

23/07/2010

Capitalização do BNDES fez a dívida crescer R\$ 115 bi só no 1o-
semestre

As escolhas do BNDES

Regulamentação da MP deve sair até setembro

Habitação não vai ficar sem dinheiro

Reforma do Mineirão segue cronograma

Obras do Anel de BH terão atraso

Readequação começaria neste ano

Independência fora do previsto

Hidrovia melhora transporte ao Uruguai

Guarulhos estuda impacto do Rodoanel

São Paulo testa novo diesel em ônibus

Infraestrutura receberá R\$ 5,8 bi

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

Obras de estradas vicinais chegam a reta final

Maggi defende federalização de rodovias mato-grossenses

Obra ligará Anel Viário à Ponte da Sabiaguaba

Polo Naval traz desenvolvimento para a região Sul

Última audiência sobre instalação do Estaleiro OSX em Biguaçu é a mais
tumultuada

O Globo

23 de julho

Capitalização do BNDES fez a dívida crescer R\$ 115 bi só no 1o- semestre

A boa notícia é que caiu o volume de papéis corrigidos pela Taxa Selic

A dívida pública federal cresceu nada menos que R\$ 115,02 bilhões (ou 7,7%) no primeiro semestre de 2010. O estoque saltou de R\$ 1,497 trilhão em dezembro de 2009 para R\$ 1,612 trilhão em junho deste ano. O principal fator responsável por esse aumento foi a emissão de títulos públicos para capitalizar o BNDES, em R\$ 80 bilhões.

Apesar de analistas afirmarem que a injeção de recursos do Tesouro no banco de fomento é negativa pois o governo capta recursos no mercado a uma taxa maior do que a paga pela instituição em retorno os técnicos do governo afirmam que a capitalização não prejudicou a gestão da dívida. Segundo o coordenador de Operações da Dívida Pública, José Franco de Moraes, o plano anual de financiamento feito pelo Tesouro para 2010 já foi feito considerando a ajuda financeira ao BNDES: A gestão da dívida está em linha com o que foi estabelecido no plano de financiamento.

Em junho, a dívida teve uma pequena redução (0,12% ou R\$ 2,01 bilhões) e fechou o mês em R\$ 1,612 trilhão. Embora o Tesouro tenha feito um resgate líquido de papéis no valor de R\$ 15,84 bilhões no período, os juros que corrigem o estoque somaram R\$ 13,83 bilhões e anularam parcialmente o movimento de queda.

Papéis prefixados voltaram a crescer em junho O perfil da dívida melhorou em junho. A parcela do estoque corrigida por papéis prefixados que é mais vantajosa para o governo subiu de 32,34% em maio para 33,85% no mês passado. Isso porque houve uma emissão líquida de R\$ 18,62 bilhões desses títulos no período. Os prefixados permitem que o Tesouro saiba antecipadamente quanto terá que pagar de retorno aos investidores, o que dá uma maior previsibilidade sobre os vencimentos.

Os papéis remunerados pela taxa Selic tiveram uma redução em junho, passando de 33,61% para 31,57% no período. A participação dos títulos indexados a índices de preços subiu levemente, de 27,23% para 27,71% na mesma comparação.

De acordo com o relatório do Tesouro divulgado ontem, o custo médio da dívida acumulado nos últimos 12 meses apresentou uma pequena queda de 0,03 ponto percentual passando de 10,42% ao ano em maio para 10,39% ao ano em junho. Isso ocorreu devido à queda nos índices de preços que corrigem parte do estoque.

Ainda segundo o documento, a maior parte da dívida continua vencendo no curto prazo (em até 12 meses): 25,86% do total.

Segundo o estrategista de investimentos para a América Latina do Banco WestLB, Roberto Padovani, a injeção de recursos do Tesouro no BNDES também é

problemática porque o governo aumentou a dívida para dar mais poder de fogo a um banco público. Para ele, o que precisa ser feito é um incentivo ao setor privado para que ele financie grandes obras. Por isso, Padovani afirmou que a iniciativa da equipe econômica de reduzir a tributação de debêntures que estejam associadas a projetos de infraestrutura é positiva.

Não é preciso aumentar o uso de bancos públicos na economia disse ele.

