

22/07/2010

[Transpetro vai comprar mais aço da China](#)

[Cade planeja radiografia do setor de cimento](#)

[Infraestrutura apresenta demandas aos presidentiáveis](#)

[ES: portos operaram 25% da carga no País](#)

[Vale investe R\\$ 13,8 bi em logística de exportação de minério de ferro](#)

[Empresários apontam logística como o maior problema do Brasil](#)

[Estrada é maior gargalo da indústria](#)

[Logística é o maior gargalo do Brasil](#)

[Ferrovias devem receber R\\$ 55,7 bi](#)

[Prefeitura tenta viabilizar aporte de R\\$ 4 bi](#)

[Mineração sofre com falta de mão de obra](#)

[Governo quer lançar edital portos do Rio e Santos neste ano](#)

[Edital da duplicação da BR-116 deve sair ainda neste mês](#)

[Crescimento de economias na AL abre espaço para exportações](#)

[A infraestrutura necessária](#)

[Investimentos da indústria naval migram para o nordeste](#)

[Governo investe R\\$ 741 mi para turismo nos portos](#)

O Estado de S. Paulo

22 de julho

Transpetro vai comprar mais aço da China

Siderúrgicas chinesas venceram licitação feita pela subsidiária da Petrobrás para fornecer o aço para a construção de navios no País

A China venceu mais uma disputa feita pela Transpetro para o fornecimento de aço para a construção de navios no País. Desta vez, foram 18,3 mil toneladas, dentro do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), que prevê a construção de 49 navios até 2014.

O presidente da companhia, Sérgio Machado, diz que participaram da concorrência 15 siderúrgicas de oito países, inclusive do Brasil, mas que o preço chinês foi o mais competitivo. A importação de aço pela subsidiária da Petrobrás tem sido motivo de embates frequentes entre siderúrgicas nacionais e a Transpetro.

Para tornar viável a construção das embarcações que irão ampliar a frota petroleira serão necessárias 680 mil toneladas de aço. Desse total, a companhia já fechou a compra de 150 mil toneladas, sendo que apenas um terço desse volume foi adquirido de siderúrgicas brasileiras. O restante veio da China, da Ucrânia e da Coreia do Sul.

Em palestra ontem, num seminário sobre mineração e siderurgia, Machado anunciou que a empresa aumentou em 30 mil toneladas a necessidade de aço para os próximos anos. Com isso, subirá para 710 mil toneladas o volume de encomendas da empresa à indústria siderúrgica.

A expansão se deve ao Programa de Modernização e Expansão da Frota-Hidrovia, que prevê a construção de 20 empurradores e 80 barcaças para a hidrovia Tietê-Paraná.

Machado calcula que o projeto permitirá reduzir pela metade os custos de transporte e vai consumir cinco vezes menos combustível. O executivo informou que, até agosto, abre as propostas encaminhadas pelas siderúrgicas para as 30 mil toneladas a serem compradas pela empresa.

Segundo ele, até o fim do ano serão compradas mais 50 mil toneladas. A intenção é fechar entre agosto e setembro a primeira etapa dessa negociação, feita em lotes de 15 mil a 20 mil toneladas.

Ele argumentou ainda que a importação do produto se deve a preços mais competitivos oferecidos pelos concorrentes estrangeiros. A compra de aço tem sido feita a um custo US\$ 700 por tonelada, segundo o presidente da Transpetro.

Machado disse esperar que as companhias nacionais possam começar a oferecer valores mais atraentes nas próximas concorrências. "Não posso fazer com que a indústria naval, que está começando, seja penalizada por um preço de aço mais caro",

afirmou o executivo.

Disputa. No início do ano passado, ainda no auge do impacto da crise mundial sobre a produção siderúrgica brasileira, a indústria de aço protestou contra as importações da Transpetro e chegou a pedir audiência à então ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, para tratar do assunto.

Na ocasião, os empresários do setor siderúrgico argumentaram que as encomendas internacionais da empresa confrontavam com a política do governo de redução dos impactos da crise sobre a indústria.

A alegação do setor é que as siderúrgicas chinesas são, em sua maioria, estatais. E, como empresas subsidiadas pelo governo, estariam baixando os preços a um nível que as empresas privadas nacionais não poderiam acompanhar sem que isso acarretasse prejuízo financeiro.

Naquela ocasião, o aço era importado por um valor em torno de US\$ 600 a tonelada, o que o mercado nacional chegou a classificar de "preço predatório".

A direção da Transpetro, por sua vez, contra-argumentou, acusando de lobby as siderúrgicas nacionais, que estariam tentando impor preços. A subsidiária da Petrobrás chegou a divulgar comunicado repudiando "articulações da Usiminas".

Concorrência

A Transpetro já fechou a compra de 150 mil toneladas de aço das 680 mil que serão necessárias para a construção das embarcações. Só um terço foi adquirido de siderúrgicas brasileiras.

[<volta>](#)

Valor Econômico

22 de julho

Cade planeja radiografia do setor de cimento

O Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) decidiu focar o setor de cimento para verificar se a aquisição de concreteiras está levando a grandes concentrações de mercado e, eventualmente, à organização de um cartel.

O órgão antitruste vai fazer um estudo sobre o setor para identificar quantas concreteiras saíram do mercado, quantas foram absorvidas por cimenteiras e o que aconteceu nas regiões onde ocorreram aquisições: se os preços aumentaram, se houve redução de demanda e se está mais difícil a situação de empresas independentes.

A realização do estudo foi aprovada, por unanimidade, pelos conselheiros no julgamento da compra de ativos da empresa portuguesa Cimpor, na região de Capivari de Baixo, no interior de Santa Catarina, pela Supermix, do grupo Votorantim.

Era um caso isolado no setor de cimento que, como outros, são aprovados no cotidiano de julgamentos do Cade. Mas, o órgão percebeu que está recebendo muitos casos de compra de pequenas concreteiras. Foram mais de 30, desde 2003. Esse movimento do mercado acendeu um sinal de alerta para os conselheiros. Isoladamente, cada aquisição de concreteira pode ser aprovada, mas será que, ao fim, o setor não está ficando excessivamente concentrado, o que pode levar a um cartel?

"Eu quero saber como está o estado do mercado onde houve a aquisição de concreteiras independentes", afirmou o conselheiro relator do processo, Carlos Ragazzo. "O mercado está mais competitivo ou menos? A entrada de concorrentes está mais difícil ou não?", exemplificou.

