

21/07/2011

SP BANCA CUSTO PARA ESTÁDIO DO CORINTHIANS ABRIR COPA

Trem-bala de grosso calibre

Entraves à expansão dos portos

A Vale ainda não entrou na produção de aço, felizmente

Bunge inaugura usina de etanol no TO atenta a mercados do Norte

Braskem fecha contrato para comprar nafta 'reciclada'

Vale terá controle online de estoque de minério nos portos

BNDES financiará só segunda etapa do leilão do trem-bala

Governo decide negociar com sindicatos medidas para licitação dos aeroportos

ANTT prevê maior eficiência de ferrovias com novas regras

PF investiga obras suspeitas em novo aeroporto de Natal

Planalto cobra de Petrobras e Vale acordo sobre exploração de potássio

Trem fantasma

Como melhorar o projeto do trem-bala

Royalties de mineração podem ter banda

Governo pressiona, diretoria cede, e Petrobras deve aprovar plano

Nova licitação do trem-bala deve acontecer em fevereiro de 2012

O trem da ANTT

Edital para construção do novo Terminal de Macaé é publicado

Governo paulista vai bancar 20 mil lugares no futuro estádio de Itaquera

Brasil e Paraguai buscam integração rodoviária e ferroviária

Dois consórcios habilitados para expansão do Pecém

Tesc planeja ampliar participação em contêineres em São Francisco do Sul

Com gargalos em Santos, porto de Paranaguá foca em expansão

Consórcio vitorioso nas obras no Cais Mauá altera composição

TCU libera dragagem do porto de Vitória



Dnit pagou R\$ 337,7 mi a empreiteiras contratadas sem concorrência

DER investe R\$ 7,4 milhões para reconstruir pontes no Litoral do Paraná

BR-101 e PE-60 serão revitalizadas

Veículo: O Estado de S. Paulo

Data: 21/07/2011

SP BANCA CUSTO PARA ESTÁDIO DO CORINTHIANS ABRIR COPA

No dia em que Kassab sanciona lei que concede isenção fiscal ao Corinthians, governo revela que bancará ampliação do estádio para 68 mil lugares

Corinthians e Odebrecht vão construir, em Itaquera, um estádio para 48 mil pessoas - distante, portanto, dos 68 mil lugares exigidos pela Fifa para que a arena abrigue a cerimônia de abertura da Copa do Mundo de 2014.

Isso não significa que a cidade está fora da briga pelo cobiçado evento: o governador Geraldo Alckmin (PSDB) decidiu bancar, com dinheiro público, a diferença de 20 mil assentos que garantirá ao Estado a organização do primeiro jogo do Mundial.

A revelação foi feita ontem pelo diretor superintendente da empreiteira, Carlos Armando Paschoal. "Isso (a ampliação de 48 mil para 68 mil lugares) não está nos R\$ 820 milhões (preço estipulado pela Odebrecht para a obra). Não está no nosso contrato. Será uma obra a ser contratada pelo governo de São Paulo".

Segundo a empresa, o custo da instalação (e posterior remoção) dos assentos adicionais não custará menos de R\$ 70 milhões.

Emanuel Fernandes, secretário estadual de Planejamento e Desenvolvimento Regional e coordenador do Comitê Paulista, confirmou o envolvimento do poder público na execução da obra - mas defende que se trata de um "apoio".

"Isso já acontece hoje. Eventos como a Fórmula 1 contam com o apoio logístico das esferas de governo, inclusive com a montagem de estruturas provisórias no autódromo. O mesmo vai ocorrer com a abertura da Copa, pois teremos um grande retorno com a exposição positiva da cidade e do Estado para o mundo inteiro", afirmou.

Para Fernandes, o caráter provisório da estrutura a ser usada em Itaquera justifica a participação financeira do Estado.

"O que o Estado vai fazer é dar apoio logístico ao evento de abertura da Copa e não ao estádio do Corinthians. Após a realização dos jogos, essa estrutura será retirada. Nenhum parafuso ficará com o Corinthians", explicou Fernandes, que disse que o governo estuda alugar a estrutura por "ser mais barato".

Surpreso com a indiscrição de Paschoal, o Corinthians negou a informação. Até ser desmentido pelo próprio governo.

Negativa. O presidente do Corinthians, Andrés Sanchez, sempre foi contrário à construção de um estádio para 68 mil pessoas. Diz dispor de pesquisas que apontam que a ocupação, numa arena deste tamanho, seria bastante difícil.

Além disso, no clube todos entendiam que o custo de se manter um estádio maior era inviável. A solução encontrada para ter o primeiro jogo da Copa foi convencer o governo estadual a completar a soma.

No lado municipal, o prefeito Gilberto Kassab (sem partido) já havia feito o seu papel ao garantir incentivos fiscais de pelo menos R\$ 420 milhões para a obra. Com festa, a sanção do prefeito ao projeto foi assinada ontem, no próprio canteiro de obras do estádio corintiano.

[<volta>](#)

Veículo: O Estado de S. Paulo

Data: 21/07/2011

Trem-bala de grosso calibre

Há um enorme canhão armado pelo governo federal. Tem entre seus alvos as suas próprias finanças e o bolso do contribuinte. A munição tem grosso calibre, de 45 ou mais bilhões de reais, vários a título de subsídios, e é um projétil na forma de trem. A última tentativa de dispará-lo foi no dia 11, quando um leilão de outorga não teve interessados. Felizmente, mas a artilharia governamental já anunciou que vai insistir. Com seus fragmentos, a bala danificaria também a alocação eficiente dos recursos públicos e a equidade social.

Fora do círculo governamental e dos interessados e interesseiros em torno dele, predominam opiniões em contrário. Nos últimos dias, duas interessantes matérias neste jornal trouxeram opiniões de fora do País.

Uma no dia 4, a de Zhao Jian, professor da Universidade de Transportes da China. Eu não sabia da existência de uma universidade desse tipo e seria ótimo se antes de imitar trem-bala - para não variar, o Brasil não tem tecnologia para pôr um deles na linha - copiássemos essa instituição de ensino superior chinesa para termos melhores projetos de transportes. Temos um Ministério do assunto, mas, a julgar pelo noticiário recente sobre ele, é muito focado em desvios.

Esse professor mostrou que, em seu país, arma semelhante já fez vários disparos. O resultado será "uma crise de dívida", um rombo de US\$ 309 bilhões que deve chegar a US\$ 618 bilhões em quatro anos, já que "não há muitos trens e passageiros nessas linhas". Trata-se de um importante aspecto da questão, pois é preciso uma grande densidade populacional e econômica para que a vantagem da rapidez de um trem-bala compense seus enormes custos. Como outros, ele aponta a linha Tóquio-Osaka, no Japão, como bem-sucedida. Ela opera na distância de 500 km, em que os trens-bala podem ser competitivos relativamente ao avião, e numa região que concentra 60% da população do país, e ao longo de sua linha estão 64% do PIB nacional. Isso gera uma demanda que permite 160(!) composições por dia, que transportam cerca de 150 milhões de passageiros por ano, o que dá perto de 420 mil por dia. Na China, a linha Zhengzhou-Xian também é de 500 km, mas a população tem renda baixa e a densidade demográfica da região não é tão alta como no Japão. Resultado: rodam apenas 11 composições por dia e o prejuízo é elevado.

Ressaltou também Zhao Jian que em distâncias como essa - próxima da do projeto Campinas-São Paulo-Rio de Janeiro - os trens-bala são inadequados no período noturno. De fato, quem saísse de São Paulo à meia-noite chegaria ao Rio perto das 2 da manhã. Para fazer o quê? Aliás, não vi nada sobre como será enfrentada a concorrência dos ônibus interurbanos, que no Brasil funcionam relativamente bem - quase não se veem reclamações - e em larga medida superam essa dificuldade, pois no mesmo exemplo estariam no Rio perto das 5 da manhã.

A outra entrevista veio no dia 17, do professor Richard White, da Universidade Stanford (EUA), autor de livro sobre as ferrovias transcontinentais do seu país (Railroaded, W. W.

Norton & Co., 2011). Também tratou das densidades populacional e econômica e adicionou que a viabilidade precisa ser assegurada pela conexão do trem com eficiente rede de metrô, ônibus e trens de outros tipos. Mesmo uma linha entre São Francisco e Los Angeles, duas cidades grandes e muito ricas, exigiria grandes subsídios, pois a segunda é deficiente quanto a essa rede.

Richard White tocou também na questão social, afirmando que o subsídio a um trem-bala seria justificável se a população ligada ao projeto fosse seguramente beneficiada com menores congestionamentos e ganhos ambientais relativamente a outros meios de transporte, entre outros aspectos. Mas, olhando o Brasil, quem se beneficiaria dos subsídios governamentais a esse trem-bala? Seguramente, o público a ser atendido por ele não seria o maior nem o mais credenciado por critérios como esses.

Numa destinação alternativa, muito mais eficiente do ponto de vista de benefícios econômicos e sociais, mais credenciadas são as populações mais pobres das grandes cidades. São milhões que em condições danosas à saúde se espremem em ônibus, a respirar fumaça nas paradas e no trajeto, ao mesmo tempo que perdem um tempo enorme, que seria mais bem alocado a atividades em benefício próprio, como a educação.

Assim, os metrô seriam uma aplicação muito mais adequada dos recursos do trem-bala, que permitiram construir uns 200 km de linhas dessa natureza. Mas fazer isso cabe aos Estados, que não têm dinheiro para tanto. Enquanto isso, o governo federal os tem em abundância, a ponto de esbanjá-los em subsídios desse e de outros tipos, vários deles à revelia de seu bom uso, inclusive na sua outorga aos menos necessitados.

Apesar da evidente vulnerabilidade do projeto, o governo seguirá insistindo nele. Conforme o diretor-geral da agência governamental (ir)responsável pela iniciativa, "a União é fiadora dessa equação e vai assumir o risco". Com essa disposição, e fragmentado o projeto para atrair empresas em etapas de sua especialidade, em algum momento haverá leilões bem-sucedidos para o governo, mas desastrosos para quem vai pagar a conta, como o leitor e seus descendentes. E ela não virá apenas de impostos e/ou dívida pública ampliada, mas também da oportunidade perdida de usar melhor os recursos.

Neste mundo globalizado, onde a competitividade é o nome do jogo, o que o Brasil vai ganhar com esse e outros projetos megalomânicos, ineficientes no seu uso de recursos e socialmente iníquos, como a Copa e a Olimpíada, enquanto permanece carente em áreas como educação, saneamento e infraestrutura em geral? Nesse jogo da competitividade, com seu voluntarismo de más consequências, o governo federal quer agora estender aos trilhos sua prática de confundir competição com exibição.