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo

23 de julho

As escolhas do BNDES

São óbvias as motivações políticas da diretoria do BNDES para mobilizar bilhões de reais com o objetivo de tentar viabilizar projetos e obras de grande interesse eleitoral para o governo, como a Usina de Belo Monte e o trem-bala, assim como vão ficando cada vez mais óbvios os custos fiscais da política de crédito praticada pela instituição. Mas são obscuras, para a maioria dos contribuintes, as razões que levam o BNDES a apoiar, também com bilhões de reais, planos de expansão de empresas privadas previamente escolhidas e que, por seu porte e poder de mercado, podem facilmente obter financiamentos no País e no exterior e, por isso, não necessitam de recursos subsidiados por uma instituição pública.

O frigorífico Marfrig, por exemplo, anunciou que o BNDES poderá subscrever integralmente a emissão de debêntures de R\$ 2,5 bilhões da empresa, caso o mercado não subscreva os papéis. Com o dinheiro, a empresa poderá assumir o controle da americana Keystone Foods, uma das maiores fornecedoras mundiais da rede McDonald's, e da norte-irlandesa O'Kane Poultry, produtora de carne de aves.

Por que um banco estatal precisa assumir o risco da emissão de debêntures de uma empresa privada que, por sua posição no mercado mundial de carnes, tem todas as condições de concluir a operação apenas com recursos dos investidores privados internacionais?

A questão torna-se ainda mais intrigante se se lembrar que esta não será a primeira operação desse gênero de que o BNDES participa no setor de frigoríficos, com a mobilização de bilhões de reais. Em fevereiro, quando o frigorífico JBS Friboi lançou debêntures no total de R\$ 3,476 bilhões para concluir a compra da americana Pilgrim's Pride, não houve comprador privado interessado nos papéis e, para cumprir a garantia dada à operação, o BNDES absorveu nada menos do que 99,92% do total da oferta. Há dois anos, o banco destinou R\$ 2,5 bilhões para o frigorífico Bertin, passando a deter 27,5% das ações da empresa, que em 2009 uniu suas operações às da JBS Friboi. O banco é detentor, ainda, de cerca de 14% do capital da Marfrig.

A intenção da diretoria do BNDES, não explicitada na política industrial do governo

Lula, é criar "campeões nacionais", isto é, empresas brasileiras com posição de destaque no mercado internacional. No caso das companhias da área de alimentos, extraoficialmente o BNDES admite que seu objetivo é colocar três grupos brasileiros entre as sete ou oito maiores empresas do mundo. A lista é formada pelas empresas já citadas (com as unificações das operações da JBS Friboi e da Bertin) mais a BRF - Brasil Foods, resultado da fusão da Perdigão e da Sadia.

Ao concentrar recursos nessas gigantes - que, repita-se, têm todas as condições de obter financiamentos no mercado internacional e que, em todos os casos citados, aplicam a maior parte do dinheiro no exterior, sem necessariamente gerar empregos no País -, o BNDES acaba deixando de lado empresas de porte menor, mas que, por centralizarem suas operações no Brasil, abririam mais postos de trabalho para os brasileiros. O presidente da Associação Brasileira de Frigoríficos, Péricles Salazar, lembrou ao Estado que, recentemente, um frigorífico em dificuldades solicitou empréstimos ao banco, mas foi informado de que os recursos para o setor estavam esgotados. "Se o BNDES pode apoiar o Grupo Marfrig, por que não pode apoiar outros que apresentam garantias reais?", pergunta Salazar.

Observe-se, ainda, que, ao privilegiar um setor tradicional, o BNDES deixa de lado o objetivo, citado nas políticas industriais do governo Lula, de fortalecer os setores que utilizam tecnologia de maneira mais intensa.

Quanto aos financiamentos para obras de interesse eleitoral do governo, eles serão feitos a juros subsidiados, mas com recursos emprestados ao banco pelo Tesouro. De um lado, o Tesouro capta a um custo médio igual aos juros da Selic e recebe do BNDES aquilo que o banco cobra pelos empréstimos, igual à Taxa de Juros de Longo Prazo, de 6% ao ano. A diferença é paga pelo contribuinte.

[<volta>](#)

Valor Econômico

23 de julho

Regulamentação da MP deve sair até setembro

Deve ser editada até o fim de setembro a regulamentação da medida provisória que criou preferências para fornecedores nacionais nas compras do governo, segundo informou um graduado integrante da equipe econômica. A MP permite que o Executivo aceite preços até 25% maiores que os oferecidos por competidores internacionais nas licitações do setor público e foi editada no início da semana. Embora a MP preveja possibilidade de "margem de preferência adicional" para produtos de tecnologia desenvolvida no país, o teto de 25% não será ultrapassado, garantem os autores do texto.

