecnologia.

Além disso, de acordo com o secretário, empresas de diversos segmentos, entre eles o automotivo, estão interessadas em investir no Cecon. Antunes não revelou os nomes dos empreendimentos, em virtude do sigilo pedido por estas empresas.

De acordo com o secretário, também está em negociação, com uma empresa do ramo imobiliário, a criação de um fundo para financiar a construção dos prédios das indústrias que serão instaladas no centro empresarial.

A construção do empreendimento vem sendo preparada pela administração municipal desde o ano passado. Em meados de 2009, a Secretaria de Desenvolvimento Econômico de Contagem já trabalhava na viabilização do DI.

Ainda não há projeções sobre o total a ser aportado no distrito industrial. Mas o secretário ressaltou que o novo distrito fomentará a arrecadação do município. "Somente com o desmembramento do terreno haverá aumento de R\$ 9 milhões na arrecadação do Imposto Predial Territorial Urbano (IPTU)", disse.

A expectativa é que o DI entre em funcionamento em dois anos. Isso porque ainda é necessário realizar o desmembramento do terreno de aproximadamente 4 milhões de

metros quadrados, próximo à Centrais de Abastecimento de Minas Gerais (Ceasa Minas), além realizar as obras de infraestrutura na área.

As intervenções, conforme já informado, ficarão a cargo da Elo S/A, que é proprietária da área, e deverão demandar aportes da ordem de R\$ 60 milhões.

De acordo com Antunes, os centros industriais em Contagem estão praticamente sem áreas para as empresas interessadas em investir na cidade, o que tornou necessária a instalação de um novo DI.

Contagem conta com quatro distritos atualmente. Entre eles o DI Coronel Juventino Dias, conhecido como Cidade Industrial. Recentemente, foram realizados investimentos de R\$ 2,5 milhões em obras de revitalização por parte da prefeitura. O empreendimento é administrado pela Companhia de Desenvolvimento Econômico de Minas Gerais (Codemig).

A Cidade Industrial foi criada em 1950 e foi o primeiro DI de Minas Gerais. O distrito possui cerca de 3 milhões de metros quadrados e grande parte das áreas está ocupada por indústrias.

Além da Cidade Industrial, Contagem possui os DIs Pentagna Guimarães, Inconfidentes e o Cinco, que está completando 40 anos de implantação neste mês. Nestes distritos estão instaladas cerca de 1,3 mil indústrias.

Contagem vem atraindo diversos investimentos após a reaquecimento da economia brasileira. Entre os aportes já anunciados no município está a implantação da fábrica do grupo mexicano Bimbo.

A companhia do setor alimentício é detentora das marcas Pullman, Firenze, Ana Maria, Nutella, Laura e Plus Vita. A planta será instalada em uma área de 5 mil metros quadrados no Cinco. Os investimentos não foram revelados.

[<volta>](#)

Diário do Comércio

19 de julho

Obras podem ser iniciadas ainda neste exercício

Cronograma está dentro do prazo.

As obras de readequação e modernização do Anel Rodoviário de Belo Horizonte devem ter início ainda neste ano. De acordo com o vice-prefeito da Capital, Roberto Carvalho, a licitação para as intervenções está em curso e já foi realizada a abertura das propostas. A expectativa da prefeitura é que dentro de no máximo dois meses o processo seja concluído.

"Se tudo correr dentro do prazo, as intervenções terão início ainda no segundo semestre deste ano", afirmou. Conforme o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (Dnit), a empresa vencedora da concorrência terá o prazo de 36 meses para concluir as obras, a contar da data de assinatura do contrato.

De acordo com informações do Dnit, as empresas habilitadas são: Ivaí Engenharia de Obras S/A, A.R.G. Ltda, Odebrecht Serviços de Engenharia e Construção S/A, Consórcio Aterpa/Redran/M. Martins, Consórcio Barbosa Melo/Helena & Fonseca/Serveng/Cros/Pavotec e Consórcio Camter/Convap/Egesa/Fidens/Realidade.

Orçadas com teto de R\$ 837,756 milhões, as obras serão financiadas com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento 2 (PAC 2), do governo federal. O projeto executivo prevê melhorias em 31 quilômetros de via, que, conforme o Dnit, recebe tráfego diário de aproximadamente 110 mil veículos.

Segundo o vice-prefeito, a prioridade dos trabalhos será definida em comum acordo pela prefeitura e o Dnit, de acordo com a necessidade de melhorias em cada trecho. Mas não será necessário o fechamento das pistas, já que os trabalhos ocorrerão nas laterais da rodovia.

Além disso, conforme a PBH, as travessias que estão em situação mais delicada também serão revitalizadas. Entre elas, a praça São Vicente, que é um dos principais gargalos para quem transita pelo Anel Rodoviário. Outro exemplo é a ligação do Anel à Via Expressa, já que hoje não existe nenhuma interseção adequada.

Dentre as intervenções previstas pelo projeto estão a pavimentação com concreto de 31 quilômetros da via, o que vai reduzir a demanda por manutenção contínua na pista, o alargamento dos viadutos existentes, a implantação de obras de arte ligando os dois lados do anel, melhorias nas marginais, barreiras de segurança e nova sinalização.