Em outro caso julgado ontem, o Cade aprovou a compra de ativos da Camargo Corrêa Cimentos pela Polimix Concreto. A Polimix é uma empresa do grupo Votorantim. Os ativos estão localizados em Ubatuba, no litoral, e em Tatuí, no interior de São Paulo. A Secretaria de Acompanhamento Econômico (Seae) do Ministério da Fazenda fez um parecer recomendando ao Cade que determinasse a venda de parte da operação de concreto da Camargo Corrêa, em Tatuí, para outros concorrentes.

Mas, o relator do caso, conselheiro César Mattos, votou pela aprovação do negócio. Ele ressaltou que o órgão antitruste pode determinar a venda de cimenteiras ou de concreteiras, no futuro.

Somadas, as duas decisões de ontem representam um sinal amarelo para o caso Cimpor - a compra de participações minoritárias nessa empresa pela Camargo Corrêa e pela Votorantim. Isso porque os conselheiros travaram longo debate sobre a concentração no setor, mostraram-se preocupados com a aquisição de concreteiras e com a compra de participações minoritárias no setor. No caso Cimpor, a Camargo e a Votorantim acabaram inviabilizando a oferta da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN).

Durante o julgamento, a advogada Gianni Araújo, que atuou para a Polimix afirmou que a empresa "tem total interesse em que haja rivalidade entre concreteiras porque ela é fornecedora de cimento". Segundo ela, o aumento do consumo é benéfico para a companhia.

O presidente do Cade, Arthur Badin, propôs o adiamento dos dois julgamentos, pois a Secretaria de Direito Econômico (SDE) do Ministério da Justiça está concluindo as investigações de um cartel no setor de cimento. Para ele, o conselho deveria esperar as conclusões da SDE. Mas os demais integrantes do Cade optaram por julgar os dois processos.

Valor Econômico

22 de julho

Infraestrutura apresenta demandas aos presidentiáveis

Proclamado pelo governo como um segmento em plena expansão, a infraestrutura virou alvo de críticas, segundo pesquisa feita pelo Ibope com dirigentes de 211 empresas da iniciativa privada associadas à Câmara Americana de Comércio (Amcham). A maioria dos empresários e executivos vê barreiras ao investimento, informa o levantamento realizado entre 28 de abril e 17 de maio. A Amcham vai entregar aos candidatos à Presidência da República propostas a áreas onde identifica entraves aos negócios.

Os empresários enxergam desde problemas no licenciamento ambiental à falta de regras e à limitação de crédito. "Existe uma janela de oportunidades para o Brasil, mas tem que melhorar a infraestrutura", disse o consultor Maurício Giardello, da Price Waterhouse, em seminário da Amcham. O consultor citou a Copa do Mundo e as Olimpíadas, além da exploração das reservas de petróleo do pré-sal e do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) como possibilidades de crescimento do país.

Segundo Giardello, o Brasil deve apresentar o investimento mais baixo neste ano em comparação aos demais países dos Brics, conforme projeção do Business Monitor International, de US\$ 50 bilhões. O valor é inferior ao previsto para China (US\$ 154 bilhões), Índia (US\$ 61 bilhões) e Rússia (US\$ 55 bilhões). O consultor chamou a atenção para a burocracia que atrasa o andamento dos projetos e aumenta os custos. Um empreendimento de geração de energia elétrica no Brasil, por exemplo, demora 6,5 anos para entrar em operação, prazo 30% acima ao dos Estados Unidos.

O presidente da AES Brasil, Britaldo Soares, criticou o licenciamento ambiental e apontou a necessidade de o governo dar mais clareza sobre o retorno financeiro dos empreendimentos, baixar a carga tributária e diversificar a matriz energética. Pedro Parente, presidente da Bunge no Brasil e ex-ministro da Casa Civil no governo Fernando Henrique Cardoso, fez coro: "A situação é extremamente exagerada no meio ambiente", em referência ao licenciamento. Parente nota "uma certa xenofobia" quando o tema é investimento. "O que é relevante é a origem do capital? E a renda, os empregos e os impostos? É uma insegurança jurídica enorme", disse.

O ex-ministro que gerenciou a crise do "apagão" vê avanços no marco regulatório do setor de energia no governo petista, mas diz que a situação da infraestrutura "vai contra os interesses do país". "Essa é uma agenda extremamente apetitosa para qualquer candidato. Não precisa haver mudança constitucional, não há desgaste político."

Hélcio Tokeshi, presidente da Estruturadora Brasileira de Projetos (EBP), foi voz rara na defesa do governo. "Infraestrutura precisa de maturação. Não dá para fazer de qualquer jeito", disse. A EBP, de capital público e privado, identifica projetos de infraestrutura do governo ao setor privado.

"Temos que encarar o governo como síndico do nosso condomínio. Não estamos satisfeito, mas não basta reclamar, tem que ter mais participação da sociedade civil, como neste evento", disse Otávio Maia, da Price Waterhouse

[<volta>](#)

Webtranspo

22 de julho

ES: portos operaram 25% da carga no País

De acordo com um levantamento da Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo), um quarto de toda a movimentação de mercadorias nos portos brasileiros passaram pelos portos do Espírito Santo no primeiro semestre deste ano.

De janeiro a junho, os portos capixabas movimentaram 74,5 milhões de toneladas de produtos - 26% da corrente de comércio (exportação/importação) do País. Ao todo, o mercado brasileiro operou 286,1 milhões de toneladas de cargas; foram exportados 230,2 milhões de toneladas e importados 55,9 milhões.

Nos primeiros seis meses deste ano, a movimentação financeira do complexo portuário do Espírito Santo chegou aos US\$ 13,6 bilhões. Já as exportações somaram US\$ 9,6 bilhões e as importações US\$ 3,9 bilhões.

Conforme os dados do MDIC (Ministério de Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior), a corrente comercial capixaba representou 10,2% de uma movimentação financeira geral de US\$ 132,3 bilhões no que se refere ao total brasileiro. O resultado corresponde a toda a cadeia de transporte marítimo do País.

[<volta>](#)

Portos e Navios

22 de julho

Vale investe R\$ 13,8 bi em logística de exportação de minério de ferro

A Vale vai investir em um projeto de infraestrutura US\$ 7,8 bilhões (R\$ 13,8 bilhões) até 2015, quase o triplo do que o governo reservou no PAC 2 para melhorias nos portos -R\$ 5,2 bilhões.

Os recursos são destinados à extensão e à duplicação da ferrovia de Carajás e à construção de um novo píer no terminal marítimo de Ponta da Madeira (MA), porto pelo qual a mineradora escoar a maior parte de sua produção de minério de ferro.