[<volta>](#)

Veículo: O Estado de S. Paulo

Data: 21/07/2011

Entraves à expansão dos portos

A situação dos portos brasileiros, sobretudo a de diversos terminais de contêineres, exhibe um dos males que afetam o desenvolvimento dos sistemas de escoamento da produção e ameaçam criar um gargalo logístico que poderá frear o crescimento da economia e do comércio exterior do País. Trata-se do atraso na modernização das regras das operações portuárias, que impede a ampliação da atuação da iniciativa privada e já prejudica a necessária expansão do sistema portuário.

No caso dos terminais de contêineres, há uma demanda reprimida que cresce rapidamente, há necessidade de investimentos que se avalia em US\$ 10 bilhões em dez anos, há investidores privados dispostos a iniciar imediatamente programas de investimentos de pelo menos US\$ 6 bilhões. Mas pouco ou nada se faz, como mostrou reportagem de Renée Pereira publicada pelo Estado em 18/7. Questões legais e regulatórias geram incertezas e insegurança e paralisam os projetos de expansão dos terminais portuários.

Só no início da década de 1990, com a privatização dos serviços portuários, o transporte por contêineres começou a ter importância no comércio exterior brasileiro. Equipamentos automatizados que permitem a movimentação de dezenas de contêineres por hora substituíram os antigos guindastes nos principais portos do País, aumentando muito sua capacidade de movimentação de cargas. Entre 1999 e 2005 o volume de cargas movimentadas por contêineres triplicou.

Entre 2005 e 2010, o aumento da carga movimentada por meio de contêineres foi de 19%. No ano passado, de acordo com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor, a movimentação de contêineres atingiu 6,8 milhões de TEU (equivalente a um contêiner de 20 pés), contra 6,1 milhões em 2009 (aumento de 11,5%). Em peso, o total de cargas movimentadas por contêineres alcançou 74,6 milhões de toneladas, contra 65,4 milhões de toneladas em 2009 (mais 14,1%).

O crescimento já preocupa a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), que administra o Porto de Santos, o maior complexo portuário da América Latina. No ano passado, o volume movimentado no Porto de Santos foi de 2,75 milhões de TEU, muito próximo de sua capacidade máxima, de 3,2 milhões de TEU por ano.

Usuários dos portos da Bahia estimam que, desde a privatização, a iniciativa particular investiu US\$ 2 bilhões nos terminais de contêineres. Mas, com o crescimento da demanda, teriam sido necessários US\$ 4 bilhões. Ou seja, já faltam US\$ 2 bilhões de investimentos para atender ao aumento da demanda. Se não houver segurança para os investidores, o déficit de investimentos poderá chegar a US\$ 10 bilhões até 2020.

Investimentos portuários são de longo prazo, de modo que, muitas vezes, quando um projeto é inteiramente concluído, servirá apenas para atender à demanda reprimida. O presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Wilen Manteli, calcula que a inadequação das regras de operação dos portos está represando investimentos de US\$ 6 bilhões de interessados em construir ou expandir terminais.

Um dos entraves aos investimentos apontados por esses investidores é a necessidade de movimentação de cargas próprias nos terminais de uso misto. Esses terminais, que podem operar cargas próprias e de terceiros, foram criados pela Lei dos Portos, de 1993, que abriu o caminho para a privatização. A Lei dos portos não fixa limites para uma ou outra modalidade de carga. A regulamentação baixada pelo governo, no entanto, exige a comprovação de movimentação de carga própria maior do que a de terceiros.

A decisão do governo de cobrar uma taxa que estava em desuso há décadas e certas exigências de desempenho econômico-financeiro para ampliações e de reformas de terminais já existentes, como se se tratasse de novos, são outros empecilhos apontados pelos investidores. São questões que o governo precisa rever com urgência, para não comprometer as operações portuárias.

Veículo: O Estado de S. Paulo

Data: 21/07/2011

A Vale ainda não entrou na produção de aço, felizmente

O ex-presidente da Vale do Rio Doce perdeu seu emprego por não atender aos pedidos do ex-presidente Lula de instalar uma usina siderúrgica para produzir aço, que tem maior valor adicionado do que o minério de ferro. Com o novo presidente, a Vale continua procurando um sócio para a Cia. Siderúrgica de Ubu (CSU) que pretende instalar no Espírito Santo.

Até agora, não se encontrou um grupo interessado no projeto, que no momento não apresenta grande perspectiva de lucros. Ao contrário, a Aços Laminados do Pará (Alpa) deve iniciar suas obras até o fim do ano.

O contraste entre os dois projetos que contam com a colaboração da mineradora decorre da situação que prevalece no mercado internacional.

Há um déficit de minério de ferro no mundo que deve se prolongar até 2015, pelo menos, levando em conta a demanda atual e os projetos de novas minas. Já a produção de aço não cessa de crescer. Segundo a Associação Mundial do Aço, a produção no primeiro semestre do ano foi de 757,8 milhões de toneladas, acusando crescimento de 7,6%. Essa produção é dominada pela China, que produziu em junho 59,9 milhões de toneladas, com um aumento de 2 milhões de toneladas, mês em que a produção brasileira foi de 2,962 milhões de toneladas. A capacidade de produção mundial é de 82,8%, porém mal distribuída.

A vantagem de que o Brasil desfruta é a de abundância de minério de ferro em seu próprio território, o que lhe permite economizar no transporte - vantagem que, no entanto, por causa do uso de navios gigantescos, se tem reduzido muito nos últimos anos, especialmente quando esses navios podem retornar transportando petróleo.

No primeiro semestre, nossas exportações de minério de ferro somaram US\$ 18,379 bilhões, representando 15,5% do total das exportações; a quantidade exportada (média diária) cresceu 14,8% e o preço, 77,3%. No caso dos semimanufaturados de ferro e aço, os valores foram, respectivamente, de 32,8% e de 29,1%, e para os laminados, de 23,3% e de 29,5%.

Enquanto, no caso do minério, a situação é de disputa cerrada entre os consumidores para obtê-lo, no caso dos produtos de ferro e aço o que existe é uma grande concorrência entre os exportadores, na qual o Brasil não desfruta da melhor condição. Estamos distantes dos grandes mercados consumidores e enfrentamos condições financeiras ruins para investir, além de termos um custo muito elevado da energia. Dispondo das maiores jazidas de minério, praticamente inesgotáveis, não podemos aumentar uma produção antieconômica de aço.

Veículo: Valor Econômico

Data: 21/07/2011

Bunge inaugura usina de etanol no TO atenta a mercados do Norte

De olho na vantagem logística de atender com etanol os mercados do Norte do país, a Bunge, uma das maiores empresas de agronegócio e com forte posição em de cana-e-açúcar do país, inaugura hoje oficialmente a usina Pedro Afonso, localizada no município de mesmo nome, em Tocantins. Com investimentos de R\$ 600 milhões, essa é a oitava usina da companhia, que estreou nesse segmento no Brasil em 2007. A unidade está sendo inaugurada com capacidade industrial para moer 2,5 milhões de toneladas de cana, mas começará processando nesta safra 1,5 milhão, informa Pedro Parente, presidente da Bunge no Brasil. "No ano que vem, esse número deve subir para algo entre 2,2 milhões e 2,5 milhões de toneladas", diz.

O potencial do projeto é para moer entre 5,5 milhões e 6 milhões de toneladas de cana, mas a decisão de investir nessa ampliação - que pode incluir a produção também de açúcar - ainda não foi anunciada. "Temos um planejamento estratégico que vai elevar substancialmente a capacidade de produção de nossas oito usinas e não é para níveis de apenas 10% a 20%", afirma o executivo.

Em Pedro Afonso, diz ele, ainda há questões a serem avaliadas, entre elas, a resposta de produtividade das variedades de cana-de-açúcar adaptadas para a região. "Se tudo funcionar bem, Pedro Afonso será uma candidata importante para receber mais investimentos".

Cerca de 70% da área de cana da Bunge na região é irrigada - fertirrigação com vinhaça e convencional - a um custo equivalente a 10 toneladas de cana por hectare. "Assim, diante de uma produção bruta de 85 toneladas de cana por hectare, temos um rendimento real de 75 toneladas de cana por hectare, devido ao custo da irrigação", explica o vice-presidente de Açúcar e Bioenergia da empresa, Ricardo Ferreira Santos.

A unidade tem a vantagem de estar mais próxima dos mercados do Norte e Nordeste do país, em especial os Estados do Maranhão, Pará e Amazonas. Geralmente, esses mercados são atendidos em etanol por usinas do Triângulo Mineiro e de Goiás. "Estamos a 1 mil quilômetros à frente da concorrente mais próxima", afirma Santos.

A produção nesta primeira safra será de 120 milhões de litros, dos quais 80% de etanol anidro. Na próxima temporada está prevista a fabricação de 220 milhões de litros. Santos estima que, ao atender essa região a partir de Pedro Afonso, a Bunge tenha uma vantagem no frete equivalente a R\$ 0,10 por litro de etanol em relação aos concorrentes mais próximos.

A usina de Pedro Afonso foi construída em parceria com a trading japonesa Itochu, que detém 20% do projeto e também é parceira da Bunge na usina Santa Juliana, em Minas Gerais.

Veículo: Valor Econômico

Data: 21/07/2011

Braskem fecha contrato para comprar nafta 'reciclada'

A petroquímica Braskem fechou contrato para a compra de 100% da produção de nafta "reciclada" da empresa baiana Novaenergia, controlada pelo grupo Wastech. A matéria-prima, essencial para a produção de polietileno (PE) e polipropileno (PP), será produzida a partir de plástico reciclado, recolhido dos lixões de Salvador.

O contrato de fornecimento do produto será por cinco anos, podendo ser prorrogado, e a entrega dessa matéria-prima está prevista para ocorrer a partir de 2013, quando a primeira unidade da Novaenergia entrará em operação na Bahia. O valor desse contrato não foi divulgado. Especialistas ouvidos pelo Valor informaram que esse produto tem um custo até 30% maior que a nafta de origem fóssil.