A decisão de criar uma vantagem para os fabricantes nacionais foi provocada pelo avanço dos fornecedores chineses nas licitações do governo. Fornecedores para as

Forças Armadas, por exemplo, vinham optando por tecidos chineses, que entram no país com valores inferiores ao similar nacional.

Técnicos do governo receberam com surpresa as críticas do ex-embaixador José Botafogo Gonçalves, que previu contestação da medida pelos sócios do Mercosul. O texto da MP tem um artigo que prevê explicitamente a extensão das vantagens nas aquisições governamentais a fornecedores originários de países do Mercosul e a outros com os quais o Brasil firmar acordo.

Para beneficiar os sócios do bloco, basta a ratificação do protocolo de Contratações do Mercosul, assinado em 2006 e em tramitação no Congresso. Segundo explicou um dos responsáveis pelo tema no governo, abaixo do limite de 25% serão criados limites específicos, inferiores a esse teto, para cada tipo de produto adquirido pelo setor público. Cada fornecedor, de têxteis, móveis, material escolar, medicamentos e outras mercadorias poderá concorrer com similares estrangeiros apresentando preços superiores aos bens importados, até um percentual a ser definido, sempre abaixo do teto de 25%.

O governo já tem estudos preliminares baseados em sugestões da indústria, para os setores têxtil e de medicamentos, mas serão contratadas consultorias independentes para definir o tamanho (percentuais) das "margens de preferência" previstas na MP.

Essas margens, como prevê a medida, serão criadas levando em conta a capacidade do fornecedor de gerar emprego e renda, de aumentar a arrecadação de tributos federais, estaduais e municipais e, ainda, de promover o desenvolvimento tecnológico e de inovação no país.

Os fabricantes que investirem em inovação tecnológica poderão ter uma margem um pouco superior aos demais fornecedores nacionais, mas nunca superior a 25%, segundo ficará explicitado na regulamentação a ser divulgada nos próximos meses. O objetivo do limite é permitir que o governo estimule as compras de fornecedores nacionais mas obtenha, em troca, benefícios para o mercado de trabalho, a geração de conhecimento ou o aumento da renda dos assalariados das indústrias beneficiadas, explica um dos responsáveis pelo tema no governo.

Os setores a receberem a preferência nas compras governamentais serão avaliados "caso a caso" e as margens de preferência solicitadas pelas associações empresariais, algumas superiores a 30%, não estão entre os principais fatores para a decisão final, garante o integrante do governo.

[<volta>](#)

Correio Braziliense
23 de julho

Habitação não vai ficar sem dinheiro

Governo já tem medidas para financiar a construção: reduzir o depósito compulsório da poupança e atrair investidores para CRI.

Diante da ameaça de escassez de recursos para o financiamento da casa própria a partir de 2013, o governo decidiu pôr em prática uma série de medidas para abastecer o caixa dos bancos e das construtoras. De um lado, o Banco Central deverá reduzir os depósitos compulsórios incidentes sobre a caderneta de poupança. De outro, o Ministério da Fazenda dará isenção do Imposto de Renda nas aplicações realizadas por pessoas jurídicas em Certificados de Recebíveis Imobiliários (CRI).

A expectativa do mercado é de que somente com a redução da alíquota dos compulsórios sobre a caderneta, de 20% para 10%, pelo menos R\$ 35 bilhões sejam liberados para financiamentos imobiliários. Até maio, os recolhimentos aos cofres do BC somavam R\$ 63,2 bilhões. Os técnicos do governo lembraram que ainda há a possibilidade de ser zerada a alíquota adicional de 10% de compulsórios sobre a poupança. “Tudo o que puder ser feito para manter o mercado imobiliário funcionando de forma saudável, sem entraves, será feito”, assegurou um funcionário do BC.

Quanto aos CRIs, o objetivo do governo com a isenção do IR, que varia de 15% a 22,5%, dependendo do prazo dos papéis, é atrair investidores de grande porte, como os fundos de pensão, que olham a longo prazo. A isenção já vale para as pessoas físicas, mas somente aplicadores com mais de R\$ 300 mil conseguem ter acesso aos títulos. Os certificados são emitidos com base em financiamentos realizados por bancos e construtoras. Ou seja, aqueles que compram os papéis recebem de acordo com os pagamentos realizados pelos mutuários. Os juros vão de 7,5% a 11% ao ano além da variação do Índice Geral de Preços do Mercado (IGP-M).