Os investimentos integram a parte de logística do projeto da nova mina de Carajás Serra Sul, que inicialmente prevê a extração de 90 mil toneladas de minério de ferro ao ano até 2015 -hoje, a capacidade total da companhia está pouco acima de 300 mil toneladas/ano.

Ao todo, o empreendimento está orçado em US\$ 11,297 bilhões -o maior da história da Vale.

Os investimentos na ferrovia e no porto já preveem uma expansão futura da nova mina -que fica próxima da atual jazida de Carajás- e antecipam um crescimento da demanda pelo produto.

"Investimos fortemente em logística para gerarmos capacidade suficiente de atendimento às novas demandas que virão", disse Mauro Neves, diretor de Planejamento e Desenvolvimento da Vale.

Pelo projeto, a Vale vai ampliar em 100 km a ferrovia de Carajás para conectá-la à nova mina. Também vai duplicar 605 km de trilhos, com o objetivo de aumentar a capacidade de transporte de minério de ferro -produto que corresponde a 35% do volume movimentado nos portos brasileiros.

Só o novo píer consumirá US\$ 1 bilhão e permitirá o atracamento dos supertanques de carga da China. Terá 25 metros de profundidade e capacidade de carregamento simultâneo de dois navios. A obra estará pronta em 2014.

Ao todo, o terminal portuário receberá investimentos de US\$ 2,6 bilhões até 2015 para aumentar a capacidade de embarque para 230 mil toneladas de minério de ferro até 2015 -em 2009, foram movimentados 87,3 milhões de toneladas.

[<volta>](#)

DCI

22 de julho

Empresários apontam logística como o maior problema do Brasil

SÃO PAULO - O setor logístico é considerado pelo empresariado como o maior gargalo de infraestrutura do Brasil. Essa é a conclusão da pesquisa Ibope realizada a pedido da Câmara Americana de Comércio (Amcham), apresentada em evento realizado na sede da entidade, em São Paulo. Segundo o levantamento, depois do setor de logística e distribuição, apontado por 54% dos entrevistados, veio o de telecomunicações (30%). A área de energia, que ficou marcada pelo racionamento de 2001, foi mencionada por apenas 4% das companhias consultadas.

A pesquisa contou com 211 entrevistas entre as empresas associadas. O levantamento apontou que os modais rodoviário e aéreo são considerados os principais problemas do setor logístico no País. Dados apresentados pelo sócio em consultoria de projetos

de infraestrutura da PricewaterhouseCoopers, Maurício Giardello, mostram que o Brasil está em um patamar inferior no aspecto logístico se comparado aos países que compõem o Bric.

Como exemplo, o executivo citou que, em 2007, o Brasil tinha apenas 6% das estradas pavimentadas, enquanto esse percentual era de 67% na Rússia, de 63% na Índia e de 80% na China. "As deficiências dos nossos portos e do nosso sistema rodoviário provocam perdas de US\$ 5 bilhões ao agronegócio brasileiro", acrescentou o presidente da Bunge Brasil, Pedro Parente, que defendeu a expansão dos modais ferroviário e hidroviário para o transporte.

Apesar da forte expansão verificada desde as privatizações na década de 1990, a pesquisa mostrou também que o serviço de telecomunicação tem um alto custo. "Isso traz a discussão de qual é o melhor modelo para lidar com essa questão: o atual, um sucesso até então, ou o modelo de estatização em estudo", disse Giardello.

Na questão de energia, boa parte dos entrevistados não trabalha com a expectativa de um novo apagão para os próximos anos, ponto considerado até pouco tempo atrás um gargalo para a expansão da economia brasileira. De acordo com a Amcham, 42% dos entrevistados afirmaram que as ações adotadas pelo governo federal nos últimos tempos permitirão atender 51% ou mais da demanda por energia.

O levantamento mostra que 59% dos entrevistados consideram que o custo futuro da energia no Brasil será maior que a média mundial. O presidente do Grupo AES no Brasil, Britaldo Soares, comentou que o encarecimento da conta de luz está ligado, sobretudo, à alta carga tributária incidente sobre o setor elétrico e aos encargos setoriais.

[<volta>](#)

Jornal do Comercio-PE

22 de julho

Estrada é maior gargalo da indústria

Copa 2014, Olimpíadas 2016, Programa de Aceleração do Crescimento (PACs 1 e 2) e a indústria de petróleo e gás injetarão US\$ 400 bilhões em infraestrutura, nos próximos 10 anos, segundo a PricewaterhouseCoopers. Mas o dinheiro ainda é pouco para vencer os gargalos da área, alertam executivos de grandes empresas. O maior problema do País, para as indústrias, são as estradas e rodovias. Mas há muitos outros.

Distribuir produtos ou receber insumos para novos artigos representa uma grande dor de cabeça para 54% dos empresários ouvidos por uma pesquisa da Câmara Americana de Comércio (Amcham), divulgada ontem. Eles se preocupam especialmente com estradas, mas em seguida aparecem os aeroportos. Para outros

30%, porém, as telecomunicações são o grande vilão, especialmente em relação ao custo das novas tecnologias.

Onze cidades entraram na pesquisa, entre elas Recife, São Paulo, Brasília e Belo Horizonte. O levantamento serviu para provocar discussões sobre como acelerar investimentos em infraestrutura e integra um ciclo de seminários promovido pela Amcham em torno do tema competitividade do Brasil. Os resultados serão entregues aos principais candidatos à Presidência da República. Os empresários querem criar uma agenda para desatar nós e evitar que o avanço econômico nacional não seja só outro bom momento que o País perdeu.

“Não que eu não acredite no Brasil crescendo 7%. Agora, sustentar esse crescimento sem remover esses entraves, nisso eu não acredito”, diz o presidente da Bunge, Pedro Parente. Para ele, os maiores desafios a superar estão na infraestrutura, câmbio, tributação e segurança jurídica.

A PricewaterhouseCoopers projeta que o Brasil, até 2030, pode saltar da oitava para a quinta economia do mundo. A consultoria compilou dados de fontes diversas, como Banco Mundial e Instituto de Pesquisas Econômicas Aplicadas (Ipea), para comparar o Brasil aos demais países do chamado grupo dos Brics – que inclui ainda Rússia, Índia e China. Na maioria deles, a posição brasileira é desvantajosa. Segundo previsão do Business Monitor International para este ano, por exemplo, a Índia investirá em infraestrutura o equivalente a 5,3% do seu Produto Interno Bruto (PIB), a China 3,6% e a Rússia 3,4%. Enquanto isso, o Brasil terá 3,2%.