Haverá ainda a construção de 11 trincheiras de acesso, seis viadutos, ampliação das obras de arte existentes, recuperação das avenidas laterais, implantação de complexos viários e instalação de oito passarelas. O projeto executivo foi elaborado pela Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg) a pedido da PBH.

Os trabalhos acontecerão em duas etapas. A readequação da alça deve ser concluída, de acordo com as projeções do Dnit, em três anos. A primeira etapa, orçada em R\$ 281,683 milhões, contempla a melhoria de 15,5 quilômetros da via e a segunda, que demandará recursos de R\$ 555,892 milhões, promoverá a requalificação de mais 15,8 quilômetros de pista.

No entanto, segundo a prefeitura, como os recursos do PAC 2 ainda não foram alocados, o cronograma das obras não está definido.

As intervenções serão realizadas em toda a extensão do Anel Rodoviário, que foi inaugurado na década de 1950. Desde então, a via recebeu apenas uma duplicação em meados de 1970 e chegou a ser declarada em "estado de calamidade".

O reconhecimento da situação pelo governo federal aconteceu por meio da Portaria 905, de 28 de setembro de 2009, publicada no "Diário Oficial da União" (DOU).

[<volta>](#)

Diário do Comércio

19 de julho

Rio fará captação de R\$ 10 bilhões

Rio - O prefeito do Rio, Eduardo Paes (PMDB), afirmou ontem que a cidade poderá captar mais R\$ 10 bilhões após a assinatura na próxima segunda-feira de uma medida provisória que flexibiliza o endividamento dos municípios que receberão jogos da Copa.

"O presidente Lula vai fazer uma justiça com os municípios, que têm capacidade de endividamento muito restrita. No caso dos municípios, a capacidade de endividamento é exatamente igual à quantidade de receitas correntes líquidas. Nos estados, a proporção é de dois para um. Ele vai equiparar a situação em cidades que têm Olimpíada e Copa do Mundo e abrir a possibilidade de contrair novos empréstimos", disse. A medida tem o objetivo de acelerar o cronograma de obras. A Fifa tem mostrado preocupação com o andamento das obras para a Copa de 2014.

Paes participou ontem da assinatura de uma parceria entre a Prefeitura do Rio, o Ministério do Trabalho e Emprego (MTE) e a Caixa Econômica Federal (Caixa) para a liberação de R\$ 3,5 bilhões do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS). Os recursos serão investidos no projeto "Porto Maravilha", de revitalização da zona portuária do Rio, um dos principais planos da cidade para as Olimpíadas de 2016.

Para viabilizar a operação, foi aprovada uma resolução no âmbito do Conselho Curador do FGTS para autorizar que o dinheiro possa ser aplicado em operações urbanas consorciadas, que conjugam diversos tipos de obras com recursos do setor público e da iniciativa privada. Antes disso, os recursos só podiam ser usados separadamente em habitação, saneamento, infraestrutura ou transportes, mas não em projetos que integrem todas as áreas.

O ministro do Trabalho, Carlos Lupi, disse que o rendimento do FGTS com esse tipo de operação é o triplo do rendimento normal. "Queremos que o trabalhador possa ganhar mais", disse.

O vice-presidente de Fundos de Governo e Loterias da CEF, Wellington Moreira Franco, disse que os recursos dão tranquilidade para a execução das obras. "Vamos constituir um fundo e o FGTS vai colocar R\$ 3,5 bilhões. A prefeitura colocará recursos e haverá a possibilidade de venda de Certificado de Potencial Adicional de Construção (Cepacs) para a iniciativa privada", disse.

Os recursos do FGTS serão usados na segunda fase do projeto "Porto Maravilha" e deverá ser usado na reurbanização de 40 vias. **(FP)**

[<volta>](#)

Diário do Comércio

19 de julho

Espaço aéreo preparado

São Paulo - A Aeronáutica respondeu ontem às críticas do presidente da Confederação Brasileira de Futebol (CBF), Ricardo Teixeira, e, em entrevista coletiva em São Paulo, afirmou que até 2013 já estará preparada não só para a Copa do Mundo de 2014 como para as Olimpíadas de 2016.

De acordo com o coronel Frederico Moretti, chefe do Serviço Regional de Proteção ao Voo de São Paulo (SRPV-SP), desde 2007 foram investidos R\$ 150 milhões em equipamentos, infraestrutura e pessoal para ampliar a capacidade de controle aéreo da região que cobre São Paulo e o Rio e que corresponde a 40% do tráfego aéreo do país. Em São Paulo, os operadores ampliaram a capacidade de controle simultâneo de 30 para 45 aeronaves e, até 2012, esperam chegar a 60 aviões.

Mas Moretti admitiu que, com os aeroportos em operação, do tamanho que estão - Congonhas, Guarulhos e Viracopos -, o estado não tem condições de receber todos esses aviões. "Do mesmo modo que estamos nos preparando, a Infraero também está. Nosso planejamento não é só para a Copa, mas vai até 2020. Trabalhamos com uma expectativa de crescimento anual de 10% a 15%."

Mas, questionado sobre a capacidade atual da Infraero, o coronel respondeu: "A infraestrutura hoje, 16 de julho, não absorve 60 aeronaves simultaneamente. Segundo Moretti, a Aeronáutica não foi informada sobre a criação de um aeroporto, mas, ainda que ele seja instalado, a nova "divisão" dos céus em São Paulo e Rio poderá dar conta do controle aéreo.