Segurança

Na avaliação de Fábio Nogueira, diretor da Brazilian Securities, as medidas preparadas pelo governo são fundamentais para incrementar um dos setores mais dinâmicos e importantes da economia do país, a construção civil. Ele afirmou que, mesmo liberada desde 1998, a securitização de créditos imobiliários, representada pelos CRIs, não decolou. Primeiro, por causa do desconhecimento desses papéis. Segundo, por desinteresse dos bancos em ter um concorrente para a caderneta de poupança. Pelas suas contas, os certificados em circulação no mercado somam pouco mais de R\$ 17 bilhões, mas podem avançar para R\$ 300 bilhões em um curto espaço de tempo com a isenção de impostos dados às pessoas jurídicas.

É o que também acredita José Luiz Rodrigues, presidente da consultoria JL Rodrigues. “Os CRIs são títulos muito seguros. Mas, para deslançarem,

precisam de um mercado secundário forte. Quer dizer: de investidores importantes para negociar os papéis entre si, o que chamamos de liquidez”, explicou. No seu entender, os certificados são feitos na medida para fundações de previdência complementar e para seguradoras, que precisam de rendimentos para garantir pesados compromissos futuros. “Até a crise das hipotecas dos Estados Unidos nos ajudou, pois mostrou que o nosso mercado é muito mais sólido e nos preparou para oferecer produtos de qualidade”, complementou Fábio Nogueira.

Diário do Comércio

23 de julho

Reforma do Mineirão segue cronograma

Demolição de parte das arquibancadas inferiores do estádio da Pampulha já está em andamento.

Enquanto continua indefinido qual estádio de São Paulo poderia sediar a abertura da Copa do Mundo em 2014 e a reforma do Estádio Jornalista Mário Filho, o Maracanã, no Rio de Janeiro, não sai do papel, O governo de Minas segue à risca o cronograma das obras de adaptação do Estádio Governador Magalhães Pinto, o Mineirão, para a realização de jogos do mundial de futebol. A Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (Setop) garante que o ritmo está em dia.

Atualmente, a Detronic Desmontes e Terraplenagem S/A, sediada em Belo Horizonte, realiza as obras da primeira etapa da reforma e modernização do Mineirão. A empresa foi a vencedora do processo licitatório, com a proposta de menor valor (R\$ 2,957 milhões). Entre as intervenções já em andamento estão a demolição de parte das arquibancadas inferiores, além das construções existentes entre o primeiro e o segundo fosso, como escritórios, banheiros e vestiários. Nesta etapa também deverá ser feito o rebaixamento do gramado em cerca de 3,5 metros.

A segunda fase da reforma do Mineirão será executada pela Retech Serviços Especiais de Engenharia Ltda, que venceu a licitação apresentando o menor valor (R\$ 8,245 milhões). Esta etapa contempla a recuperação e proteção das estruturas da edificação, por meio da correção de imperfeições e reforço da base de sustentação e da cobertura do estádio.

Os aportes na terceira etapa do projeto, que reúne as principais intervenções no estádio, deverão totalizar R\$ 654,5 milhões, sendo R\$ 426,4 milhões destinados a obras na edificação e R\$ 228,1 milhões para as modificações da esplanada, anexos e estacionamentos. Do montante, R\$ 400 milhões serão provenientes de financiamento do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e o restante será aplicado pela empresa que ganhar a licitação.

O edital de licitação para a execução dos trabalhos desta fase foi publicado em 23 de junho. O empreendimento ou consórcio vencedor ficará responsável pelas intervenções previstas na última etapa, além da operação e manutenção do empreendimento. No final de abril, o governador Antonio Anastasia anunciou que o Executivo adotará o sistema de gestão compartilhada do estádio, que será feita por meio de concessão, cujo contrato deve ter duração de 25 anos.

Contrapartida - Na época, o governador explicou que o Estado concederá uma contrapartida financeira para o parceiro durante os 25 anos. Além disso, a empresa

terá participação nas receitas comerciais do estádio. As obras da terceira etapa deverão ser iniciadas em janeiro de 2011. Nesta fase será realizada toda a adequação do estádio aos padrões exigidos pela Federação Internacional de Futebol (Fifa).