"Vamos comprar 1,4 milhão de litros de nafta "reciclada" da Novaenergia no primeiro ano de operação da empresa. Depois, vamos aumentar o volume de compra. A expectativa é dobrar em quatro anos", afirmou Hardi Schuck, diretor de matérias-primas e logística da Braskem. Esse volume adquirido pela petroquímica corresponde a 1% do total de nafta consumida pela Braskem no Brasil. A companhia industrializa cerca de 14 bilhões de litros anuais de nafta, dos quais 33% são importados e 67% são fornecidos pela Petrobras.

A Wastech, empresa baiana especializada em tratamento de resíduos, criou a Novaenergia com o desafio de transformar lixo plástico em petróleo e seus subprodutos - óleo diesel, nafta e combustível. O plano da companhia é ter 20 fábricas no país no prazo de cinco anos. Em Salvador, onde será instalada a primeira unidade produtiva, a empresa pretende processar 450 toneladas de lixo por dia para transformar o resíduo plástico em petróleo sintético. A cada 36 toneladas desse resíduo corresponderá a 30 mil litros de petróleo leve, do qual será processada a nafta adquirida pela petroquímica brasileira.

De acordo com Schuck, a Braskem pretende comprar 100% da produção de nafta "reciclada" da Novaenergia - incluindo os volumes que serão produzidos das 20 unidades que ainda nem foram erguidas pelo país. "Começamos a discutir esse contrato em outubro do ano passado. Em março, fomos conhecer a tecnologia que será trazida pela Wastech dos Estados Unidos e decidimos apostar nesse projeto", disse.

A Braskem pretende utilizar a nafta "reciclada" na industrialização de PP e PE em seu polo industrial de Camaçari (BA). O polo baiano, o maior do país, consome por ano cerca de 6 bilhões de litros de nafta.

Essa fase "verde" da Braskem, de apostar em produtos sustentáveis, ganhou reforço no ano passado, quando a companhia inaugurou em Triunfo (RS) sua primeira unidades de resinas verdes, que utiliza o etanol como principal matéria-prima. Essa fábrica produz polietileno verde. A companhia pretende produzir polipropileno com o mesmo conceito de sustentabilidade no Brasil e, para isso, deverá anunciar nos próximos meses, a construção de uma unidade na região Centro-Sul do país.

O produto verde é uma alternativa à nafta derivado do petróleo, cujos preços seguem em alta no mercado internacional. Ontem, a cotação do produto encerrou a US\$ 992 a tonelada.

Veículo: Valor Econômico

Data: 21/07/2011

Vale terá controle online de estoque de minério nos portos

O uso da tecnologia aplicada à logística está criando uma espécie de "Big Brother" do minério de ferro nos portos da Vale. No porto de Tubarão, no Espírito Santo, a mineradora desenvolve projeto-piloto que permite o monitoramento online das pilhas de minério de ferro depositadas nos pátios de estocagem. O sistema utiliza scanners a laser 3D, instalados no alto de grandes máquinas, que coletam as imagens das pilhas e as enviam a um servidor central encarregado de processar as informações. Os dados são recebidos em computadores no centro de controle operacional do porto. O monitoramento online vai permitir à Vale ter a operação totalmente automática dos pátios de minério de ferro, diz Gustavo Mucci, gerente-geral de inovação e desenvolvimento portuário da mineradora. A tecnologia possibilita ter o controle do estoque de forma contínua através das câmeras (scanners) instalados nas máquinas nos pátios. E tende a substituir o controle tradicional do estoque feito diariamente por topógrafos que monitoram as pilhas e repassam às informações à equipe de planejamento dos pátios.

Os topógrafos também usam scanners para fazer o levantamento sobre o perfil e o volume das pilhas de minério, mas ao colocar essas câmeras no alto dos equipamentos nos pátios garante-se maior eficiência ao processo, disse a Vale. Os topógrafos poderão passar a trabalhar nas equipes de planejamento de pátio em Tubarão ou serem redirecionados para outras funções dentro da empresa.

O projeto-piloto de Tubarão está sendo testado em duas máquinas, uma empilhadeira e uma recuperadora de minério de ferro. O recuperador é um equipamento com rodas dentadas que retira o minério das pilhas nos pátios. Dali o produto segue por correias para ser carregado nos navios.

No total, Tubarão tem 18 equipamentos como esses. Até o fim de 2013 o projeto estará todo implantado no terminal portuário, cuja capacidade estática de armazenagem de minério de ferro é de 3,3 milhões de toneladas. Mas existe a expectativa de que a tecnologia, depois de desenvolvida e homologada, seja estendida a outras instalações da empresa, afirmou Mucci.

O executivo acrescentou que o monitoramento online permite melhorar a gestão do estoque e a produtividade. A tecnologia também reforça a segurança operacional. Segundo Mucci, o mapeamento online do minério faz parte da segunda fase do controle remoto das operações de pátio, sistema adotado pela Vale a partir do terminal portuário de Ponta da Madeira, em abril de 2010. Esse terminal tem capacidade de estocagem de 5,6 milhões de toneladas.

Ao todo a Vale investiu R\$ 15 milhões no projeto de controle remoto de operação dos pátios de minério, dos quais R\$ 500 mil foram aplicados no projeto piloto de Tubarão. O controle remoto funciona por meio de software que possibilita o comando à distância das máquinas. Os operadores, que antes subiam nas empilhadeiras e recuperadoras para operá-las nos pátios, passaram a fazê-lo desde o centro de controle operacional. A mineradora registra ganhos de produtividade.

Com a adoção do sistema, houve um ganho médio nos terminais da Vale de 10% nos volumes de minério de ferro recuperados nos pátios. O volume, que situava-se em 8 mil toneladas por hora, passou para quase 9 mil toneladas/hora.

Os ganhos de produtividade obtidos com o controle remoto das operações nos pátios também são importantes em um cenário de expansão dos terminais portuários da Vale. Se a empresa não investisse em novas tecnologias, poderia ter de acompanhar o crescimento das operações com um contingente de pessoal equivalente à expansão programada.

[<volta>](#)

Veículo: Valor Econômico

Data: 21/07/2011

BNDES financiará só segunda etapa do leilão do trem-bala

O diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo, disse ontem que o financiamento de R\$ 20 bilhões do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) para o trem-bala, que interligará as cidades de Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, valerá somente para a segunda etapa da licitação. Esses recursos atenderão apenas o consórcio construtor, sem beneficiar o grupo que implantará a tecnologia e fará a operação do empreendimento.

Figueiredo também afirmou que os juros do financiamento não estarão mais atrelados à expectativa de demanda de passageiros. Esse mecanismo foi estabelecido, inicialmente, para reduzir o risco do projeto relacionado à demanda de passageiros pelos serviços no primeiro modelo de licitação. "Isso não tem mais sentido", ressaltou.

A ANTT prevê a realização da primeira licitação em fevereiro de 2012. O edital deverá ser publicado em outubro. Nessa primeira etapa, a disputa deverá ocorrer entre as empresas detentoras da tecnologia do trem-bala, que deverão buscar a menor estimativa auferida pela relação de custo do arrendamento da infraestrutura e preço da passagem.

Figueiredo afirmou que a projeção de demanda foi formulada a partir de "estimativas conservadoras". Entretanto, se houver frustração da expectativa de demanda, o governo deve arcar com parte do custo de arrendamento da infraestrutura, que não seria coberto integralmente pelo operador do trem.

O preço do arrendamento da infraestrutura será definido na segunda etapa da licitação. Nesse caso, vence o grupo que apresentar a menor proposta de remuneração obtida por meio do arrendamento. O empreendedor tomará como referência o projeto executivo apresentado pelo vencedor da primeira licitação.

Figueiredo ressaltou que o vencedor da segunda licitação (o grupo construtor) será obrigado a abrir uma licitação internacional para diferentes etapas das obras. Se a disputa for acirrada e proporcionar um custo ainda menor, o ganho financeiro será do concessionário, que não precisará reduzir o valor do arrendamento estabelecido na contratação.

[<volta>](#)

Veículo: Valor Econômico

Data: 21/07/2011

Governo decide negociar com sindicatos medidas para licitação dos aeroportos

O Palácio do Planalto decidiu abrir uma mesa de negociação com os sindicatos para evitar futuros conflitos entre trabalhadores e os concessionários dos aeroportos que devem ser licitados à iniciativa privada até o fim do ano. A Secretaria-Geral da Presidência da República, chefiada por Gilberto Carvalho, lidera a iniciativa. A Secretaria de Aviação Civil, responsável pela coordenação do processo de concessão dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília, também foi envolvida nos debates. "O clima está tenso, porque foi anunciada uma proposta que não foi discutida com os trabalhadores", afirmou o presidente da Central Única dos Trabalhadores (CUT), Artur Henrique. Uma reunião sobre o assunto foi realizada na semana passada, com a participação do presidente da CUT, do ministro da Secretaria de Aviação Civil, Wagner Bittencourt, e do presidente do Sindicato Nacional dos Aeroportuários, Francisco Lemos.

Na ocasião, os sindicalistas se colocaram contra o plano do governo de só dar à Infraero até 49% do controle dos aeroportos que serão concedidos à iniciativa privada. Segundo eles, um setor estratégico, com reflexos na segurança, vigilância sanitária e controle do espaço aéreo do país, deve continuar sob o controle e a gestão do Estado. Os representantes dos trabalhadores também disseram temer a piora das condições de trabalho e a redução do número de empregos no segmento.

Uma próxima reunião foi agendada para o dia 27, quando deverão estar presentes os representantes da Infraero, da Agência Nacional de Aviação Civil (Anac), e dos sindicatos dos aeronautas e dos aeroviários.

"É importante atrair o capital privado para expandir os aeroportos e investir na qualidade do atendimento, mas não para comprar uma concessão onde o Estado tenha minoria", disse o presidente da CUT.

Caso o governo não desista do plano de ceder os aeroportos ao setor privado, os sindicalistas passarão a defender que o Estado tenha uma "golden share" nas sociedades e a garantia de participação dos trabalhadores nos conselhos de administração das empresas que vencerem os leilões, disse Henrique. Os sindicalistas demandam, ainda, garantias do governo de que as tarifas aeroportuárias não serão reajustadas.

O governo quer realizar a licitação dos aeroportos de Guarulhos, Viracopos e Brasília ainda este ano. Para tanto, pretende promover uma audiência pública em setembro sobre o modelo da concessão dos empreendimentos. O Executivo consultará, então, o Tribunal de Contas da União (TCU) para publicar o edital dos leilões em novembro.

O governo também concederá ao setor privado a construção e a operação do aeroporto internacional de São Gonçalo do Amarante, no Rio Grande do Norte. O leilão está marcado para o dia 22 de agosto.