"A construção de um terceiro aeroporto em São Paulo demandará um estudo de nossa parte para adequar a organização do espaço aéreo. □ uma demanda que seria gerada a mais. Mas o espaço aéreo já está dimensionado para absorver esse aumento.

Durante o lançamento da logomarca da Copa do Mundo 2014, Teixeira havia afirmado, na África do Sul que os três grandes problemas que o país tem para a Copa são, inevitavelmente, aeroporto em primeiro, aeroporto em segundo e aeroporto em terceiro.

[<volta>](#)

Diário do Comércio

19 de julho

Estudo de viabilidade já começou

Também está sendo avaliada a ligação do lago mineiro com a Hidrovia Tietê-Paraná.

Os estudos de viabilidade econômica para a implantação da Hidrovia do Lago de Furnas, entre o Sul de Minas e região Centro-Oeste do país, já começaram a ser feitos pelo Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) e pela Agência Nacional de Transporte Aquaviário (Antaq). O empreendimento deverá estar em operação até 2014.

Segundo o coordenador do Projeto Hidrovia e ex-prefeito de Alfenas (Sul de Minas), Pompílio Canavez, o protocolo entre o Ministério dos Transportes e os municípios da região, que permitiu o início dos estudos de viabilidade - que devem levar cerca de seis meses para serem concluídos - foram assinados no início de julho.

Conforme ele, a via principal entre Alfenas e Formiga (Centro-Oeste) terá 250 quilômetros de extensão. "Além disso, serão criados diversos ramais interligando as cidades da região", disse. O lago de Furnas banha 37 municípios no Estado.

Os aportes necessários para a implantação da hidrovia não deverão ser muito grandes, conforme o coordenador, já que a profundidade e a largura do lago possibilitam a navegabilidade das barcas. De acordo com Canavez, os maiores investimentos deverão ser feitos na sinalização da hidrovia e na criação de uma carta náutica. Além disso, inversões deverão ser realizadas na construção de portos na área.

A implantação do empreendimento já atrai a atenção da iniciativa privada, de acordo com o coordenador do projeto. Segundo ele, uma empresa do segmento de calcário deverá realizar investimentos em Carmo do Rio Claro, mas dependerá da construção de um porto para o escoamento da produção.

Canavez lembrou que o Sul de Minas é um importante polo do agronegócio de Minas Gerais. Em alguns municípios também há forte presença de indústrias do setor de autopeças. Além disso, a hidrovia poderá fomentar o turismo na região de Furnas, que conta com cerca de 250 estabelecimentos voltados para o setor, conforme dados da Prefeitura de Alfenas.

Ainda de acordo com o coordenador, também está sendo avaliado um projeto para a ligação de Furnas com a Hidrovia Tietê-Paraná, o que contribuiria de forma significativa para o transporte de produtos entre o Sul do país e Minas Gerais. "Seriam necessários somente investimentos em eclusas", afirmou.

Além da Hidrovia do Lago de Furnas, a Hidrovia do São Francisco, entre Pirapora (Norte de Minas) e Juazeiro (BA) e Petrolina (PE), receberá investimentos da ordem de R\$ 426 milhões entre 2011 e 2014. As obras de melhoria do corredor logístico foram incluídas na segunda etapa do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2).

Do total a ser investido, aproximadamente R\$ 340 milhões serão destinados a obras na calha do rio São Francisco. Conforme já informado, também será necessária a dragagem do curso d'água.

Serão destinados R\$ 84 milhões aos terminais portuários no corredor logístico, em Pirapora, Ibotirama e Juazeiro, na Bahia. As intervenções serão voltadas para a modernização e melhoria dos portos. A hidrovia vem sendo subaproveitada nos últimos anos e poucas embarcações navegam pelo São Francisco.

[<volta>](#)

Diário do Comércio

19 de julho

Inversão no porto do Rio

A Prefeitura do Rio de Janeiro, o Ministério do Trabalho e a Caixa Econômica Federal formalizam, na última sexta-feira, parceria para liberação de R\$ 3,5 bilhões do FGTS para o projeto Porto Maravilha. Os recursos serão destinados à segunda fase da revitalização da zona portuária carioca, que prevê a demolição do Elevado da Perimetral e a reurbanização de 40 quilômetros de vias, entre outras obras. A primeira fase do projeto começou em junho do ano passado e inclui a construção, na área da Praça Mauá, do Museu de Arte do Rio e do Museu do Amanhã.

[<volta>](#)

Diário do Comércio

19 de julho

Setor ferroviário comemora

Brasília - A implantação do projeto do trem-bala poderá levar a um incremento de ao menos 30% ao ano no faturamento da indústria ferroviária do país. Esta é a expectativa do presidente da Associação Brasileira da Indústria Ferroviária (Abifer), Vicente Abate.

Segundo ele, o setor já vem se recuperando da queda causada pela crise financeira internacional de 2008 e o faturamento previsto para 2010 deverá ser um pouco superior ao de dois anos atrás quando chegou a R\$ 2,6 bilhões.

Abate afirmou que, como o governo cumpriu no edital do trem-bala a promessa de determinar que parte do equipamento do projeto fosse nacional, o trem-bala sozinho deverá levar a um incremento de receita de R\$ 600 milhões a R\$ 900 milhões ao ano.