Entre as intervenções, será feita a cobertura adicional das arquibancadas e a esplanada no entorno do Mineirão, onde funcionarão o estacionamento com 3,798 mil vagas, sendo 3,054 mil vagas cobertas e 744 descobertas e área de serviço, com a abertura de lojas e restaurantes. Nessa fase, será construída passarela ligando o estádio ao Mineirinho, arena que será usada como centro de apoio às atividades da Copa.

Após as obras, que deverão ser finalizadas no final de 2012, para receber a Copa das Confederações, o Mineirão contará com capacidade de público de 69 mil torcedores. Serão instalados 44 camarotes, 250 catracas e 64 guichês de atendimento. O estacionamento terá 4,180 mil vagas, sendo 3,140 mil cobertas

[<volta>](#)

Diário do Comércio

23 de julho

Obras do Anel de BH terão atraso

Com suspensão da licitação pelo TCU, intervenção pode não ficar pronta para a Copa.

As obras de melhoramento e modernização do Anel Rodoviário de Belo Horizonte, principal intervenção viária prevista na Capital nos próximos anos, podem estar seriamente comprometidas, não sendo concluídas em tempo hábil para a Copa do Mundo de 2014. O Tribunal de Contas da União (TCU) determinou na última segunda-feira a suspensão por parte do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) do processo licitatório para o empreendimento.

A medida foi solicitada porque o TCU questiona, entre outras irregularidades, o valor da obra - orçada em R\$ 837,5 milhões -, que estaria sobrevalorizado em quase 40%, acarretando um prejuízo superior a R\$ 300 milhões aos cofres públicos.

A suspensão do certame foi confirmada pelo Dnit na última quarta-feira. A partir de então, o departamento tem prazo de 15 dias, prorrogáveis por mais 15, para encaminhar uma resposta ao TCU.

Depois disso, conforme o próprio tribunal informou, serão necessárias pelo menos mais três semanas para nova análise técnica do processo, o que leva a crer que uma decisão final sobre a questão saia somente em setembro. Caso o projeto atual seja condenado, o Dnit terá que apresentar um novo. Com isso, é inevitável que ocorra um atraso considerável nas obras, cuja duração prevista é de três anos.

O DIÁRIO DO COMÉRCIO teve acesso à decisão do ministro do TCU relator do

processo, Raimundo Carreiro. No documento, o magistrado apontou a ocorrência de graves irregularidades no edital, que começam pela autoria do projeto executivo da obra, uma doação da Federação das Indústrias do Estado de Minas Gerais (Fiemg) por meio de um convênio firmado com a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH); e envolvem também o valor do empreendimento que estaria sobrevalorizado.

Prejuízo - Conforme informações do TCU, na análise técnica do projeto foi constatado que a obra carrega potencial de prejuízo aos cofres públicos superior a R\$ 300 milhões "em razão de inconformidades nos quantitativos, distâncias de transportes incorretas, de sobrepreços e antieconomicidades nas soluções de engenharia".

A Fiemg, por meio de nota divulgada ontem, informou que foi convidada pelo município de Belo Horizonte para celebrar convênio visando contribuir com a elaboração de projeto para melhoria e adequação na capacidade e segurança do Anel Rodoviário da Capital. E que sua participação no convênio se restringiu "à realização da contratação de empresas especializadas de engenharia de projetos para a elaboração do projeto final de engenharia rodoviária para requalificação da BR-262/MG, trecho de acesso à cidade de Sabará até o encontro da BR-356/MG, conhecido como Anel Rodoviário de Belo Horizonte".

De acordo com a nota, a Fiemg, em consonância com o convênio assinado, promoveu a contratação do consórcio Enecon-Planex para a elaboração do projeto básico, que foi entregue ao Dnit, órgão responsável pela elaboração e promoção do processo licitatório, no qual a federação alega não ter tido qualquer participação.

Lotes - Dentre os indícios de irregularidades identificados pela análise técnica feita pelo TCU, estão o que o tribunal considerou custos desnecessários de indenização de bota-fora, aquisição de material e distância média da jazida até a rodovia, o que sugere que o valor da obra estaria superestimado, neste quesito, em R\$ 121,8 milhões.