Veículo: Valor Econômico

Data: 21/07/2011

ANTT prevê maior eficiência de ferrovias com novas regras

O novo marco regulatório do setor ferroviário, que entrou em vigor a partir de ontem, é uma das principais apostas do governo para reduzir o custo e garantir maior eficiência do transporte de carga no país. O diretor da Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT), Bernardo Figueiredo, disse que os três regulamentos buscam ampliar significativamente a competitividade na operação das ferrovias. As mudanças formuladas pela ANTT estabelecem novos compromissos para as concessionárias que exploram atualmente as malhas ferroviárias. Essas companhias contarão com metas de utilização para cada trecho concedido e o direito de passagem - obrigação que garante à concessionária o uso dos trilhos de outras companhias.

As medidas causarão impacto maior sobre as concessionárias a partir do próximo ano, quando entrarão em vigor as novas metas e o novo regime tarifário, definido de acordo com os produtos transportados e a malha utilizada. Segundo o diretor-geral da ANTT, a definição do preço-teto será concluída pelo órgão no prazo máximo de 120 dias.

Os regulamentos definem ainda as regras sobre os direitos e deveres dos usuários, a responsabilidade pela qualidade dos serviços e penalidades que poderão ser impostas aos prestadores de serviços em caso de descumprimento das regras.

Figueiredo considera que o novo marco não terá grande efeito sobre o setor, se não houver "vontade do mercado de investir". A expectativa do governo, segundo ele, é que haja um aquecimento do transporte de cargas e novos investimentos no país, por meio da aquisição de locomotivas e vagões e da renovação da malha ferroviária.

Atualmente, a malha brasileira possui uma extensão de 28 mil quilômetros. Deste total, 6 mil quilômetros estão subutilizados e outros 6 mil quilômetros não recebem investimentos e estão sem condições de uso.

Para o diretor da ANTT, os trechos com pouco aproveitamento poderão ser devolvidos para serem licitados novamente. "Normalmente, esses são trechos antigos, com mais de cem anos, sem o perfil técnico adequado para hoje", afirmou. Figueiredo usou o exemplo da retomada, pelo governo, de trechos da ferrovia Transnordestina, construídos no século XIX, que voltarão a ser usados comercialmente.

O diretor da agência afirmou que tem discutido a reformulação do marco regulatório com o setor há pelo menos três anos e que o debate foi aprofundado nos últimos sete meses, a partir da divulgação das regras. Sobre o risco de questionamento na Justiça, Figueiredo disse que a elaboração das três resoluções foi precedida de discussões jurídicas dentro do governo.

Representantes da iniciativa privada e empresas do setor preferiram não comentar a publicação do novo marco regulatório das ferrovias. Procuradas pelo Valor, as duas principais empresas do setor - América Latina Logística e MRS Logística - afirmaram que a Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários (ANTF) é quem fala pelo setor.

A entidade, por sua vez, informou que somente se posicionará sobre as medidas no início da próxima semana. Segundo a ANTF, as concessionárias estão analisando a nova regulamentação nos aspectos jurídico, técnico-operacional e financeiro. (Colaborou Fábio Pupo, de São Paulo)

[<volta>](#)

Veículo: O Globo
Data: 21/07/2011

PF investiga obras suspeitas em novo aeroporto de Natal

NATAL (RN). A Polícia Federal abriu quatro inquéritos para apurar fraude em licitações e desvio de verbas públicas na construção do Aeroporto Internacional de São Gonçalo do Amarante, na Grande Natal. A PF também investigará a drenagem urbana das marginais da BR-101, no trecho entre Natal e Parnamirim. A obra, mesmo antes de ser executada, já registraria empenhos e pagamentos. O Exército é o responsável pelos empreendimentos.

No aeroporto, obras como pista, pátio de manobra de aeronaves e vias de acessos na área estão em andamento há mais de dez anos. A previsão de término é 2013, pouco antes da Copa do Mundo de 2014, que terá Natal como uma das 12 sedes.

O pedido de investigação das obras foi encaminhado à PF pela procuradora da República no Rio Grande do Norte, Cibele Benevides Guedes da Fonseca. Ela também solicitou ao Exército informações sobre o Inquérito Policial Militar, instaurado para investigar se há irregularidades.

O Ministério Público Federal no estado encaminhou outro ofício ao 1º Batalhão de Engenharia e Construção, com sede em Caicó (RN), solicitando informações sobre os motivos para a realização de nova licitação, substituindo o contrato com a empresa Pedreira Potiguar Ltda, com sede em Macaíba (RN).

[<volta>](#)

Veículo: O Globo
Data: 21/07/2011

Planalto cobra de Petrobras e Vale acordo sobre exploração de potássio

BRASÍLIA. A presidente Dilma Rousseff convocou ao Palácio do Planalto ontem os presidentes das gigantes Petrobras e Vale, José Sérgio Gabrielli e Murilo Ferreira, e cobrou deles rapidez para fechar um acordo sobre a exploração da mina de cloreto de potássio de Itaquiri-Vassouras, em Sergipe, a única em atividade no Brasil. Para cancelar o entendimento, Dilma exigiu de ambos o compromisso de ampliação, de uma para três minas, da área hoje explorada.

Um impasse jurídico entre as companhias vinha impedindo US\$1,2 bilhão em investimentos na produção do mineral - insumo básico de fertilizantes - e emperrando o projeto federal de expandir a produção nacional e reduzir a dependência externa. Dilma está sob pressão dos empresários do agronegócio e preocupada com o fato de o país importar mais de 70% dos fertilizantes que usa na agricultura. O potássio produzido no Brasil, 1,2 milhão de toneladas, não chega a 9% do consumo interno.

A Petrobras tem a concessão da lavra de Itaquiri-Vassouras, que explorou no passado, por meio da Petromisa. A área foi arrendada à Vale há 20 anos. O problema é que não estava claro juridicamente o prazo para o fim do contrato - 2014, 2017 ou 2025 -, o que impedia a Vale de ampliar seus investimentos. A mineradora chegou a se queixar mais de uma vez sobre a demora da Petrobras em responder a seus pedidos de renovação.

Mas as duas empresas acabaram fechando um acordo que permite que a Vale explore a área por mais 25 anos, contados a partir da data de assinatura do novo contrato. A única pendência remanescente era o valor a ser pago. A Petrobras contratou uma empresa para calcular o novo preço.

Na reunião de ontem, o Planalto concordou com o novo entendimento, mas deixou claro que só o aprovaria se houvesse o compromisso de ampliar a exploração. Segundo uma fonte do governo, a Vale está há 20 anos na jazida e até agora só explorou um terço de seu potencial.

Gabrielli saiu de uma reunião, depois, na Fazenda, fazendo ironias, mas sem citar nomes:

- Tenho de vir mais a Brasília. Brasília me lembra os três mosqueteiros - disse.

Perguntado sobre o porquê, ele respondeu que era por causa de "duelos de espadas":

- É corte. E tem conspiração - afirmou.

Já Ferreira não deu declarações. Entretanto, no fim do ano passado, o então presidente da Vale, Roger Agnelli, reclamou, em entrevista ao GLOBO, que teria enviado três cartas a Gabrielli perguntando sobre a renovação em Sergipe, sem resposta. Participaram do encontro ainda os ministros da Fazenda, Guido Mantega, e de Minas e Energia, Edison Lobão.

Além disso, a Vale teria mostrado interesse em investir em nitrogenados, também insumos para fertilizantes, mas estaria enfrentando resistência da Petrobras. Isso porque a produção requer o uso de gás natural, nas mãos da estatal. "A Petrobras se acha dona do gás. Então, ela que invista", disse Agnelli à época.

Mina na Amazônia tem entrave ambiental

Outro tema abordado na reunião, que será retomado, foram as dificuldades para a exploração de potássio em Nova Olinda, no Amazonas, que tornaria o Brasil o terceiro maior produtor do mundo, atrás de Canadá e Austrália. A Petrobras encontrou o produto quando buscava petróleo. Há cerca de três anos, a estatal vendeu parte da jazida à canadense Falcon, mas o negócio foi desfeito por Dilma, então na Casa Civil.

Segundo uma fonte do governo, há ainda uma questão ambiental:

- A extração de potássio produz sal, que em Sergipe é jogado no mar sem problemas. Em Nova Olinda, no meio da Amazônia, há uma distância de dois mil quilômetros para o mar.

Ex-ministro da Agricultura, o deputado Reinhold Stephanes (DEM-PR) disse que a Vale tem grande interesse em manter o monopólio nessa área. A empresa ainda tem minas de potássio na Argentina.

Veículo: Isto é
Data: 21/07/2011

Trem fantasma

Leilão do trem-bala fracassa mais uma vez e governo admite que projeto não ficará pronto nem para as Olimpíadas de 2016

Em setembro de 2007, após viajar entre as cidades espanholas de Madri e Toledo em um trem de alta velocidade (TAV), o presidente Lula desembarcou convencido de que o Brasil precisava de um trem-bala para ligar suas duas principais cidades: Rio de Janeiro e São Paulo. Com a escolha do País como sede da Copa do Mundo de 2014, o projeto ganhou ainda mais força, tornando-se uma das prioridades do governo. Cerca de quatro anos depois, no entanto, a iniciativa ainda permanece longe de entrar nos trilhos. Na segunda-feira 11, o leilão da obra fracassou pela terceira vez. Nenhum consórcio se arriscou a embarcar no empreendimento que, ao contrário do que sonhava Lula, não ficará pronto para a Copa de 2014 e nem a tempo da Olimpíada de 2016.

Desta vez, o problema com o trem-bala foi o preço. Até a semana passada, o governo garantia que com R\$ 33 bilhões qualquer um poderia construir um trem de alta velocidade ligando Campinas ao Rio de Janeiro, passando, claro, por São Paulo. As empresas interessadas em entrar no projeto, por sua vez, diziam que esse valor estava muito abaixo do que seria gasto para fazer do Brasil o dono do primeiro trem-bala das Américas. Para eles, com menos de R\$ 45 bilhões não é possível realizar a obra. "Em nenhum lugar do mundo, o trem-bala dá lucro. Aqui não será diferente. Há mais de seis meses, alertamos as autoridades sobre a necessidade de se colocar dinheiro público", diz Luciano Amadio, presidente da Associação Paulista dos Empresários de Obras Públicas (Apeop), criticando também o modelo apresentado pelo governo.