"Nós pedimos 60% de nacionalização, mas o edital prevê menos que isso no início com crescimento para os anos seguintes. Acho que isso será muito importante também para

a geração de empregos no setor", afirmou Abate. O edital do trem-bala prevê o leilão para o fim deste ano e a expectativa do governo é que as obras comecem ao fim de 2011.

[<volta>](#)

Jornal do Comércio-RS

19 de julho

Ministro critica impasse na gestão dos pedágios

O impasse entre governo federal e estadual sobre quem ficará com a gestão dos seis polos de concessões de rodovias federais está longe de terminar. O ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, comparou, na sexta-feira, o desfecho da pendência, gerada desde a devolução pela governadora Yeda Crusius dos trechos concedidos à União, a contratos de locações. Segundo Passos, "no final do contrato de um imóvel, o inquilino não passa na imobiliária, joga a chave e vai embora". Com isso, reforçou o papel do grupo de trabalho criado para fazer balanço dos contratos, incluindo avaliação patrimonial, relação com concessionárias e eventual passivo na gestão pelo governo.

A administração das rodovias se encerra em 2013. Após fracassar na tentativa, em 2009, de aprovar o programa Duplica RS, que trazia ampliação do atual contrato e mesmas regras de pedágios, Yeda decidiu rescindir o compromisso com as estradas.

Passos aguarda a indicação de representantes do Estado para compor o GT, instalado na última semana e com 90 dias para concluir sua tarefa. Na quinta-feira, a governadora enviou documento ao ministério, mas Passos disse que só comentará o ofício após avaliação da área jurídica. "Queremos fazer tudo com critério e responsabilidade. Trata-se de patrimônio público."

Na sua passagem pelo Estado, para abertura do seminário internacional O Transporte Fluvial e Lacustre Brasil-Uruguai, na Federação das Indústrias do Estado (Fiergs), Passos aproveitou para visitar as obras da BR-101 Sul.

O governo promete finalizar o trecho gaúcho até dezembro, obra avaliada em R\$ 980 milhões. Ele ainda assegurou que a segunda ponte do Guaíba, em estudo pelo Departamento Nacional de Infraestrutura (Dnit), será erguida. "A obra sai e o governo vai fazer."

Ainda em 2010, o governo quer contratar o projeto executivo, que dimensionará traçado e custos. A intenção é erguer a ligação até 2014, visando à Copa do Mundo. "Será um investimento estimado em R\$ 400 milhões", calculou Passos. Segundo o ministério, a União está aplicando R\$ 4 bilhões em projetos em execução no Estado, como a duplicação da BR-392 entre Pelotas e Rio Grande e a construção da BR-448, a Rodovia do Parque, na Região Metropolitana. Para os próximos anos, ele projeta mais R\$ 5 bilhões.

Uma das próximas iniciativas a sair do papel é a duplicação da BR-116 Sul, entre Camaquã e Pelotas. O edital sairá em agosto, com custo de R\$ 140 milhões e divisão em dez lotes.

O presidente da Fiergs, Paulo Tigre, considera os investimentos decisivos para reduzir custos, além de diversificar os modais de transporte. O seminário discutiu a implantação da hidrovia Brasil-Uruguai. Sobre a novela das praças de pedágios, Tigre defende visão de estado na hora de definir modelo e condições de operação. "Não adianta pedágio caro se faltam estradas", cobrou. Alternativas de modais, segundo ele, também ajudam a equilibrar os interesses. Hoje 85% das cargas são transportadas por estradas no Estado. No País, a taxa é de 54%.

Porto Novo do Rio Grande deve ser adaptado para receber barcaças *Jefferson Klein*

O Porto Novo do Rio Grande, que já se encontra na segunda etapa do projeto de modernização que prevê a reconstrução de 1,125 mil metros do cais, pode receber mais uma melhoria. O diretor de Desenvolvimento Operacional da Secretaria de Portos da Presidência da República, Wilson do Egito Coelho Filho, levanta a ideia de adaptar a estrutura à operação de barcaças, além dos navios tradicionais.

Ele comenta que os depoimentos dados no seminário O transporte fluvial e lacustre Brasil-Uruguai, realizado na sexta-feira, na Fiergs, apontam que existe essa demanda. Coelho Filho argumenta que a Secretaria de Portos está investindo em torno de R\$ 108 milhões na modernização do Porto Novo, e ajustá-lo para receber barcaças não implicaria custos mais altos. A adequação é necessária, pois caso contrário a barcaça ficaria muito abaixo do nível do cais. De acordo com ele, a reforma deverá ser concluída ao final de 2011.

Coelho Filho lembra ainda que o Terminal de Contêineres (Tecon) também avalia a implementação de um terminal para a operação com barcaças. Uma das causas da aceleração de futuros investimentos em terminais na região é a perspectiva da utilização da Lagoa Mirim. Essa ação permitirá a ligação do Uruguai e do Brasil, através da chamada hidrovia do Mercosul, intensificando a troca de mercadorias pela via fluvial. Um dos investidores nesse modal será a empresa Timonsur, formada por empreendedores uruguaios e brasileiros, que pretende instalar um porto na localidade uruguaia de La Charqueada, situada às margens do rio Cebollatí (afluente da Lagoa Mirim), no departamento de Treinta y Três. O vice-presidente-executivo da Timonsur, Juan José Mazzeo, relata que o projeto encontra-se em processo de financiamento.