Mas no Brasil ainda há problemas como falta de coordenação de órgãos ambientais, sobreposição de normas e regras confusas. “Só para pegar um exemplo, para a concessão da Ferrovia Nova Transnordestina o governo criou 1.600 normas”, comenta o sócio em consultoria de projetos de infraestrutura da Price, Maurício Giardello.

A AES Brasil atua principalmente na distribuição de energia. Ao analisar a projeção da Empresa de Pesquisa Energética (EPE), órgão governamental, o presidente da AES Brasil, Britaldo Soares, questiona a falta de incentivo ao uso do gás natural, que terá sua participação como fonte de energia reduzida de 9% para 7%, entre este ano e 2019.

A questão, alerta Britaldo, é que não há contratos suficientes para assegurar o aumento da geração de energia na mesma proporção que a demanda de consumo, até o final da década. De acordo com a EPE, já há R\$ 175 bilhões para gerar 64 gigawatts (GW) até 2019. Mas ainda faltariam, segundo a projeção, garantir outros 32 GW para equilibrar geração e consumo.

[<volta>](#)

Logística é o maior gargalo do Brasil

Pesquisa encomendada pela Amcham aponta os modais rodoviário e aéreo como os piores do país.

São Paulo - O setor logístico é considerado pelo empresariado brasileiro como o maior gargalo de infraestrutura do Brasil. Essa é a conclusão da pesquisa Ibope realizada a pedido da Câmara Americana de Comércio (Amcham), apresentada ontem, em evento realizado na sede da entidade, em São Paulo.

Segundo o levantamento, depois do setor de logística e distribuição, apontado por 54% dos entrevistados, veio o de telecomunicações (30%). A área de energia, que ficou marcada pelo racionamento de 2001, foi mencionada por 4% das companhias consultadas.

A pesquisa encomendada pela Amcham ao Ibope contou com 211 entrevistas entre as empresas associadas, no período de 28 de abril a 17 de maio. O levantamento apontou que os modais rodoviário e aéreo são considerados os principais problemas do setor logístico no país.

Dados apresentados pelo sócio em consultoria de projetos de infraestrutura da PricewaterhouseCoopers, Maurício Giardello, mostram que o Brasil está em um patamar inferior no aspecto logístico se comparado aos países que compõem o bloco chamado Bric (Brasil, Rússia, China e Índia).

Como exemplo, o executivo citou que, em 2007, o Brasil tinha apenas 6% das estradas pavimentadas, enquanto esse percentual era de 67% na Rússia, de 63% na Índia e de 80% na China. "As deficiências dos nossos portos e do nosso sistema rodoviário provocam perdas de US\$ 5 bilhões ao agronegócio brasileiro", acrescentou o presidente da Bunge Brasil, Pedro Parente, que defendeu a expansão dos modais ferroviário e hidroviário para o transporte de produtos.

Apesar da forte expansão verificada desde as privatizações na década de 1990, a pesquisa mostrou também que a principal crítica do empresariado brasileiro sobre o serviço de telecomunicação é o seu alto custo. "Isso traz a discussão de qual é o melhor modelo para lidar com essa questão: o atual, um sucesso até então, ou o modelo de estatização em estudo", disse Giardello.

Apagão - Na questão de energia, boa parte dos entrevistados não trabalha com a expectativa de um novo apagão para os próximos anos, ponto considerado até pouco tempo atrás um gargalo para a expansão da economia brasileira. De acordo com a Amcham, 42% dos entrevistados afirmaram que as ações adotadas pelo governo federal nos últimos tempos permitirão atender 51% ou mais da demanda por energia - apenas 7% avaliaram que o governo não atenderá as necessidades do mercado.

Se a oferta não é um gargalo, por outro lado a pesquisa mostrou uma preocupação em relação ao custo da energia. O levantamento mostra que 59% dos entrevistados consideram que o custo futuro da energia no Brasil será maior que a média mundial. O

presidente do Grupo AES no Brasil, Britaldo Soares, comentou que o encarecimento da conta de luz está ligado, sobretudo, à alta carga tributária incidente sobre o setor elétrico e aos encargos setoriais. "A alta carga tributária é aplicada sobre os fatores de competitividade da economia brasileira", criticou Parente, na mesma linha.

Investimentos - A pesquisa questionou os empresários sobre o panorama institucional. A conclusão foi a de que a falta de clareza nas regras, a instabilidade das agências reguladoras, a insegurança jurídica, a legislação ambiental e os aspectos financeiros são considerados os principais obstáculos para uma participação mais expressiva do setor privado nos investimentos em infraestrutura no país.

A questão ambiental foi um dos pontos mais discutidos durante a apresentação da pesquisa. Como exemplo do impacto desse fator sobre os projetos no Brasil, Giardello citou um estudo do Banco Mundial (Bird), o qual aponta que a concessão de licença de instalação (LI) leva, em média, 3,4 anos, prazo considerado excessivo. "O processo de licenciamento ambiental tem sido demorado, cercado por muitas incertezas e aspectos subjetivos", observou Soares, citando que um dos problemas é a indefinição de competências entre os órgãos ambientais municipais, estaduais e federal.

Nos projetos públicos em que a iniciativa privada já está envolvida, os principais problemas citados são a baixa rentabilidade dos empreendimentos, as altas taxas de juros dos financiamentos e a baixa disponibilidade de crédito. **(AE)**

[<volta>](#)

Diário do Comércio

22 de julho

Ferrovias devem receber R\$ 55,7 bi

Rio de Janeiro - Incrementado pela definição do edital de licitação do Trem de Alta Velocidade (TAV) Campinas-São Paulo-Rio, o volume de investimentos no setor ferroviário deverá alcançar R\$ 55,7 bilhões entre 2010 e 2013. A estimativa é do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), que projeta financiar quase a metade desse montante: R\$ 25,7 bilhões.

Segundo o gerente do Departamento de Transporte e Logística do BNDES, Dalmo Marchetti, os investimentos do setor estacionados na casa dos R\$ 4 bilhões por ano deverão subir para R\$ 6 bilhões anuais a partir deste ano. Tirando os R\$ 33 bilhões estimados para o TAV, o setor ferroviário de cargas deverá investir R\$ 24,7 bilhões até 2013. Pelo levantamento de projetos do BNDES, cerca de 36% desse montante irão para a expansão da malha atual de 28 mil quilômetros.