Fontes ligadas ao projeto, no entanto, identificam outra causa para o insucesso do leilão. Empreiteiras nacionais teriam dificultado a formação de consórcios com as empresas. "Eles querem postergar o empreendimento para um período em que o volume de obras públicas esteja menor", diz um burocrata ligado ao governo. Para tentar colocar o trem-bala finalmente nos eixos, a Agência Nacional de Transportes Terrestres (Antt) anunciou um novo leilão, que, desta vez, será feito em duas fases. O primeiro definirá o grupo detentor de tecnologia, responsável por implementar o projeto e operar os trens. Já o segundo escolherá o responsável por construir a ferrovia. Apesar das mudanças, Bernardo Figueiredo, diretor da ANTT, garante que o cronograma do TAV não sofrerá mais atrasos. "As obras serão concluídas até 2019", assegura. Só falta combinar com os empresários.

[<volta>](#)

Veículo: Época
Data: 21/07/2011

Como melhorar o projeto do trem-bala

O leilão que deveria disparar a construção do trem-bala entre Rio de Janeiro e São Paulo, na semana passada, foi um grande fracasso: nenhuma empresa apresentou proposta. Parece uma má notícia. Mas os resultados podem ser bons para nosso bolso. Agora, o choque de realidade obriga o governo a mudar as regras com que pretende atrair o setor privado para o projeto. Isso pode reduzir os custos da obra. Ou fazer o governo desistir dela de vez.

A principal justificativa para a falta de interesse dos empresários é a subavaliação da obra. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) estima o custo do projeto em R\$ 34,6 bilhões, mas a iniciativa privada calcula que ele não sairá por menos de R\$ 55 bilhões. Uma das razões para essa incerteza é a indefinição de qual tecnologia será usada pelo trem. Há quatro opções: a japonesa, a coreana, a alemã e a francesa. Cada modelo tem velocidades diferentes, usa equipamentos distintos e exige um traçado específico para a linha. Isso tem impactos sobre todos os custos da obra. "O processo tem um erro de concepção", diz Paulo Resende, coordenador do núcleo de infraestrutura da Fundação Dom Cabral. "Nenhuma empresa se arriscaria num projeto desse porte sem saber que tecnologia será adotada."

Para resolver essa incerteza, a nova proposta do governo é dividir o projeto em duas partes. Num primeiro momento, seria escolhido o vendedor dos trens, o que definiria a tecnologia a ser usada. O fornecedor provavelmente atuaria também na operação do sistema, incluindo manutenção e cobrança de tarifas, numa concessão de 40 anos. Com base na tecnologia escolhida, aí sim seria feito o projeto da obra. E só depois o governo escolheria a empresa responsável pela construção.

Mesmo o novo modelo está longe de solucionar todos os problemas do projeto. O governo se propõe a investir R\$ 4 bilhões na obra (11% do total ou menos), emprestar R\$ 20 bilhões e compensar a companhia responsável caso haja menos passageiros que o esperado. O setor privado acha pouco. A experiência internacional mostra que, onde o governo bancou a maior parte da obra, tudo correu conforme o previsto. Na França e no Japão, o governo pagou toda a construção e só repassou para a iniciativa privada a operação do sistema. Já Taiwan e Itália adotaram modelos em que as empresas se arriscaram na obra. Mas, nos dois casos, o governo precisou socorrer as empresas depois.

Uma forma de reduzir o potencial prejuízo seria substituir o trem de alta velocidade (que chega a 350 quilômetros por hora) por um de média velocidade (que atinge entre 150 e 200 quilômetros por hora). "A obra seria cerca de 50% mais barata e os gastos com manutenção ficariam menores", afirma Telmo Porto, professor da Escola Politécnica da Universidade de São Paulo (Poli-USP). A viagem Rio-São Paulo, feita em uma hora e meia no trem mais rápido, levaria duas horas e meia na segunda opção. Mas ainda poderia valer mais a pena do que pegar a ponte aérea, com os inconvenientes do transporte ao aeroporto, check-in e incertezas meteorológicas.

[<volta>](#)

Veículo: Folha de S. Paulo

Data: 21/07/2011

Royalties de mineração podem ter banda

Proposta de novo marco regulatório permite ao governo elevar ou diminuir alíquota

O governo terá mais poder de interferir na política industrial do setor de minérios com o novo marco regulatório da mineração, em fase final de ajuste no Planalto.

Uma proposta apresentada à presidente Dilma Rousseff autoriza o Executivo a alterar a alíquota do royalty da mineração se julgar necessário para estimular o mercado

Segundo essa proposta, o governo teria liberdade para fixar a alíquota a partir de um intervalo estabelecido em lei, com piso e teto. Hoje, a legislação traz uma alíquota fixa, sem

bandas de variação. A ideia, se vingar, permitirá ao Brasil interferir mais na política de formação de preços e estímulo ao setor.

Com a mudança na forma de taxar as alíquotas de royalties via decretos presidenciais, o governo poderá elevar ou reduzir essas compensações, pagas pelas mineradoras à União, a Estados e a municípios produtores de minério, a qualquer momento.

Seria possível, por exemplo, aumentar uma alíquota para desestimular a venda do produto bruto a outros mercados. O minério de ferro é a commodity número entre as exportações brasileiras.

O governo defende, desde a administração Lula (2003-2010), que as mineradoras, principalmente com a Vale, agreguem mais valor à produção, focada no ferro bruto. Os royalties do setor, chamados de CFEM (Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Minerais), podem ser a moeda de barganha que faltava. Tudo indica que o projeto de lei sobre a CFEM definirá uma alíquota mínima e uma máxima.

Apesar da proposta de estabelecer um teto de 10%, uma parte do governo considera o patamar muito alto. Hoje está na casa dos 2%.

No caso da participação especial, outra taxa que deve ser criada para a mineração, a exemplo do setor de petróleo, a ideia é fixar um alíquota menor que o teto da CFEM, mas a presidente ainda não definiu o valor. É possível que também seja por decreto.

[<volta>](#)

Veículo: Folha de S. Paulo

Data: 21/07/2011

Governo pressiona, diretoria cede, e Petrobras deve aprovar plano

DO RIO - Depois de rejeitar duas vezes o plano de negócios da Petrobras, o Conselho de Administração da companhia aprecia novamente amanhã o novo programa de investimentos da estatal e tende a aprová-lo. O sinal verde para investimento em torno de US\$ 225 bilhões no período de 2011 a 2015 deve vir depois que a direção da estatal cedeu e fez ajustes determinados pelo governo, que controla a empresa e o conselho.

A estatal deve anunciar cortes ou adiamentos de alguns projetos e principalmente mudar a premissa básica que sustenta o caixa da companhia e sua capacidade de investimento: o preço dos combustíveis. Presidente do conselho, o ministro Guido Mantega demonstrou preocupação com o reajuste de diesel e gasolina embutido no plano e determinou a revisão dos números -usados para projetar o faturamento futuro da companhia. Também acendeu o sinal amarelo no Executivo a velocidade de execução de alguns projetos.

[<volta>](#)

Veículo: Folha de S. Paulo

Data: 21/07/2011

Nova licitação do trem-bala deve acontecer em fevereiro de 2012

Concorrência vai definir qual será a tecnologia; depois, haverá concessão de linhas e estações

Agência reguladora também decidiu ontem que uso de ferrovias não é mais exclusivo das concessionárias

DE BRASÍLIA

O governo espera licitar a primeira etapa do novo modelo do trem-bala em fevereiro de 2012. As obras devem começar no ano seguinte.

A previsão é do diretor-geral da ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres), Bernardo Figueiredo.

Segundo ele, o edital da primeira etapa fica pronto em outubro e, quatro meses depois, acontece o leilão.

Nessa etapa será conhecida a tecnologia vencedora que vai operar os trens. O vencedor recebe as passagens e paga uma parte ao governo.

A segunda licitação será da concessão da linha e estações. Nesta, vence quem oferecer o menor preço de aluguel da linha. O governo pagará pelo aluguel com os recursos que receber do operador de trem. Conforme a **Folha** antecipou, se o recebido com passagens for menor que o aluguel, o governo cobre a diferença. Se for maior, ficará com o ganho.

A ANTT também oficializou ontem novas regras no setor de ferrovias de cargas que deverão levar o governo e concessionários a uma guerra judicial.

Com três resoluções publicadas ontem, a agência abriu as ferrovias para o uso de qualquer empresa. Atualmente, o transporte só acontece com a permissão das concessionárias. A briga entre o governo e as concessionárias começou em 2008. O entendimento do governo é que as concessões estão concentradas nas mãos de companhias que só têm interesse em transportar cargas próprias, como minério e siderúrgicos, prejudicando o desenvolvimento do país.

A decisão do governo foi adotar o sistema aberto, onde concessionárias ficam responsáveis pela linha, mas o uso da malha é aberto a todos. Entidades de usuários comemoraram a decisão.

O modelo aberto é usado na Europa e estudos apontam que ele tem levado a ineficiência do setor, que vem perdendo participação no sistema de transporte, com consequente aumento de custos.

As concessionárias apontam que o novo modelo é uma quebra de contrato e que a mudança vai trazer prejuízos. A Associação Nacional dos Transportadores Ferroviários estudará as resoluções.

[<volta>](#)

Veículo: Porto Gente

Data: 21/07/2011

O trem da ANTT

Um novo marco regulatório do setor ferroviário. É assim que o diretor-geral da [Agência Nacional de Transportes Terrestres](#) (ANTT), Bernardo Figueiredo, define as três resoluções ([3.694](#), [3.695](#) e [3.696](#)) publicadas nesta quarta-feira (20) no Diário Oficial da União. Há quem discorde. Samuel Gomes, ex-presidente da Ferroeste, em conversa com a jornalista

Vera Gasparetto, diz que as medidas são o reconhecimento da incapacidade da ANTT em resolver a tragédia ferroviária brasileira e chamá-las de novo marco regulatório é apenas marketing.

Bitola estreita

Ainda para Figueiredo as resoluções deverão ampliar a competitividade no setor e reduzir fretes. Já Gomes destaca que o frete brasileiro é um dos mais caros do mundo porque se baseia no preço do caminhão e afirma que o modelo atual fracassou ao reduzir o uso da malha.

Seis por meia dúzia



Samuel Gomes não poupa crítica à atuação da [ANTT](#) que, em sua opinião, não cumpriu o seu papel durante esses 15 anos de [modelo privatizado](#). E o que ocorreu foi o monopólio privado substituindo o estatal, sem vantagem para o modal. Ao contrário, houve redução no uso da malha ferroviária.