Mas destaca que o acordo entre os governos brasileiro e uruguaio para o uso da Lagoa Mirim apressará a questão. O investimento é estimado em cerca de US\$ 30 milhões.

Outro empreendedor do lado uruguaio da Lagoa Mirim é a empresa Fadisol, que tem tradição na comercialização de grãos como soja, trigo e cevada. O grupo criou a companhia Hidrovia del Este com o objetivo de instalar um terminal no rio Tacuarí (também afluente da lagoa). O presidente da Fadisol e da Hidrovia del Este, Carlos J. Foderé, espera que em três meses seja dada a autorização do governo uruguaio para começar a construção do empreendimento. O investimento na estrutura, que deve

iniciar a operação em 2011, será de cerca de US\$ 15 milhões. Segundo ele, é possível captar pelo menos 50% da produção de grãos na região, que deve alcançar neste ano cerca de 500 mil toneladas. Como no local também se produz arroz e madeira, a expectativa é absorver também essas cargas.

Todos os projetos dependem de a hidrovia do Mercosul tornar-se realidade, mas isso é dado como certo por políticos e empresários. "Vai sair pelo cansaço", brinca o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Wilen Manteli. Ele argumenta que, com todo o debate e com os recursos disponíveis, somente "muita incompetência" pode impedir a consolidação da hidrovia. O dirigente enfatiza que sucessos da utilização das hidrovias podem ser observados em diversos lugares no mundo, como é o caso do Mississipi, nos Estados Unidos. Para ele, o Estado deve usar os rios como um recurso de captação de novas empresas.

[<volta>](#)

Agência Brasil

19 de julho

Bens de capital perdem espaço nas importações brasileiras em 2010

Essenciais para o aumento da produção industrial, os bens de capital (máquinas e equipamentos) estão perdendo espaço nas importações brasileiras. Apesar de continuarem a crescer, as compras desse tipo de mercadoria estão se expandindo em ritmo menor que os bens de consumo, estimulados pelo aquecimento da economia.

De acordo com o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, as compras de bens de capital cresceram 26,2% no primeiro semestre na comparação com o mesmo período do ano passado, contra aumento de 49% nos bens de consumo. Esse ritmo de crescimento reduziu a participação dos bens de capitais no total das importações do Brasil.

De janeiro a junho, os bens de capital representavam 21,8% das compras externas do país. Nos seis primeiros meses do ano passado, o percentual era de 24,8%. Em contrapartida, a participação dos bens de consumo subiu de 16,4% para 16,9%. A proporção das matérias-primas nas importações brasileiras passou de 46,2% para 46,8%.

O crescimento da compra de bens de consumo é resultado principalmente das importações de automóveis, que cresceram 72,3% no primeiro semestre. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, os países que mais vendem veículos ao Brasil são a Argentina, o México e a Coreia do Sul.

Para a economista Sandra Rios, consultora da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o repique nas importações de bens de consumo ainda não é preocupante porque as compras no exterior de bens de capital, usados na produção, continuam a crescer.

Na avaliação da especialista, o aumento nas importações de bens de consumo é resultado do momento atual da economia, que deve crescer de 6,5% a 7% neste ano segundo o ministro da Fazenda, Guido Mantega. “A participação dos bens de capital caiu [na pauta de importação brasileira], mas não porque o Brasil está comprando menos maquinário do resto do mundo. Quando a demanda doméstica cresce muito, é natural que haja reflexo no consumo”, explicou.

Segundo a economista, o processo é semelhante ao desempenho da balança comercial neste ano. Apesar de as exportações brasileiras terem crescido 26,5% no primeiro semestre de 2010 e registrarem níveis recordes, as importações subiram 43,9% no acumulado do ano, também influenciadas pelo ritmo da economia.

Apesar de as importações de bens de consumo estarem subindo em ritmo mais intenso que as de bens de capital, Sandra Rios descarta o risco de ameaça para a indústria nacional. “O Brasil tem uma produção diversificada e uma base industrial abrangente”, disse. Ela, no entanto, recomenda que o país invista na melhoria da competitividade dos produtos brasileiros, reduzindo a tributação sobre as exportações e facilitando o crédito.

[<volta>](#)

Porto Gente

19 de julho

SEP apresenta Projeto de Cabotagem em Fortaleza

Em processo de implementação, o Projeto de Incentivo à Cabotagem (PIC), que consiste na maior integração de portos regionais, será discutido durante o primeiro workshop, que acontecerá na próxima terça-feira (20), em Fortaleza. A Secretaria de Portos (SEP) afirma que essa dinâmica minimiza o custo da operação e melhora a logística dos portos nacionais.

Na oportunidade, o Coordenador Geral de Gestão da Informação da SEP, Luiz Hamilton Lima Mendonça apresentará o modelo ideal de utilização do transporte de cabotagem sob o enfoque da realidade do Estado do Ceará. Serão identificadas as cargas potenciais na área de influência do Porto do Mucuripe, bem como a elaboração de um cronograma de ações para o incremento da cabotagem a partir de Fortaleza. Para isso, estarão presentes no workshop os operadores portuários do Porto do Mucuripe e representantes de mais de 40 sindicatos ligados à exportação/importação de mercadorias.