Para o técnico do BNDES, após as concessões privadas, no fim da década de 90, e o ciclo de investimentos em ganhos de produtividade, o setor ferroviário de cargas entra numa terceira fase de desenvolvimento. Embora a velocidade média ainda seja considerada baixa, as tarifas e o volume transportado por quilômetro têm subido, capitalizando as empresas para investir em expansão.

"A produção do setor tem aumentado 7% ao ano ao longo da última década e o investimento cresce mais rápido, 15% ao ano. Com os projetos de expansão, essa taxa vai acelerar ainda mais", disse Marchetti.

Segundo o levantamento do BNDES, as concessionárias responderão por uma contrapartida de 37% dos investimentos previstos. Já o governo, que quer expandir a malha para 40 mil quilômetros até 2020, deve contribuir com 20%. Quatro projetos da estatal Valec lideram a expansão da malha: a Ferrovia Centro-Oeste, a Oeste-Leste, a ampliação da Norte-Sul, e a ligação Panorama-Porto Murinho, que somam quase 10 mil novos quilômetros.

Os investimentos da Valec não terão financiamento do BNDES, mas o banco já apoia obras da iniciativa privada, como a Transnordestina e a expansão da Ferronorte. Deverá também financiar outros projetos em planejamento, como o Ferroanel de São Paulo, que contorna a região metropolitana. Até 2013, o BNDES projeta um crescimento de pelo menos 24% da malha atual.

"□ uma expansão bastante significativa, se analisarmos que até 2007 não havia expansão nenhuma. A distância média do transporte em ferrovia é de 550 quilômetros. O transporte rodoviário é muito competitivo em distâncias maiores. A expansão do sistema é importante para aumentar a inserção da ferrovia no transporte de longa distância", observa Dalmo.

Novo ciclo - O banco já financia projetos como o da Transnordestina e a expansão da Ferronorte até Rondonópolis, mas o novo ciclo de investimentos em ferrovias mudará o patamar dos desembolsos do BNDES para o setor. Entre 2004 e 2008, o banco liberou R\$ 4,2 bilhões para ferrovias, participando de 29% do conjunto de investimentos. Agora, prevê R\$ 7 bilhões até 2013 apenas para o setor ferroviário de carga.

Segundo Marchetti, a missão de financiar 60% do valor estimado para o TAV não ameaçará a perspectiva de desembolsos do banco para o setor de carga. O vencedor da licitação deverá tomar R\$ 19,9 bilhões no BNDES para tirar o trem-bala do papel, mas o banco espera contar com ajuda da União para fazer frente ao projeto. Com os investimentos esperados pelo BNDES e o TAV, o setor ferroviário deverá responder por 52% dos investimentos do país em logística até 2013, estimados em R\$ 106,6 bilhões pelo banco. O BNDES deve financiar R\$ 46 bilhões desse total. O restante irá para portos (14%) e rodovias (34%).

Diário do Comércio

22 de julho

Prefeitura tenta viabilizar aporte de R\$ 4 bi

Ideia é conciliar numa mesma área unidade de conservação e inversão no Projeto Apolo, da Vale .

A tentativa de criação do Parque Nacional do Gandarela, que poderia inviabilizar os investimentos da ordem de R\$ 4 bilhões da Vale S/A no projeto Apolo, na região Central do Estado, provocou reação na Prefeitura de Caeté. O Executivo vem trabalhando na criação de uma unidade de conservação (UC) na área que possa coexistir com o complexo minerador.

De acordo com o secretário de Desenvolvimento Sustentável e Meio Ambiente de Caeté, Fernando José da Silva, a administração municipal vem negociando com a mineradora a criação da área de preservação na Serra do Gandarela. "A região realmente necessita de uma UC", afirmou.

O secretário lembrou que a manutenção da reserva poderá aumentar os gastos públicos. "De onde viria os recursos para a manutenção?", questionou. Além disso, Silva ressaltou que para criar o parque seria necessário retirar moradores da região.

Conforme ele, o município está se preparando para receber os aportes da Vale no complexo minerador. "Os empresários de Caeté, por exemplo, estão investindo para suprir a demanda", afirmou.

Silva também afirmou que há uma maior procura por capacitação de mão de obra na região, em virtude das vagas que serão abertas com os investimentos que serão realizados pela mineradora na cidade.

Até mesmo o setor imobiliário já verificou os impactos positivos do empreendimento. "Há aumento na demanda por imóveis em Caeté em virtude do Apolo", afirmou o secretário.

O projeto compreende uma área de 900 hectares entre Caeté e Santa Bárbara, ambas na região Central do Estado. O empreendimento terá capacidade instalada de extrair 24 milhões de toneladas de minério por ano.

O início das operações está previsto para 2015. Como parte do Projeto Apolo serão instalados também uma usina de beneficiamento, oficinas, pilhas de estéril, pátio de produtos, escritórios e outras instalações. Também será viabilizado um novo ramal ferroviário, com cerca de 20 quilômetros de extensão para transportar minério. Já o Parque Nacional da Serra do Gandarela está em estudo pelo Instituto Chico Mendes (ICMBio), ligado ao Ministério do Meio Ambiente.

Diário do Comércio

22 de julho

Mineração sofre com falta de mão de obra

Escassez de profissionais qualificados é um dos principais gargalos do segmento em Minas Gerais .

A falta de mão de obra capacitada é um dos principais gargalos enfrentados por um dos setores mais importantes da economia do Estado: o minero-metalúrgico. E com o crescimento dos investimentos no segmento nos próximos anos, a previsão é de que sejam criadas pelo menos mais 40 mil vagas, de acordo com o presidente do Sindicato das Indústrias Extrativas de Minas Gerais (Sindiextra-MG), José Fernando Coura.

"Posso dizer com certeza que hoje já atingimos o pleno emprego no setor. A demanda está bastante aquecida. Portanto, a mão de obra qualificada é a grande preocupação das empresas", afirmou.

Conforme Coura, há escassez de trabalhadores capacitados nas mineradoras para cargos que vão desde ajudantes de serviços gerais a mecânicos, geólogos e até engenheiros de minas. "Por isso, investir cada vez mais na formação dos trabalhadores é nossa prioridade", disse.

A previsão de aportes da ordem de R\$ 9,5 bilhões por parte da Vale S/A em Minas até 2014, com a geração de 5,7 mil postos de trabalho, além do aumento das pesquisas minerais no Estado, levou o Sindiextra-MG, a antecipar a criação de um programa de formação de especialistas.

"Em parceria com a Fiemg (Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais), criamos um consórcio minero-metalúrgico que vai formar mais de 40 mil especialistas na atividade minerária nos próximos cinco anos", afirmou Coura.