Além disso, segundo a análise feita por técnicos do TCU, de posse dos serviços mais relevantes da obra de construção do contorno rodoviário de Belo Horizonte, "compararam-se os preços bases da licitação com os referentes legais" e para o lote 1, verificou-se possível sobrepreço de R\$ 38,57 milhões, ou 13,02% do total do orçamento. Já o lote 2, o suposto sobrepreço é de R\$ 56,1 milhões, ou 10,1% do total.

[<volta>](#)

Diário do Comércio
23 de julho

Readequação começaria neste ano

O início das obras de readequação e modernização do Anel Rodoviário de Belo Horizonte estava previsto para este ano. O Departamento Nacional de Infraestrutura de

Transportes (Dnit) já tinha aberto as propostas e as empresas habilitadas foram a Ivaí Engenharia de Obras S/A, A.R.G. Ltda; a Odebrecht Serviços de Engenharia e Construção S/A; o Consórcio Aterpa/Redran/M. Martins; o Consórcio Barbosa Melo/Helena & Fonseca/Serveng/Cros/Pavotec ; e o Consórcio Camter/Convap/Egesa/Fidens/Realidade.

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

A prioridade dos trabalhos, conforme o Dnit, seria definida em comum acordo com a Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) e de acordo com a necessidade de melhorias em cada trecho. E não previa o fechamento das pistas, já que os trabalhos seriam realizados nas laterais da rodovia.

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

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

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

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

As intervenções seriam realizadas em toda a extensão do Anel Rodoviário, que foi inaugurado na década de 1950. Desde então, a via recebeu apenas uma duplicação em meados de 1970 e chegou a ser declarada em "estado de calamidade". O reconhecimento da situação pelo governo federal aconteceu por meio da Portaria 905, de 28 de setembro de 2009, publicada no "Diário Oficial da União" (DOU).

Diário do Comércio

23 de julho

Independência fora do previsto

A reforma do Estádio Raimundo Sampaio, conhecido como Independência, localizado no Horto, na região Leste de Belo Horizonte, está atrasada. De acordo com informações da Secretaria de Estado de Transportes e Obras Públicas (Setop), que controla o Departamento de Obras Públicas do Estado (Deop), responsável pelas intervenções, a projeção inicial para a conclusão dos trabalhos em outubro deste ano foi revista para pelo menos março de 2011.

Até agora, foi realizada a demolição de toda a estrutura antiga existente, 100% do gramado já foram retirados, a estrutura metálica foi removida e 95% da terraplenagem estão prontos. Atualmente, o Deop executa a construção da estrutura de contenção, com a instalação de uma cortina atirantada (estacas para contenção).

A implantação das estacas de contenção está sendo feita a partir das fundações do estádio, passando pelas fundações das arquibancadas, onde serão instaladas as estruturas pré-moldadas. Também serão instaladas torres para melhorar a iluminação e atender às exigências necessárias à transmissão de jogos noturnos. O gramado será refeito e contará com novo sistema de drenagem e irrigação.

Público - A capacidade de público do Independência será ampliada de 10 mil para 25 mil lugares assentados e cobertos e será construído um estacionamento com até 500 vagas, além de 27 lanchonetes e sete lojas. A reforma está a cargo da Construtora Andrade Valladares Engenharia e Construção Ltda, vencedora do processo licitatório. A empresa apresentou a menor proposta, de R\$ 46,228 milhões. O valor do teto para a obra era de R\$ 50 milhões.

A reforma do Independência tem o objetivo de adaptar o estádio para sediar os jogos dos campeonatos mineiro e brasileiro, durante o período em que o Mineirão estiver fechado para o público para as obras de modernização. Além disso, a arena servirá de base de treinamento para seleções que ficarão sediadas na Capital durante a Copa.

Depois da reforma, o estádio ficará sob a responsabilidade do Estado, através da Administração de Estádios do Estado de Minas Gerais (Ademg) pelo período de 20 anos. O valor inicial do contrato é de R\$ 46,7 milhões.

[<volta>](#)

Webtranspo

23 de julho

Hidrovia melhora transporte ao Uruguai

O presidente Luis Inácio Lula da Silva e José Mujica, presidente uruguaio, se reunirão na próxima semana para a assinatura de um acordo para a criação de uma hidrovia que fará o transporte de cargas e passageiros entre o Brasil e o Uruguai.

De acordo com a Confederação Nacional de Transporte, a estimativa é que a via transporte, em média, quatro milhões de toneladas de produtos por ano. A hidrovia terá aproximadamente 1,4 quilômetro de extensão e ligará as cidades gaúchas de Cachoeira do Sul, no Rio Jacuí, e Santa Vitória de Palmar, no Brasil.