O objetivo do PIC é incrementar a cabotagem entre os portos do Brasil, aumentando a participação do modal aquaviário na matriz de transporte brasileiro, a exemplo do que já acontece na Europa. Atualmente, o modal rodoviário concentra 58% do transporte de

cargas no Brasil, contra 25% de representação do modal ferroviário e 17% de representação do modal aquaviário.

No Porto do Mucuripe, administrado pela Companhia Docas do Ceará (CDC), a cabotagem representa 58% da movimentação de cargas registradas no primeiro semestre de 2010, totalizando 1.167.988 toneladas, entre Granel Líquido e Carga Geral Containerizada, sendo 1.090.623 toneladas de Cabotagem de Importação e 77.365 toneladas de Cabotagem de Exportação. Ao todo, o Porto do Mucuripe movimentou no primeiro semestre de 2010 o montante de 2.023.423 toneladas, entre Granel Líquido, Granel Sólido e Carga Geral, registrando crescimento de 26,52% em relação ao mesmo período do ano passado.

[<volta>](#)

Diário Catarinense

19 de julho

Entidades já se mobilizam contra a instalação do Estaleiro OSX

Organizações ambientais e associações de moradores da Grande Florianópolis começaram a se organizar contra a instalação do estaleiro OSX em Biguaçu. A Federação das Entidades Ecologistas Catarinenses (Feec) vai emitir um parecer esta semana. O órgão aguarda relatórios das ONGs associadas para se posicionar. A coordenadora da Feec, Jalila El Achkar, diz que até agora as organizações estavam tranquilas em relação ao estaleiro, já que o parecer do ICMBio regional não é favorável. – Se há pressão política para derrubar o parecer, aí é preciso um olhar diferente – afirma.

Na semana passada, ONGs e associações de moradores se reuniram para discutir o estaleiro. A presidente do Conselho Comunitário do Pontal do Jurerê, Heloisa Helena Wagner da Silva, destaca que a comunidade se preocupa com o que ocorrerá na praia caso a maré suba após a dragagem ser feita. O ICMBio apontou a possibilidade de que, com as obras, as ondas atinjam com mais força a Baía Norte e provoquem erosão.

Os moradores da Costeira da Armação, em Governador Celso Ramos, se preocupam com a possível liberação de arsênio durante o processo de dragagem. O elemento químico em excesso pode prejudicar a produção de marisco. Na cidade, 70% da população depende da pesca. Rosane Cherem de Abreu, da associação dos moradores do bairro, diz que os vizinhos são “100% contrários ao estaleiro”.

– Não é porque não queremos o desenvolvimento econômico, mas pela localização o estaleiro prejudicaria a maricultura e as três áreas de preservação ambiental – diz. A ONG Sea Shepherd protocolou pedido para a audiência em São José. A Montanha Viva questiona se a Fatma tem competência para licenciar.

[<volta>](#)

Só Notícias-MT

19 de julho

Mato Grosso deve ter R\$ 17 bilhões em obras para agilizar transporte

O setor de logística em Mato Grosso deve ter investimentos na ordem de R\$ 17 bilhões pelos próximos anos. A estimativa é do próprio Ministério dos Transportes. "Desses R\$ 17 bilhões, R\$ 10 bilhões vão ser de ferrovias e os outros R\$ 7 em rodovias. Todo esse planejamento já está traçado, decidido para o Estado", explicou, ao Só Notícias, o secretário de Política Nacional de Transportes do Ministério, Marcelo Perrupato. O valor previsto para o Estado (campeão brasileiro em produção de soja, algodão, carne e outros produtos) faz parte dos R\$ 28 bilhões estabelecidos para todas as "modalidades de transportes" para o vetor Centro Norte estabelecido pelo Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT) segundo explicou Perrupato. O plano prevê alternativas viáveis, por exemplo, para transporte de cargas.

Com a definição dos investimentos para ferrovias e rodovias matogrossenses, o próximo passo é viabilizar o sistema hidroviário. "A única coisa que estamos trabalhando agora é a questão de hidrovias porque, como se sabe, tem múltiplo aproveitamento. Ela vai aproveitar para geração de energia e pode ser utilizada para irrigação, abastecimento de cidades e para transportes", enfatizou.

"Tenho que encontrar caminhos novos, não posso sair daqui 2 mil km para chegar em Santos ou Paranaguá de caminhão", destacou. "Através de um transporte hidroviário ou ferroviário de alta eficiência encontramos mercados da Ásia passando pelo canal do Panamá ou América do Norte com milhas marítimas muito menores do que ir até Santos e voltar pela costa", acrescentou.

Para o Estado, há um projeto prevendo a implantação da hidrovia Teles Pires-Tapajós (ligando o Nortão de Mato Grosso ao porto em Santarém). Estudos iniciais apontam que, para viabilizar a hidrovia, seriam necessários, inicialmente, recursos de R\$ 4 bilhões.

[<volta>](#)

Webtranspo

19 de julho

Appa: Ibama licenciará portos no Paraná

O licenciamento ambiental para os terminais paranaenses dos Portos de Paranaguá e Antonina será aprovado pelo Ibama (Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e dos Recursos Renováveis).

O anúncio foi feito na última semana quando Abelardo Bayma Azevedo, presidente do Ibama, aceitou o cronograma de ações proposto pela Appa (Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina) para a obtenção da licença.