Desvio

O ex-presidente da Ferroeste diz que hoje existe no Brasil uma "financeirização" da malha ferroviária, ou seja, ao invés de ser utilizada para o desenvolvimento do País, é um ativo de lucratividade rápida, alta e com o menor investimento possível.

Agulha no palheiro

Apesar de todas as críticas, Samuel Gomes aponta como fator positivo das resoluções deixar claro que o Brasil necessita de um novo sistema ferroviário, onde a Valec passe a ter funções de operação ferroviária, ainda que tenhamos operadora privada também, como funciona na Espanha e em toda a Europa.

Reivindicação portuária

O prefeito de Paranaguá (Paraná), [José Baka Filho](#), informou no seu microblog que a Associação Brasileira dos Municípios Portuários (ABMP) vai pedir ao ministro dos Portos a regularização e unificação tributária dos portos.

Que isso, companheira!

O presidente da Central Geral dos Trabalhadores do Brasil (CGTB), Antonio Neto, divulgou nota oficial criticando o aumento da taxa básica de juros (Selic), que define como se curvar aos ordenamentos do capital especulativo.

Tiro ao alvo

Neto diz que o aumento do Copom (Comitê de Política Monetária) é mais um tiro na cambaleante indústria nacional e o aumento da vulnerabilidade externa em que o Brasil vem sendo jogado de forma irresponsável.

Contabilizando

Antonio Neto fez as contas e afirma que devido aos juros altos mais de R\$ 230 milhões são direcionados para a especulação, equivalendo a quase seis vezes o que se gasta com o [Programa de Aceleração do Crescimento](#) (PAC) e 15 vezes com o Bolsa Família.

Também contra

A Federação do Comércio de Bens, Serviços e Turismo do Estado de São Paulo (Fecomercio) também critica o aumento de 0,25% da taxa Selic, dizendo que é uma medida de excesso de conservadorismo do Banco Central.

Alerta máximo

O jornalista Carlos Pimentel, colunista do **Portogente**, [quer saber](#) se a situação exposta pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), anos atrás, de que não há especialistas em gerenciamento ambiental em praticamente todos os portos já mudou. Se sim, pergunta ele: o que estão fazendo esses profissionais?

Uni-vos!

Os petroleiros do Rio de Janeiro e da Bolívia discutem reivindicações comuns do setor, como melhores salários e mais segurança e saúde.

[<volta>](#)

Veículo: Porto Gente

Data: 21/07/2011

Edital para construção do novo Terminal de Macaé é publicado

Da Infraero

Brasília, 20 de julho de 2011 - A Infraero publicou nesta quarta-feira (20/7) edital para construção do novo Terminal de Passageiros e edificações de apoio do Aeroporto de Macaé (RJ). A obra, orçada em R\$ 49,4 milhões, compreende também a reforma do edifício administrativo e operacional, construção do novo estacionamento de veículos e adequação do atual, sistema viário de acesso e reforma do pátio de aeronaves.

O novo Terminal de Passageiros terá capacidade para receber 475 mil passageiros por ano.

O processo licitatório permitirá a participação de consórcio de empresas e será exigido de todos os participantes uma visita técnica aos locais de execução dos serviços. Os pedidos de esclarecimentos quanto ao edital e seus anexos poderão ser solicitados até o quinto dia útil anterior à data de abertura da licitação. A abertura da licitação está prevista para o dia 23/8, às 9h, no Auditório da Superintendência de Licitações da Infraero, situado no Setor Comercial Sul, quadra 03, Edifício Oscar Alvarenga I e II, entrada B, 1º Subsolo, Brasília/DF.

Os esclarecimentos prestados serão disponibilizados na área de licitações do site da Infraero.

Os interessados poderão retirar o edital na Gerência de Licitações da Infraero, localizada no Setor Comercial Sul, quadra 03, Edifício Oscar Alvarenga I e II, 2º andar, entrada A, Brasília/DF, mediante apresentação de comprovante de depósito identificado, no valor de R\$ 20, junto ao Banco do Brasil, agência 3307-3, conta corrente 420.968-0, ou gratuitamente, na área de licitações do site da [Infraero](#).

O prazo de vigência do contrato será de 990 dias contados a partir da data expressa na Ordem de Serviço.

[<volta>](#)

Veículo: O Estado de S. Paulo

Data: 21/07/2011

Governo paulista vai bancar 20 mil lugares no futuro estádio de Itaquera

SÃO PAULO - Para ter uma arena em São Paulo com capacidade para receber a abertura da [Copa do Mundo de 2014](#), o governador [Geraldo Alckmin](#) decidiu bancar a diferença de 20 mil lugares necessária para a primeira partida do torneio no futuro estádio em [Itaquera](#). Isso custará cerca de R\$ 70 milhões, valor que não está dentro do orçamento de R\$ 820 milhões estipulado pela Odebrecht para a construção do estádio.

Carlos Armando Paschoal, diretor superintendente da [Odebrecht](#), confirmou a informação. "Isso não está nos R\$ 820 milhões. Não está no nosso contrato. Vai ser uma obra a ser contratada pelo governo do estado de São Paulo", garantiu, em entrevista à rádio CBN. O executivo explicou que o valor da obra está previsto para uma arena de 48 mil lugares, incluindo toda a estrutura de camarotes e dentro do padrão [Fifa](#) para uma abertura de Copa.

Desde o princípio, o presidente do [Corinthians](#), [Andrés Sanchez](#), bateu o pé dizendo que não pagaria a diferença para ter um estádio de abertura de Copa. O principal empecilho era a capacidade. No clube, todos entendiam que o custo de se manter um estádio maior era inviável. Assim, as pesquisas apontaram uma arena para 48 mil lugares, número que não se encaixava para uma abertura. A solução encontrada para ter o primeiro jogo foi convencer o governo estadual a completar a soma.

"O que o estado vai fazer é dar apoio logístico ao evento de abertura da Copa e não ao estádio do Corinthians. Após a realização dos jogos, essa estrutura será retirada. Nenhum parafuso dessa estrutura provisória ficará com o Corinthians", explicou Emanuel Fernandes, secretário estadual de Planejamento e Desenvolvimento e coordenador do Comitê Paulista.

[<volta>](#)

Veículo: Porto Gente

Data: 21/07/2011

Brasil e Paraguai buscam integração rodoviária e ferroviária



De olho na integração modal entre integrantes do Mercosul, a presidenta do Brasil, Dilma Rousseff, e o presidente do Paraguai, Fernando Lugo, modificaram o projeto da ponte que ligará a cidade paraguaia de Presidente Franco ao município brasileiro de Foz do Iguçu. O que seria apenas uma ligação rodoviária entre os dois países agora se transformará em um acesso para veículos e também para trens, por meio de uma estrutura ferroviária a ser construída no mesmo local.

A modificação foi pedida pelo presidente do Paraguai e, por conta disso, os prazos para entrega da ponte não foram divulgados. O fato é que a nova ponte – que deve enterrar um gargalo logístico de anos e aliviar o bolso dos transportadores de cargas - terá 760 metros de extensão, 19 metros de largura e uma ligação direta com a BR-277. Dilma não se opôs ao pedido e as equipes técnicas quebrarão a cabeça para encaixar ligação rodoviária e ferroviária tudo numa ponte só.

[<volta>](#)

Veículo: Diário do Nordeste

Data: 21/07/2011

Dois consórcios habilitados para expansão do Pecém

Caso não haja recurso contra a decisão tomada, o próximo passo será a abertura das propostas financeiras

Dois consórcios foram habilitados pela Procuradoria Geral do Estado (PGE) no processo de licitação pública para a realização da segunda etapa de ampliação do Terminal Portuário do Pecém. A Comissão Geral de Concorrências (CCC), da PGE, aprovou a documentação apresentada pelos consórcios Marquise/QG/Ivaí e Serveng/Constremac/Metropolitana. Caso não haja recurso contra a decisão, o próximo passo será a abertura das propostas financeiras. O valor máximo a ser pago pelo Governo do Estado pelas obras é de R\$ 609 milhões.

O resultado da etapa de habilitação dos consórcios deverá ser publicado ainda nesta semana no Diário Oficial do Estado. Um dia após a publicação, então, abre-se o prazo de cinco dias úteis para a entrada de algum eventual recurso contra a decisão da CCC. O consórcio inabilitado foi o CR Almeida/Triunfo/Estacom.

No caso de haver questionamento, inicia-se um novo prazo de mais cinco dias úteis para a

chamada contrarrazão, ou seja, o "ataque e defesa".

Concorrente inabilitado

De acordo com a vice-presidente da CCC, Maria Betânia Saboia Costa, o consórcio foi inabilitado porque não cumpria com uma das exigências para a qualificação técnica. "Era necessário que uma das empresas do consórcio tivesse experiência na construção de ponte sobre o mar, e ele não tinha, somente de ponte sobre rio, o que é totalmente diferente", explica.

No caso de não haver recurso e de o resultado da habilitação ser publicado na edição de hoje do Diário Oficial, na semana que vem já poderá ser marcado o dia da próxima etapa, a abertura das propostas comerciais, que poderá ocorrer já no início da semana seguinte. O vencedor do certame será aquele consórcio habilitado que apresentar o menor valor para a realização do serviço.

O governo estadual trabalha com a expectativa de que as obras sejam começadas no próximo mês de outubro.

Reforço estrutural

A segunda fase de ampliação do Porto do Pecém tem o objetivo de atender aos empreendimentos estruturantes a serem instalados no Estado, em especial, à refinaria da Petrobras e à siderúrgica. Serão construídos três blocos de obras.

Inicialmente, será construída uma ponte de acesso ao quebra-mar já existente, com 1.520 metros de extensão e 33 metros de largura, dos quais, 15 metros foram solicitados pela Petrobras com o objetivo de serem utilizados para passagem de tubovias à futura refinaria.

Após isso, será feita a adequação de 1.065 metros do quebra-mar, com pavimentação, para que este passe a ser usado como rodovia, dando acesso aos novos píeres a serem construídos. Também será feita a sua ampliação em cerca de 90 metros e um alargamento em 33 metros.

A outra parte da obra será a construção de 600 metros de cais com dois berços de atracação de navios cargueiros ou porta-contêineres voltados para operação com carga geral e produtos da siderúrgica, refinaria e ferrovia. É prevista também a ampliação do pátio da retroárea de aproximadamente 69 mil metros quadrados.