Além disso, ele ressaltou que várias escolas do Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial (Senai) estão sendo reativadas ou estão em construção para atender o setor.

Apolo - O Senai, em parceria com a Vale, vai oferecer cursos de qualificação profissional aos moradores de várias cidades mineradoras do Estado, como Caeté, Santa Bárbara, Rio Acima e Raposos. A capacitação faz parte do projeto Apolo, um investimento de R\$ 4 bilhões da Vale, que deve explorar minério de ferro na Serra da Gandarela.

"Somente o Senai de Raposos inaugurou uma unidade avançada que vai oferecer cursos para os jovens moradores do município. Já estão inscritas 150 pessoas, que devem receber o diploma no final do ano", explicou o presidente do Sindiextra-MG.

Em Raposos foram abertas duas turmas para o curso de ajudante de terraplanagem e uma para o de carpinteiro. Além disso, para agosto estão previstas mais três turmas: motorista de caminhão, operador de pá carregadeira e operador de escavadeira hidráulica, que abrigarão mais 78 alunos.

Além disso, até julho de 2013, o Senai vai qualificar cerca de 3 mil trabalhadores nas áreas de construção civil e montagem eletromecânica nas cidades de Nova Lima, Sabará, Barão de Cocais e Santa Bárbara.

Em todo o projeto serão criados 23 cursos de iniciação profissional, qualificação e aperfeiçoamento e 115 turmas de alunos já selecionados. Todos os estudantes recebem bolsa-auxílio no valor de R\$ 250.

O término das obras do segundo maior empreendimento da Vale, atrás apenas do projeto Carajás, no Pará, está previsto para 2015. A produção estimada é de 24 milhões de toneladas de minério de ferro por ano.

[<volta>](#)

Agência Brasil
22 de julho

Governo quer lançar edital portos do Rio e Santos neste ano

O ministro da Secretaria Especial de Portos, Pedro Brito, afirmou nesta quarta-feira (21) que o governo pretende lançar, neste ano, o edital de licitação para as obras de ampliação dos portos do Rio de Janeiro e de Santos. Os portos passarão por reformas visando a Copa do Mundo de 2014 e as Olimpíadas de 2016.

A ideia, segundo Brito, é que as duas obras tenham início no primeiro semestre do ano que vem. O porto da cidade do Rio de Janeiro deve receber R\$ 314 milhões e o de Santos R\$ 119 milhões, dos R\$ 740 milhões anunciados no começo da semana para os sete portos de cidades-sede da Copa do Mundo.

"Nos casos do Rio e de Santos, que são as obras maiores, queremos lançar as licitações ainda este ano para as obras começarem no primeiro semestres de 2011 e estarem concluídas até meados de 2013, quando vai haver a Copa das Confederações", afirmou o ministro, após reunião com o presidente Luiz Inácio Lula da Silva.

Segundo o ministro, no porto do Rio de Janeiro, serão construídos três novas unidades de píer de atracação, que duplicarão a capacidade de recebimento de turistas.

Brito afirmou ainda que os investimentos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no setor visam a ampliar o transporte fluvial no Brasil nos próximos 15 anos de 13% para 29%.

O crescimento deve proporcionar, segundo o ministro, a redução no frete no país.

[<volta>](#)

Jornal do Comércio-RS

22 de julho

Edital da duplicação da BR-116 deve sair ainda neste mês

O lançamento do edital de licitação para a duplicação da rodovia BR-116, entre Porto Alegre e Pelotas, deve ocorrer até o final da próxima semana, prevê o superintendente regional do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte no Rio Grande do Sul (Dnit-RS), Vladimir Roberto Casa. A expectativa era de que o documento fosse publicado em junho, mas Casa explica que a complexidade da obra ocasionou o atraso.

Segundo o dirigente, o projeto de engenharia da iniciativa já está pronto. A duplicação abrangerá uma extensão de 220 quilômetros e tem como objetivo melhorar o tráfego de mercadorias e pessoas, garantindo mais segurança. O superintendente regional do Dnit-RS relata que, se confirmado o lançamento do edital neste mês, as obras de ampliação poderão ser iniciadas no final do ano. O investimento na ação, que deve levar cerca de três anos para ser concluída, é estimado em cerca de R\$ 1 bilhão. Casa acrescenta que montante semelhante deve ser investido, pelo Dnit-RS, apenas neste ano em rodovias federais do Rio Grande do Sul. Em 2009, o investimento na região chegou a R\$ 658 milhões.

A expansão da BR-116 beneficiará a logística gaúcha criando um corredor completamente duplicado ligando Torres, Osório, Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande. A obra ainda será complementada pela duplicação da BR-392, entre Pelotas e Rio Grande, e pela duplicação da BR-101, no Litoral Norte gaúcho e em Santa Catarina.

Quanto à duplicação do trecho Norte da BR-101 no Estado, Casa informa que a perspectiva é de que os dois túneis da rodovia, que ligam Osório a Maquiné, sejam inaugurados em setembro ou outubro. Cada túnel possui 1,84 mil metros de extensão. Essas estruturas, acrescidas de outras melhorias na estrada, reduzirão em 11 quilômetros a distância do segmento Osório a Torres, que passará dos atuais 99,5 quilômetros para 88,5 quilômetros.

[<volta>](#)

Jornal do Comércio

22 de julho

Crescimento de economias na AL abre espaço para exportações

O crescimento das economias da América Latina abre espaço para expansão das exportações brasileiras, avaliou o economista do Instituto de Estudos para o Desenvolvimento Industrial (Iedi), Rogério Cezar de Souza. O relatório divulgado nesta quarta (21) pela Comissão Econômica para a América Latina e o Caribe (Cepal) projetou que a economia dos países da região deverá crescer 5,2% neste ano.

A expansão fortalece importantes parceiros econômicos do Brasil, segundo Souza, permite ao país retomar as exportações ainda fragilizadas pela crise financeira internacional. "Eu olho para essas taxas do Paraguai, do Uruguai e da Argentina e vejo condições melhores para as nossas exportações".

A Cepal estima que o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil crescerá 7,6%, o do Uruguai, 7%, o do Paraguai, 7%, o da Argentina, 6,8% , e do Peru, 6,7%.

Segundo Cezar de Souza, a taxa de crescimento prevista pela Cepal demonstra uma expansão "desejável", por ser relativa a uma base de comparação baixa, como 2009. "Estamos comparando com o ano passado, quando os efeitos da crise estavam presentes".