Segundo a Appa, representantes do Ibama e uma comissão paranaense composta por Lobo Filho, superintendente da administração, André Cansian, diretor da entidade, Volnei Bisognin, presidente do Instituto Ambiental do Paraná, e Ana Cláudia Bento Graf, procuradora do Estado do Paraná, discutiram questões pontuais e de origem técnica referentes ao documento.

No momento, o cronograma está sendo analisado pelos departamentos jurídicos dos órgãos. O Ibama e a Appa devem assinar um termo de compromisso, com base nos novos prazos, ainda nesta semana.

[<volta>](#)

Webtranspo

19 de julho

Infraero licita obras em Guarulhos

Na última semana, a Infraero homologou a licitação para contratação de serviços técnicos especializados para elaboração dos projetos de engenharia – nas etapas de serviços e estudos preliminares, projetos básico e executivo, e serviços

complementares – para construção do terceiro Terminal de Passageiros do Aeroporto Internacional de São Paulo/Guarulhos - Gov. André Franco Montoro.

Além disso, esses projetos também compreendem a construção do sistema viário de acesso, pátio de estacionamento de aeronaves, implantação da rede de queroduto e demais obras complementares.

O consórcio vencedor (MAG), é formado pelas empresas PJJ Malucelli Arquitetura e Construção Ltda., Andrade e Rezende Engenharia de Projetos S.S. Ltda e Gabinete de Projeção Arquitetônica Ltda.

Para elaboração dos projetos, serão investidos R\$ 22,6 milhões e o consórcio terá um prazo de 23 meses, contados a partir da data expressa na Ordem de Serviço, a ser emitida pela Infraero.

Obras

Entre 2011 e 2014, a Infraero vai investir R\$ 952 milhões no complexo. Essas obras compreendem a ampliação do sistema de pátio e pista – orçada em R\$ 232,5 milhões e já em execução por meio de convênio com o Exército Brasileiro -, construção de pista de taxi (R\$ 10 milhões), instalação de dois Módulos Operacionais, orçados em R\$ 55,7 milhões, e construção do terceiro Terminal de Passageiros (Fase 1), orçada em R\$ 653,8 milhões.

As melhorias aumentarão a capacidade atual do aeroporto de 24 milhões de passageiros por ano para 35 milhões de passageiros até 2014.

[<volta>](#)

Webtranspo

19 de julho

Logística movimentará economia de Canoas

A cidade de Canoas, localizada na Região Metropolitana de Porto Alegre (RS), deverá se tornar um dos mais importantes pólos de logística do Estado. O local receberá, em breve, uma plataforma logística que reunirá – em um mesmo local – um centro de transporte rodoviário, empresas atacadistas, operadores logísticos e serviços voltados para a movimentação e distribuição de mercadorias.

Além disso, a base aérea do V Comar (Quinto Comando Aéreo Regional) pode se transformar em uma pista de pouso para aviões de carga. “Este local tem condições plenas para esta operação. Estamos discutindo isso com os oficiais da Força Aérea, levando o projeto ao Ministério da Defesa”, explica Jairo Jorge, prefeito do município.

“A construção do empreendimento depende apenas da conclusão dos estudos técnicos e alguns ajustes. Além disso, iremos buscar parcerias com investidores para efetivamente definir o projeto executivo”, afirma Simone Leite, secretária de Desenvolvimento Econômico.

Este importante projeto terá como base um empreendimento espanhol. Recentemente, a prefeitura firmou um convênio com a Plaza, uma das principais plataformas logísticas da Europa. Com isso, a cidade contará com a tecnologia e experiência da empresa, cuja sede fica em Saragoça.

“Canoas já possui uma vocação logística devido – principalmente - a sua localização junto às principais rodovias do Estado. Portanto, a plataforma agrega valor a esta vocação. A meta é garantir suporte às empresas desta área. Será um polo dinamizador de operações e negócios”, comemora o prefeito.

Questionado sobre os reflexos econômicos na cidade, Jairo destaca que o projeto será muito positivo. “Um estudo elaborado pelo governo do Rio Grande do Sul apontou cinco regiões com potencial para investimentos em logística e Canoas apareceu como a cidade que deve concentrar os principais recursos. Esta é uma área que tem atraído muitas aplicações, portanto, a ideia é concentrar estes investimentos para basear o crescimento da cidade”, argumenta.

E prossegue: “como o projeto ainda está em análise é difícil mensurar quais serão os reais benefícios, como crescimento econômico ou competitividade”. Mesmo assim, o prefeito prevê que Canoas torne-se referência na área.

“Estamos em vantagem geográfica se compararmos com cidades do Sudeste, por exemplo, que pretendem enviar produtos ao Mercosul. Portanto, a plataforma deve dinamizar e contribuir para a economia gaúcha, atraindo novos negócios e oportunidades, principalmente em termos de relação comercial, mas ainda não fizemos nenhuma projeção”, afirma.

De acordo com Maurenio Stortti, diretor da consultoria que desenvolveu o estudo de viabilidade do projeto, a primeira fase do empreendimento – que prevê quatro conjuntos de armazéns distribuídos em 30 hectares -, deve ser concluída em 2012.

Entretanto, o executivo destaca que serão necessários dez anos para o funcionamento total da plataforma que, ao final do processo, comportará aproximadamente 600 empresas. Segundo o prefeito de Canoas, o projeto deve gerar aproximadamente sete mil empregos e receber investimentos de R\$ 445,84 milhões.