Os consórcios habilitados são formados pelas empresas: Construtora Marquise S/A, Construtora Queiroz Galvão S/A e Ivaí - Engenharia de Obras S/A, em um grupo, e Serveng Civilsan S/A - Empresas Associadas de Engenharia, Constremac Construções Ltda e Metropolitana de Engenharia e Comércio Ltda, em outro. O inabilitado reúne as empresas CR Almeida S/A Engenharia de Obras, Construtora Triunfo S/A e Estacom Engenharia S/A.

Veículo: Valor Econômico

Data: 21/07/2011

Tesc planeja ampliar participação em contêineres em São Francisco do Sul

O Terminal Santa Catarina (Tesc), arrendatário de um dos berços do Porto de São Francisco do Sul, no Norte catarinense, irá iniciar neste segundo semestre uma obra de expansão da sua capacidade de operação. Segundo o superintendente do Tesc, José Eduardo Bechara, a previsão é expandir dos atuais 250 mil contêineres/ano para 450 mil anuais a partir de 2012. O investimento deverá ficar entre R\$ 15 milhões e R\$ 20 milhões.

O Tesc tem expressivo volume de operação de carga siderúrgica e tem entre os principais clientes a Arcelor Mittal, que mantém unidade em São Francisco do Sul, mas pretende ampliar a movimentação de cargas em contêiner. Para isso, fechou uma parceria com a Brado Logística para iniciar o transporte desse tipo de carga por via ferroviária. Segundo Bechara, a modalidade oferece uma economia de até 20% com o transporte da carga em comparação com as rodovias.

A malha ferroviária já transporta carga a granel para São Francisco do Sul. A intenção é incrementar a atividade com o transporte de contêineres, tanto para cargas frigorificadas (reefer) quanto secas. O foco da operação está em clientes exportadores das regiões de Lages, no Planalto Serrano de Santa Catarina; Ponta Grossa, Cambé e Cascavel, Paraná; e, nos próximos três meses, em Telêmaco Borba, também no Paraná. Segundo Bechara, a intenção é atrair, principalmente, as empresas de agronegócio que precisam escoar a produção de aves e suínos em sistema refrigerado.

De acordo com o superintendente do Tesc, há grande potencial para atender este tipo de carga em São Francisco do Sul. O complexo todo, que também opera em parte sob administração pública, tem cerca de 1,1 mil tomadas reefer. Apenas 20% está sendo utilizada.

A previsão é iniciar as operações ainda em julho, com frequência diária. A operação de embarque e desembarque de contêineres das plataformas será realizada em terminal já existente em São Francisco do Sul, a seis quilômetros do porto.

A expectativa é que entre um e dois anos, 10% da movimentação de carga no Tesc poderá chegar por via ferroviária. Em 2010, o Tesc movimentou 115 mil contêineres e prevê um crescimento para 130 mil este ano.

Com o início da operação, São Francisco fará frente ao porto de Paranaguá, no Paraná. Hoje, cerca de 80% da carga frigorificada que chega ao porto vem por via ferroviária.

Em 2010, São Francisco movimentou cerca de 9,6 milhões de toneladas, um volume recorde. O porto passa por obras de aprofundamento do calado, previstas para serem finalizadas neste segundo semestre. Com o fim da dragagem, São Francisco passará a ter um calado 13,5 metros de profundidade.

Veículo: Gazeta do Povo - PR

Data: 21/07/2011

Com gargalos em Santos, porto de Paranaguá foca em expansão

Os investimentos, que incluirão recursos públicos, elevarão a capacidade portuária total para 70 milhões de toneladas por ano, ante as atuais 45 milhões

O porto de Paranaguá (PR) planeja uma expansão avaliada em 2,5 bilhões de reais que irá aumentar sua capacidade em 55 por cento, para responder à crescente demanda externa por matérias-primas e outros bens brasileiros, uma vez que o principal porto do país, o de Santos (SP), opera a plena capacidade.

Os investimentos, que incluirão recursos públicos, elevarão a capacidade portuária total para 70 milhões de toneladas por ano, ante as atuais 45 milhões. Paranaguá é importante exportador de commodities como grãos, oleaginosas, além de ser o principal canal para importações de fertilizantes do Brasil.

"O porto de Santos já está no seu limite, com poucas condições de expansão, e Paranaguá é a alternativa mais viável porque está localizado entre as duas regiões mais ricas do Brasil", disse à Reuters Airton Vidal Maron, superintendente do porto de Paranaguá.

Autoridades portuárias não quiseram estimar quanto tempo vai levar para a expansão ser finalizada. Agências portuárias, entretanto, estimam que o processo de expansão pode levar entre 5 e 10 anos.

Segundo Maron, a região portuária de Paranaguá "tem áreas de expansão disponíveis para chegar a movimentar até 200 milhões de toneladas por ano".

Embora o superintendente ressalte o potencial de Paranaguá, planos de expansão de portos no Brasil costumam enfrentar dificuldades que incluem barreiras ambientais e a burocracia.

No ano passado, por exemplo, o próprio porto paranaense foi embargado por um dia devido ao descumprimento à legislação ambiental, segundo autoridades federais.

DESVIO PARA PARANAGUÁ

O porto de Santos tem registrado grandes atrasos no embarque de açúcar para exportação no período da colheita de centro-sul nos últimos dois anos.

E em função disso alguns embarques foram desviados de Santos para Paranaguá neste ano, disse Sandro Mendonça, supervisor da agência Williams em Paranaguá.

Os dados dos embarques no primeiro semestre do ano reforçam a informação.

As exportações de açúcar por Paranaguá cresceram 22 por cento em relação aos seis primeiros meses de 2010, para 1,58 milhão de toneladas, enquanto as vendas externas do Brasil apresentaram queda.

Ainda que operadores de Santos também tenham planos de investir para impulsionar a eficiência e reduzir o tempo de embarque, há pouco espaço para que o porto de Santos acomode uma expansão, disseram autoridades do setor.

Mesmo após a expansão de Paranaguá, dos atuais 20 para 32 berços de atracação, o porto

ainda terá uma capacidade bem abaixo da de Santos, que atualmente possui 63 berços de atracação, de acordo com dados de autoridades portuárias.

A primeira etapa da expansão no Paraná deve incluir a ampliação do terminal de contêineres, com mais um berço de atracação.

Outros planos incluem a adição de quatro terminais para grãos.

"Há um grande potencial em Paranaguá. Este é um projeto do Estado que vai trazer benefícios para todo o Brasil", disse Maron.

Autoridades portuárias disseram que estudos ambientais estão em andamento para avaliar o impacto dos planos de expansão.

[<volta>](#)

Veículo: Jornal do Commercio - RS
Data: 21/07/2011

Consórcio vitorioso nas obras no Cais Mauá altera composição

Enquanto não é oficializado o acordo entre o governo estadual e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), outro fato surge no rastro do esperado e incerto começo das obras do projeto de revitalização do Cais Mauá em Porto Alegre. Ontem, procuradores de parte das empresas espanholas que integram o consórcio que arrematou a concessão da área por 20 anos comunicaram ao governador Tarso Genro a alteração na composição do capital social. Segundo o chefe da Casa Civil, Carlos Pestana, o documento que oficializa a mudança será encaminhado para exame da Procuradora Geral do Estado (PGE). A Casa Civil se comprometeu a comunicar uma posição até a segunda-feira.

Pestana não espera dificuldades no reconhecimento pela área jurídica, que precisará gerar um aditivo ao contrato assinado em dezembro de 2010. Durante a tarde, Tarso e o chefe da Casa Civil receberam os interlocutores, que formalizaram a nova composição. As espanholas Gestio Servies Tradecenter SA, a Strategy Planning Implementation Management SL e a Solo Real passam a concentrar 80% na empresa Porto Cais Mauá Brasil SA, seguida por 10% da Iberosport Asesor de Inversiones e da Contern, brasileira do Grupo Bertin, com a mesma proporção, e que se dedicará aos projetos de infraestrutura e construção. O diretor de projeto da Contern, o gaúcho Mario Freitas, esclareceu que houve mudança entre os sócios da Espanha.

Para liberar a revitalização, o Estado espera o sinal da Advocacia-Geral da União (AGU) para a formalização do acordo na câmara de conciliação com o órgão regulador. Em junho, Pestana se comprometeu em repassar os R\$ 2,5 milhões do arrendamento mensal integralmente à agência. A verba deve ser aplicada na estrutura do cais que ainda é operacional. Desde 2006, o trecho abrangido pelo chamado Cais Mauá deixou de fazer embarques e desembarques. "Estou com minha agenda liberada. Quando a AGU marca, viajo a Brasília. Em qualquer dia e hora", comenta o chefe da Casa Civil.

O investimento é projetado em R\$ 460 milhões, dado de dezembro. A expectativa é que haja tempo de começar os trabalhos neste ano, mas a dúvida deve pairar sobre a emissão de licenças ambientais e registro nas secretarias da Capital. Pela manhã, o governador garantiu, em encontro com a Associação Gaúcha de Emissoras de Rádio e Televisão (Agert), que não haverá novos obstáculos à execução. "Examinei o projeto de maneira

razoavelmente aprofundada. Acho que é bom. Se tiver de fazer algum ajuste, será negociado com os empresários espanhóis, que estão manifestando uma boa vontade extraordinária para fazer esses investimentos rapidamente", informou Tarso.

[<volta>](#)

Veículo: ES Hoje
Data: 21/07/2011

TCU libera dragagem do porto de Vitória

Quase um ano depois de embargar a obra, TCU chega a conclusão de que sobrepreço praticado não compromete a obra. Bancada Capixaba comemorou

Quase um ano depois de suspender as obras de dragagem no canal de acesso ao Porto de Vitória, por indícios de sobrepreço, o Tribunal de Contas da União (TCU) liberou a obra por não ter encontrado irregularidade grave.

Em agosto do ano passado auditores do tribunal disseram ter encontrado sobrepreço de aproximadamente R\$ 26,3 milhões no contrato. Na terça (19) o acórdão 1894 do TCU, informou que o sobrepreço foi de apenas R\$ 3 milhões, o que não compromete a obra. E autorizou a continuidade.

A auditoria feita ano passado apontou falta de precisão e transparência no projeto, aparente duplicidade de despesa e valores discrepantes no cálculo do orçamento das obras. O ministro relator, Raimundo Carreiro, o presidente da Corte Benjamin Zymler, e os ministros Augusto Nardes e José Jorge, assinaram documento liberando a obra.