Jorge Camaño, diretor Nacional de Hidrovias do Ministério de Transportes e Obras Públicas do Uruguai, informou que a via hidroviária entrará em operação em aproximadamente dois anos.

“Em 2012, provavelmente, o Uruguai pode estar girando quatro milhões de toneladas de produtos, através dessa hidrovia, até o Porto de Rio Grande, ou para os consumidores do Brasil”, comentou. Paulo Sérgio Passos, ministro dos Transportes no Brasil, ressaltou, porém, que estudos indicam que o fluxo de carga pode chegar a 20 milhões de toneladas por ano.

Passos anunciou na última semana que R\$ 230 milhões deverão ser investidos nas hidrovias do Sul do País a partir de 2011. O recurso, de acordo com ele, já está previsto na segunda edição do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC 2).

[<volta>](#)

Webtranspo

23 de julho

Guarulhos estuda impacto do Rodoanel

Secretaria local define traçado da obra

Nesta semana, a Prefeitura de Guarulhos (SP) deu início às discussões sobre o EIA-RIMA (Estudo de Impacto Ambiental) para implantação do Trecho Norte do Rodoanel, que definirá o traçado da obra.

A Secretaria do Meio Ambiente fez um reconhecimento do local, utilizando os projetos propostos pelo Estado. A opção de traçado mais curto tem aproximadamente 44 quilômetros de extensão e, além de Guarulhos, passa por Arujá, Caieiras e a capital.

Já o projeto com trecho mais longo passa ao norte da Serra da Cantareira e chega até o município de Mairiporã, com 53 quilômetros de extensão. Apesar de haver uma proposta de traçado ao norte da Serra e três opções ao sul, o trecho definitivo só será conhecido ao final dos estudos.

A questão está sendo tratada com cuidado. “Entendemos a importância da construção Rodoanel para o desenvolvimento da Região Metropolitana, mas não deixaremos de

defender os interesses de nossa cidade e o meio ambiente”, afirmou Alexandre Kise, secretário do Meio Ambiente.

[<volta>](#)

Webtranspo

23 de julho

São Paulo testa novo diesel em ônibus

Com o objetivo de melhorar a qualidade do ar, reduzindo as emissões de poluentes, a prefeitura de São Paulo apresentou nesta terça-feira, 20, três ônibus movidos a diesel de cana-de-açúcar. O novo combustível será testado no transporte público durante seis meses.

O teste é uma parceria da SPTrans com a Amyris Brasil, Mercedes-Benz, Petrobras Distribuidora e a Viação Santa Brígida. Durante um semestre, três veículos rodarão com 90% de diesel comercial (B5 S-50) com adição de 10% de diesel de cana, enquanto outros três ônibus circularão apenas com o combustível comum, para efeito de comparação.

"É mais uma iniciativa para melhorar a qualidade de vida na cidade de São Paulo. Estamos agregando este novo combustível à matriz energética do transporte público, ampliando a utilização de combustível renovável da nossa frota", explicou o prefeito Gilberto Kassab.

Segundo ele, a intenção é até o final de sua gestão o transporte da cidade esteja rodando com 14% combustível renovável, ou com etanol ou com diesel de cana-de-açúcar ou com biodiesel. "Ainda no ano que vem pretendemos ter 200 ônibus movidos a etanol na cidade", anunciou o prefeito.

Os ônibus operarão nas linhas 917H Terminal Pirituba - Metrô Vila Mariana (dois veículos) e 958P Jardim Nardini - Itaim Bibi. Além dos veículos movidos a diesel de cana-de-açúcar, a SPTrans está testando, desde dezembro de 2009, um ônibus movido a álcool. O veículo está operando na linha 875H Terminal Lapa - Vila Mariana.

[<volta>](#)

Webtranspo

23 de julho

Infraestrutura receberá R\$ 5,8 bi

Nesta segunda-feira, 19, uma reunião em Brasília definiu os investimentos que o País realizará para ampliar a infraestrutura dos portos e aeroportos das cidades-sedes da

Copa do Mundo de 2014. O volume total a ser aplicado atingirá a cifra de R\$ 5,8 bilhões, tal valor foi integrado à Matriz de Responsabilidades do evento esportivo.