O empreendimento utilizará uma área de 100 hectares localizada no bairro de Niterói – ao lado do Distrito Industrial Jorge Lanner. Para viabilizar a conexão rodoviária, será construída uma via expressa que ligará a plataforma à BR-116. Já para a conexão aérea, a princípio, será utilizado o aeroporto Salgado Filho, localizado a quatro quilômetros da cidade.

[<volta>](#)

Webtranspo

19 de julho

Minas Gerais terá escola ferroviária

Nesta sexta-feira, 16, as ferrovias brasileiras ganham um importante aliado para a formação de mão de obra qualificada: o Centro de Excelência em Transporte Ferroviário do IFET (Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia do Sudeste de Minas Gerais), no campus da cidade mineira de Santos Dumont.

Conforme anunciado, o objetivo é formar profissionais qualificados para atender o crescimento do transporte de cargas em todo o país, além da demanda das obras do Trem de Alta Velocidade (TAV).

O objetivo da iniciativa é oferecer cursos de suporte à implementação do transporte ferroviário nas áreas de operação e manutenção, automação ferroviária, conservação e restauração dos bens ferroviários e turismo ferroviário.

O novo campus ocupará uma área de aproximadamente 30 mil metros quadrados. A partir do segundo semestre deste ano, serão oferecidas 135 vagas para os cursos de técnico em transporte ferroviário, eletrotécnica e mecânica.

No próximo ano, serão oferecidas também especializações de técnico em transporte de carga, conservação e restauração (focado em bens ferroviários), guia de turismo e pós-graduação em automação industrial (ferrovias).

Na modalidade aprendizagem, as opções serão eletricidade, mecânica e metalurgia. O projeto prevê ainda, para 2013, dois cursos na modalidade de educação a distância: transporte ferroviário e transporte de cargas.

[<volta>](#)

NTC&Logística

19 de julho

Trecho leste do Rodoanel fica pronto em três anos

São Paulo (SP) – A construção dos 42,4 km de extensão do trecho leste do Rodoanel Mário Covas deve ser concluída em três anos, segundo estabelece decreto publicado ontem pelo governo estadual para autorizar a concessão à iniciativa privada da exploração dos tramos sul e leste. O prazo de 36 meses já inclui as licenças ambientais.

A publicação de ontem autoriza o lançamento do edital que irá definir os detalhes e exigências impostas às empresas nacionais e internacionais interessadas na concorrência. A previsão é de que ele saia ainda neste mês.

A empresa vencedora da licitação poderá explorar o pedágio no trecho sul, de 61,4 km de extensão, entregue em janeiro. Além disso, poderá antecipar a cobrança no ramal leste, já que um trecho da conexão com a rodovia SP-066 e o trecho sul já estarão disponíveis antes do término da obra.

Em contrapartida, terá de construir os 42,4 km do trecho leste do Rodoanel, que tem custo estimado de R\$ 5 bilhões. A vencedora será a empresa que oferecer o maior desconto na tarifa de pedágio, que tem teto de R\$ 6 para o trecho sul e de R\$ 4,50, no leste.

Além disso, o vencedor será obrigado a pagar R\$ 370 milhões no ato da assinatura do contrato e 3% do montante bruto arrecadado nos pedágios. Esses valores são da outorga onerosa, dinheiro a ser investido no próprio sistema pelo governo em forma de fiscalização e serviços.

Desapropriações

O Rima (Relatório de Impacto Ambiental) do trecho leste prevê a desapropriação de 1.070 casas em seis cidades da região metropolitana. O traçado percorrerá as cidades de Ribeirão Pires, Mauá, Suzano, Poá, Itaquaquecetuba e Arujá.

Das 1.070 residências, 774 estão em áreas urbanas. O número inclui casas e comércios. Outros 229 imóveis estão nas zonas rurais. Há ainda áreas industriais.

[<volta>](#)

DER-PR

19 de julho

DER vai investir mais R\$ 4 mi na sinalização das estradas do Paraná

Curitiba (PR) – O Governo do Paraná aplicará R\$ 4 milhões na pintura das faixas horizontais de rodovias estaduais. Esse valor complementa os R\$ 3,6 milhões já liberados para a troca das placas de sinalização. O diretor-geral do DER, Milton Podolak Junior, disse que é um investimento na segurança dos usuários que trafegam pelas estradas paranaenses. “Recuperar e melhorar a sinalização evita acidentes e aumenta a segurança das viagens. Junto a isso, também estamos tapando buracos e recuperando acostamentos”, afirma.

O capitão Dellê, assessor militar do DER, diz que toda a população deve estar consciente da importância da sinalização rodoviária, que proporciona segurança aos usuários. “Ações de vandalismo, roubo de placas e desrespeito à sinalização são fatores que aumentam o risco de acidentes nas rodovias”, alerta. “A sinalização adverte e orienta. É um meio de comunicação visual com os usuários e podem garantir uma viagem segura”, completa.

Desde 2003, o Governo do Paraná já investiu mais de R\$ 1,5 bilhão nas rodovias estaduais. Foram mais de 8,1 mil quilômetros melhorados com serviços de recuperação, pavimentação e conservação de rodovias pavimentadas e não-pavimentadas.

[<volta>](#)