Para que o ritmo de crescimento seja sustentável durante os próximos anos, o economista alerta para a necessidade de manter a competitividade de setores importantes da indústria. Ele destaca, por exemplo, o aumento das importações de bens intermediários.

Ele chama a atenção para o fato da balança comercial brasileira se manter equilibrada devido as exportações de produtos primários, mas que o país está comprando cada vez mais bens com valor agregado. Isso ocorre, de acordo com o economista, devido ao câmbio valorizado e "à estratégia dos outros países de jogar de qualquer maneira seus produtos nos vizinhos".

O enfraquecimento de alguns ramos da economia pode ser um obstáculo importante ao crescimento econômico, avaliou Cezar de Souza. "Os gargalos não serão somente de oferta de um segmento ou outro, pode estar ligado a um movimento mais forte de estrangulamento de alguns elos da cadeia produtiva que já estão, por questões competitivas, tendo dificuldades", afirmou.

A concorrência dos produtos estrangeiros dentro do país pode, na avaliação do economista do Iedi, trazer desequilíbrios à economia. "Se a indústria começar a perder muito espaço, você pode ter problemas de outra natureza. Seja na balança comercial ou na forma de financiar a economia", disse.

[<volta>](#)

Jornal do Commercio

22 de julho

A infraestrutura necessária

Trinta meses. É o tempo que Pernambuco terá para mudar a face da infraestrutura do Grande Recife e torná-la pronta para ser uma das 12 subsedes da Copa do Mundo do Brasil, em 2014. E não são poucos os desafios. Os principais estão concentrados no Porto da capital e no Aeroporto Internacional do Recife, que precisam estar aptos a receber um grande número de turistas.

No quesito mobilidade urbana, as obras estão pulverizadas em diversos pontos da região metropolitana. Algumas já foram iniciadas e outras ainda se encontram em estágio embrionário (ver arte ao lado). As estimativas do comitê formado pelo governo do Estado para coordenar as ações é de que serão investidos, no total, R\$ 8 bilhões. Todos os empreendimentos precisam estar concluídos até o final de 2012, a fim de garantir a realização dos jogos da Copa das Confederações, em 2013.

O secretário estadual da Casa Civil, Ricardo Leitão, que também é o coordenador do Comitê Pernambuco na Copa 2014, afirma que o Estado tem seis meses de “reserva técnica” para finalizar os projetos e que 24 meses (dois anos) é tempo suficiente para tirar todos eles do papel. “Vamos fazer com calma e cuidado”, disse, negando que o corre-corre eleitoral – o governador Eduardo Campos é candidato a reeleição – venha a atrapalhar o andamento das construções. Para tanto, Pernambuco e os outros 11 Estados-sedes vão contar com uma série de “ajudas”. Anteontem, o governo federal anunciou que promoveu mudanças na Lei das Licitações, deixando-a mais suave para contratações das empresas responsáveis pelas obras da Copa, aumentou de 100% para 120% da receita anual líquida, o limite de endividamento dos municípios para captar empréstimos, liberou R\$ 740 milhões para requalificação de sete portos e R\$ 5,5 bilhões para 13 aeroportos do País.

O Aeroporto Internacional do Recife receberá em agosto R\$ 19,8 milhões, que serão empregados na construção de uma nova torre de controle. Além disso, espera concluir até outubro de 2010 a instalação de quatro novas estruturas que servem para ligar a área de embarque às aeronaves, conhecidas como fingers. “Elas servem para dar maior agilidade, conforto e segurança aos passageiros”, explica o superintendente regional Nordeste da Infraero, Fernando Nicácio. A previsão é que estejam em funcionamento em outubro. O Aeroporto, que possuía uma demanda de 5,25 milhões de passageiros no ano passado, precisa estar pronto para suportar um fluxo de 7,5 milhões de pessoas em 2014.

Para tanto, também estão programadas obras de recuperação na pista de pouso, de movimentação e de estacionamento das aeronaves e em sinalizações. Segundo Nicácio, ainda não será necessário dar um destino às antigas instalações do terminal, hoje sem uso. “Os aeroportos não serão um problema para a Copa 2014. Se ela fosse realizada hoje, o de Recife teria condições para atender a demanda”, finaliza o superintendente.

O Porto do Recife também será contemplado com recursos do governo federal: R\$ 21,8 milhões para construção do Terminal Marítimo de Passageiros. Atualmente, o Armazém 7 está em obras de readequação.

Em outubro, segundo o presidente do Porto, Sileno Guedes, ele já poderá ser utilizado provisoriamente pelos passageiros. Seu entorno também será reformado, recebendo um estacionamento. E até a próxima semana, o Porto do Recife lança o edital de concorrência que contratará a empresa responsável pela construção definitiva do Terminal Marítimo de Passageiros, que deverá estar funcionando na temporada de cruzeiros do segundo semestre de 2011, garante Sileno Guedes.

A principal obra para a Copa, a dragagem, foi concluída no ano passado. No entanto, ainda falta ser reconhecida oficialmente pela Marinha do Brasil. Com ela, o Porto poderá receber navios transatlânticos. Essas embarcações são importantes por serem uma opção de reforço à estrutura hoteleira do Estado, podendo abrigar um bom número de turistas durante a Copa. Apesar do discurso afinado de todos os envolvidos na preparação do Estado e do País para a Copa 2014 – o presidente Lula chegou a dizer que não seria “idiota” a ponto de por em risco a realização do evento –, o Tribunal de Contas da União (TCU), em relatório divulgado em abril, se mostrou bastante preocupado com o andamento das obras no Brasil. Apontou riscos de gestão com possíveis “falhas de supervisão no andamento das intervenções e de coordenação das atividades referentes à Copa”. Erros que não poderão ser cometidos por Pernambuco. Se isso acontecer, os atrasos serão inevitáveis.

[<volta>](#)

DCI

22 de julho

Investimentos da indústria naval migram para o nordeste

SÃO PAULO - O nordeste já desponta como nova caminho para os investimentos da indústria naval. De acordo com o Sindicato Nacional da Indústria da Construção e Reparação Naval e Offshore (Sinaval), 80% dos investimentos planejados para o setor até 2013 serão feitos na região.

Segundo o Sinaval, dos R\$ 7,6 bilhões de recursos destinados ao setor naval no período, R\$ 6,1 bilhões terão como destino o nordeste. Ao todo serão pelo menos 17 os novos estaleiros, nove dos quais estarão no nordeste.