Em documento enviado à Comissão Mista de Planos, Orçamentos Públicos e Fiscalização do Congresso Nacional, afirmam, no entanto, que foram identificados indícios de irregularidade no Contrato nº 77/2009, entre eles sobrepreço global no valor de R\$ 3.659.636,29, relativo à execução dos serviços.

COORDENADORA - A decisão do TCU foi comemorada pela coordenadora da Bancada Capixaba, deputada Rose de Freitas (PMDB/ES). "Essa é uma excelente notícia para o Estado e para o povo capixaba. Demonstra o equilíbrio e a competência técnica do TCU e, principalmente, do relator do processo, Ministro Raimundo Carrero", disse Rose, que está no Canadá.

Ano passado, por três vezes, a Bancada Capixaba esteve no TCU pedindo a liberação da obra. Em uma das audiências chegou a ser acompanhada pelo próprio ministro dos Portos, Leonidas Cristino (PSB).

O ministro foi ao TCU, com a deputada Rose de Freitas, e a direção da Codesa, a pedido do governador Renato Casagrande (PSB).

DECISÃO TÉCNICA - O TCU, após julgar o processo nº TC 007.403/2010-0, que pretendia, via medida cautelar, suspender a execução da obra de reforma, ampliação e alargamento do cais comercial do Porto de Vitória, decidiu pelo seu não acolhimento.

Tal decisão foi tomada através do ACÓRDÃO nº 1894, de 2011. O TCU resolveu ainda acolher parcialmente as razões das justificativas apresentadas pela Codesa, determinando à empresa que adote, em 60 dias, as providências necessárias para repactuação do contrato nº 77/2009 de modo a alterar os serviços ali propostos;

Determinou à SECOB-4, em razão dos ajustes promovidos no que se refere ao sobrepreço apurado, o qual foi reduzido sensivelmente, que promova a reclassificação da falha no sistema Fiscobras de IGP para IGC.

O TCU determinou ainda, a emissão de cópias do relatório e do voto à Secretaria de Portos da Presidência da República, à Procuradoria da República no Estado do Espírito Santo e à Secretaria de Controle Externo do Espírito Santo, responsável pelas obras da Codesa, comunicando a sua decisão.

[<volta>](#)

Veículo: ES Hoje / Correio Braziliense
Data: 21/07/2011

Dnit pagou R\$ 337,7 mi a empreiteiras contratadas sem concorrência

Senador Ricardo Ferraço (PMDB-ES) quer que Senado investigue contratos sem licitação do Dnit

Do fim de 2007 a este ano, período de gestão de Luiz Antonio Pagot à frente do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit), o órgão pagou R\$ 337,7 milhões a empreiteiras contratadas sem licitações. O montante foi dividido em 89 contratos, mas duas empresas destacam-se pelo volume de recursos públicos recebidos sem concorrer com rivais do mercado. Só em 2010, a MAC Engenharia ganhou contrato de R\$ 72,6 milhões na modalidade "dispensa de licitação". É o que mostra reportagem publicada no site do "Correio Braziliense" nesta quarta-feira (20).

Segundo o Correio Braziliense, duas das empresas que receberam recursos vultosos via Dnit figuram entre doadoras de campanha do PR. A Contractor Engenharia ficou com R\$ 66,9 milhões, montante pago para que a empresa realizasse obra de 6,2km na BR-101, na altura do Espírito Santo, trecho conhecido como Rodovia do Contorno de Vitória. A obra sem licitação transformou a estrada capixaba em um dos quilômetros mais valiosos da história dos empreendimentos custeados com dinheiro público. A empresa receberá R\$ 10,8 milhões por quilômetro da complementação da duplicação da rodovia, ou R\$ 10,8 mil por metro de estrada.

A reportagem do Correio Braziliense mostra que, apesar do montante investido, o empreendimento se arrasta, segundo o senador Ricardo Ferraço (PMDB-ES). O parlamentar relata que o trecho é conhecido como "rodovia da morte" e que a demora só deixou a pista ainda mais perigosa. Ferraço afirma que solicitará ao Dnit cópia dos contratos firmados sem licitação para que o assunto seja apurado na Comissão de Serviços e Infraestrutura do Senado.

"É um absurdo. Na verdade, o que estamos observando é o nível de desorganização e a falta de cuidado. Concorrência é regra. No Dnit virou exceção. É a concorrência que dá igualdade às empresas. As obras estão andando a passo de tartaruga. Aquele trecho é conhecido como a rodovia da morte." A previsão dos gestores estaduais é de que a obra seja entregue no fim do próximo ano.

O Correio procurou o proprietário da empresa, Ozimar Botelho, e a assessoria da Contractor informou que ele "está no interior do estado, visitando outras obras" e não poderia comentar o contrato da firma com o Dnit. Apesar do montante milionário, a licitação não foi

realizada porque nenhuma empresa apresentou proposta. Consulta de preço foi feita e a Contractor foi escolhida, supostamente, por apresentar menor valor para executar a obra.

Contratada também sem licitação para obras de "reabilitação com melhorias" na BR-230/MA, nos trechos em que a rodovia faz divisa com o Piauí e Tocantins, a MAC Engenharia foi escolhida para trabalho de menor complexidade, mas em quilometragem maior. Para reabilitar a malha rodoviária, recebeu R\$ 72,6 milhões, o equivalente a R\$ 766 mil pelo quilômetro revitalizado. A empresa foi procurada, mas não respondeu até o fim da noite de ontem.

Parlamentares

Empresas de estados diferentes - a MAC Engenharia tem sede em São Paulo, de acordo com a inscrição na Receita Federal, e a Contractor no Espírito Santo - em comum as firmas apresentam histórico de doações eleitorais para parlamentares do PR e de integrantes da base do governo. Nas eleições de 2010, a Contractor doou R\$ 220 mil a campanhas do Espírito Santo. O senador Magno Malta (PR-ES), que tem um irmão - Maurício Malta - na assessoria parlamentar do Dnit, recebeu R\$ 30 mil da empresa, a mesma dos R\$ 10,8 milhões por quilômetro de rodovia. A MAC Engenharia tem perfil mais nacional de doação de recursos. A empresa, que mantém contratos com o órgão federal desde a gestão anterior do departamento, distribuiu R\$ 587 mil entre campanhas peemedebistas e reservou R\$ 125 mil para o Diretório Nacional do PR, partido que controla o Dnit e o Ministério dos Transportes.

R\$ 10,8 milhões

Valor por quilômetro que a Contractor Engenharia receberá para obra na BR-101 no Espírito Santo

[<volta>](#)

Veículo: Estradas

Data: 21/07/2011

DER investe R\$ 7,4 milhões para reconstruir pontes no Litoral do Paraná

O Departamento de Estradas de Rodagem (DER) está investindo R\$ 7.440.808,00 na recuperação de pontes no Litoral do Paraná, atingidas pelas chuvas em março. A determinação é de que os serviços sejam concluídos o mais rápido possível, para garantir a infraestrutura de região para a próxima temporada de verão.

Na região do Distrito de Floresta o DER está reconstruindo uma ponte de concreto com 50 metros de extensão sobre o rio Sagrado II, na PR-408, onde havia sido colocada uma ponte metálica provisória do 5º Batalhão de Engenharia do Exército, e uma ponte de 28 metros sobre o rio Sambaqui, na mesma rodovia. As duas obras custarão R\$ 3.447.610,00.

Representantes da concessionária Ecovia informaram que a empresa espera concluir nas próximas semanas o trabalho de recuperação das pontes que foram destruídas pela enxurrada na BR-277, e a estabilização de encostas para restabelecer o fluxo completo em duas pistas ao longo de todo o trecho que dá acesso ao Litoral.

O fim dos trabalhos na rodovia deve facilitar o acesso à região no feriado de 7 de setembro, quando são esperados mais de 400 mil veículos trafegando pela região, movimentando a economia e permitindo a recuperação mais rápida do Litoral.

Veículo: Estradas
Data: 21/07/2011

BR-101 e PE-60 serão revitalizadas

Os governos federal e estadual fecharam uma parceria para revitalizar a BR-101 e a PE-60. O montante soma R\$ 350 milhões, sendo R\$ R\$ 200 milhões desembolsados do cofre do Planalto e o restante de Pernambuco. As duas rodovias são fundamentais para a mobilidade do Estado - já que ligam o Recife a importantes regiões do Estado, como ao Complexo Industrial Portuário de Suape, no Litoral Sul -, mas o desgaste delas salta aos olhos de quem transita por lá.

O anúncio dos investimentos foi feito nesta quarta-feira (20), após sobrevoo do ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, e do governador Eduardo Campos pelas rodovias. A visita foi acertada na terça (19) entre Eduardo Campos e a presidente Dilma Rousseff. Ela teria se solidarizado com as vítimas das chuvas no Estado e se colocado à disposição para colaborar no que for preciso.

O temporal que castiga o Estado destruiu parte da BR-101 Norte. O rio que corta a Ponte de Goiana transbordou e atingiu a pista. Isopor e concreto se acumulavam na base da estrutura, que estava bastante danificada.

Já a PE-60 está bastante desgastada desde as chuvas do ano passado, quando parte do trânsito da BR-101 foi desviado para a rodovia estadual. Por isso, na época, ficou acertado que a manutenção da via seria responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT).

Mesmo assim, o ministro dos Transportes declarou que "tudo isso que afetou a infraestrutura rodoviária do Estado não significa um grande colapso no trânsito".

Foram orçados R\$ 30 milhões para obras emergenciais na BR-101. Destes, R\$ 12 milhões já foram garantidos pelo governo federal e o ministro dos Transportes comprometeu-se a negociar com a presidente Dilma Rousseff o restante, R\$ 18 milhões. De acordo com secretário estadual de Transporte, Isaltino Nascimento, a reconstrução será em 30 quilômetros de trecho urbano da via, a partir da fábrica da Vitarella.

Para a recuperação imediata de 10 quilômetros da PE-60 - entre a Coperbo e a entrada de Suape - vão ser destinados R\$ 15 milhões.

"As duas obras devem começar em setembro e vão durar seis meses", garantiu o secretário. Ele afirmou ainda que essas obras entrarão no orçamento do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) da Copa 2014, que entre outros aspectos, investe na mobilidade urbana das cidades que cederão o evento.

O restante do dinheiro será destinado a requalificação do contorno urbano da BR-101. Foram anunciados criações de dois viadutos e um corredor central exclusivo para transporte público, mas o prazo para início da construção ainda é lenda.



Sindicato Nacional da Indústria da
Construção Pesada - Infraestrutura