"É um avanço e tanto para uma região que, até o ano passado, quando foi inaugurado o estaleiro Atlântico Sul, em Suape (PE), nunca tinha tido nenhum empreendimento voltado para a indústria naval ou petroleira", disse o presidente do Sinaval, Ariovaldo Rocha.

Com a demanda crescente nos estaleiros, a indústria de equipamentos para navios, ou navipeças, também se movimenta para acompanhar o mercado. Boa parte das peças utilizadas no Brasil ainda é importada, mas existe uma mudança em curso neste quadro. "No ano de 2000, o setor gerava cerca de 2 mil empregos diretos e, atualmente, estamos na casa dos 47 mil", disse o presidente da Câmara Setorial de

Equipamentos Navais e Off-shore da Associação Brasileira da Indústria de Máquinas e Equipamentos (Abimaq), Carlos Prata.

Mesmo com o aumento na mão de obra, o setor ainda precisa de reforços. "Nos locais onde os novos estaleiros serão construídos nós estamos fazendo seminários de incentivo à produção local de peças", disse Prata.

Atualmente muitas empresas produzem equipamentos para o setor naval. De acordo com o executivo da Abimaq, estão disponíveis no mercado garrafas de ar; equipamentos de habitação, como ventiladores, exaustores, equipamentos para tratamentos de dejetos e de água; motores a diesel, geradores e alternadores; e equipamentos auxiliares (compressores, bombas e outros), entre outros. E "todos esses equipamentos podem ser produzidos com as tecnologias que já temos aqui, desde que tenham preço, qualidade e prazo", disse Prata.

Atualmente, o setor de navieças brasileiro é composto por 200 indústrias de máquinas, componentes, equipamentos e acessórios. "Boa parte delas já está no Brasil desde as décadas de 1970 e 1980, quando o País construía muitos navios. Depois do apagão naval da década de 1990, todas essas empresas passaram a direcionar seus produtos a outros setores, com mais investimentos, como são os mercados industrial, siderúrgico, de mineração, alimentício, agrícola, de bioenergia e petróleo", disse o executivo.

De acordo com Prata, a falta de incentivo do governo à produção local e as facilidades de importação são os principais vilões do setor de navieças. "Muitos fornecedores originalmente de navieças oferecem produtos de altíssima tecnologia e qualidade: o problema não está na capacidade das dos fornecedores, nem no prazo, está no preço. Sem proteção do governo, as peças chinesas, por exemplo, saem muito mais em conta", analisou.

Rio de Janeiro

O grande investimento no nordeste brasileiro não está deixando o polo fluminense para trás, pois o local tem também um grande plano de ampliações nos próximos anos. O total de investimentos do polo será de R\$ 1 bilhão a R\$ 2 bilhões, o que inclui a retomada pela Petrobras do hoje desativado Ishibrás e a possível migração do estaleiro da EBX para o Porto de Açú depois de ter licença negada em Santa Catarina.

"O Rio continua sendo o principal polo do Brasil", aponta o presidente do Sinaval, "mas Pernambuco e Rio de Grande do Sul surgem como novos centros. O preço dos terrenos, bem mais atraente que no Rio ou em São Paulo, e o apoio do governo local são elementos que pesam."

Transpetro

A China venceu mais uma disputa feita pela Transpetro para fornecimento de aço à construção de navios no País: desta vez foram 18,3 mil toneladas, dentro do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro (Promef), que prevê a construção de 49 navios até 2014.

O presidente da companhia, Sérgio Machado, conta que participaram da concorrência

15 siderúrgicas de oito países, inclusive do Brasil, mas o preço chinês foi o mais competitivo.

[<volta>](#)

DCI

22 de julho

Governo investe R\$ 741 mi para turismo nos portos

Terminais de passageiros serão reformados e ampliados para receber cruzeiros. Promessa é aumentar a infraestrutura turística em Santos, no Rio e em outros 5 portos e ampliar hospedagem para Copa.

DO RIO - O governo federal investirá R\$ 741 milhões até 2014 para fomentar o turismo marítimo por meio de melhorias nas instalações dos portos de sete cidades-sede da Copa ou localizados próximos a elas, como o de Santos.

Os recursos serão destinados à reforma e à construção de terminais de passageiros, estacionamentos, píeres, cais, além de obras pavimentação e urbanização de vias de acesso, segundo dados da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República obtidos pela Folha.

O maior investimento está reservado ao porto do Rio, que já atrai um grande número de cruzeiros e receberá R\$ 314 milhões até 2014 para a instalação de três novos píeres para navios de turismo.

Na temporada passada, 500 mil pessoas desembarcaram no porto. A estimativa da Companhia Docas do Rio de Janeiro é que esse número dobre em 2014.

Já o porto de Santos, que conta com o maior movimento de cruzeiros, terá investimentos de R\$ 119,9 milhões -o segundo mais alto do programa. O dinheiro será aplicado na reforma de um cais e numa via de acesso à área do porto destinada a passageiros.

Também receberão obras os portos de Salvador, Recife, Natal, Mucuripe (Fortaleza) e Manaus. Em quase todos, antigos armazéns desativados serão reformados e convertidos em terminais de passageiros.

O orçamento destinado para as melhorias nesses cinco outros portos é bem mais modesto. O de Salvador receberá R\$ 36 milhões, e o de Recife, R\$ 21,8 milhões.

LEITOS EM NAVIOS

Além de incentivar o turismo, o governo pretende resolver outro problema com os investimentos nas áreas de turismo dos portos: assegurar o número de vagas de hospedagem exigida pela Fifa, oferecendo leitos em navios de cruzeiro para compensar a falta de hotéis nessas cidades.

Os investimentos do governo foram definidos a partir dos números favoráveis do setor de cruzeiros, que mostram intenso dinamismo nos últimos anos. O número de passageiros cresceu 374% entre 2004 e 2009, de acordo com a Abremar (Associação Brasileira de Cruzeiros Marítimos).

Já o total de escalas (parada de navios em portos nacionais) subiu 387% e chegou a 907 em 2009. O setor emprega direta ou indiretamente 40 mil pessoas.

INSUFICIENTE

Para a Abremar, há uma "grande a carência de infraestrutura portuária" voltada para o turismo no Brasil. "São insuficientes os berços de atracação e precárias as instalações para turistas", diz a entidade em nota.

O presidente da Abremar, Ricardo Amaral, afirma que os investimentos são "bem-vindos", mas "insuficientes", e critica o fato de que eles não ampliam a capacidade do setor ao ficarem restritos a portos que já existem, sem abrir novas escalas para os cruzeiros.

[<volta>](#)