Os 13 aeroportos das 12 cidades-sedes receberão o montante de R\$ 5,5 bilhões, enquanto que os sete portos do País ficarão com R\$ 740,7 milhões dos recursos anunciados pela União.

De acordo com informações do governo brasileiro, para os portos, está prevista a revitalização dos terminais de Salvador (BA), Recife (PE), Natal (RN), Fortaleza (CE), Manaus (AM), Rio de Janeiro (RJ) e Santos (SP).

Os portos terão um papel importante no turismo porque permitirão que navios de cruzeiro atraquem nessas cidades para servir de leitos temporários, no período do Mundial no Brasil.

O acordo para a Matriz de Responsabilidades foi firmado em 13 de janeiro de 2010 pelo Ministério do Esporte, 11 prefeituras e os governos estaduais das cidades-sede do Mundial. Segundo o qual, a construção de estádios é de responsabilidade dos governos estaduais e prefeituras das cidades-sede. A questão da mobilidade urbana também.

A questão da mobilidade urbana também. Já a adequação de portos e aeroportos é de responsabilidades do Poder Executivo, bem como o acesso ao entorno dos estados e municípios. Os investimentos no setor hoteleiro ficam a cargo do setor privado.

[<volta>](#)

Portos e Navios

23 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 supernavios 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>](#)

Central de Notícias - RO

23 de julho

Obras de estradas vicinais chegam a reta final

Esta semana, uma equipe do Departamento de Estradas e Rodagens (DER) esteve vistoriando as obras de recuperação de estradas vicinais em alguns trechos aos arredores dos setores P-50 e Vila Santa Antônio. Os trabalhos que tiveram início a mais de 45 dias, são frutos dos esforços do prefeito Daniel Deina (PTN), em recuperar as estradas vicinais antes do período chuvoso, dando escoamento a produção agrícola, facilitando a vida do homem do campo.

No valor total de R\$ 1.487,247,49, as obras fazem parte de um convênio entre o Governo do Estado, através do Departamento de Estradas e Rodagens (DER), e o Município de Alta Floresta, objetivando a recuperação de estradas vicinais com serviços de limpeza lateral, conformação de plataforma, aterros, revestimento primário parcial em pontos críticos e construção de bueiros, para atender as necessidades da Secretaria Municipal de Infraestrutura (SEMIE).

Durante a visita da equipe do DER, foram vistoriados trechos como: Linha 55 (trecho: Linha P-50 com Linha 152 – extensão de 7,60 Km); Linha 152 (trecho: Linha 55 com Linha 70 – extensão de 15 Km); e Linha 65 oeste (trecho: Linha 140 com Linha P-50 – extensão de 21,10 Km). Estes trechos já foram concluídos e passaram pela vistoria.

A equipe do DER irá vistoriar toda a obra, lembrando que o convênio beneficia ainda: a Linha 156 (trecho: Linha 70 com Linha 55 – extensão de 14,80 Km); Linha 60 (trecho: Linha P-50 com Linha 130 – extensão de 30,40 Km); Linha 130 (trecho: Linha 60 com Linha 65 – extensão de 4,90 Km); Linha 65 oeste 2 (trecho: Linha 130 com Linha 134 – extensão de 3,90 Km); travessão da Linha 65 com Linha 140 (trecho: Linha 65 com Linha 140 – extensão de 7,50 Km); Linha 140 (trecho: Linha 60 com Linha 65 – extensão de 5,40 Km);; Linha 65 leste (trecho: Linha P-50 com Linha P-42 – extensão de 6,40 Km); Linha P-46 (trecho: Linha 65 com Linha 70 – extensão de 4,80 Km); e Linha P-42 (trecho: RO-010 com Linha 60 – extensão de 14 Km). Alguns destes trajetos já foram concluídos.

Os trechos totalizam 135,80 Km de extensão em Alta Floresta. Os trabalhos estão na reta final. O prefeito Daniel Deina e sua equipe também estão acompanhando o andamento das obras, por entender que a agricultura é forte na região e precisa de atenção.

[<volta>](#)

Gazeta Digital

23 de julho

Maggi defende federalização de rodovias mato-grossenses

Curitiba (MT) – O candidato ao Senado Blairo Maggi (PR) defenderá no Congresso Nacional a federalização de rodovias estaduais estratégicas como forma de garantir condições de acessibilidade a municípios mato-grossenses e de atrair recursos da União para complementar as verbas destinadas ao desenvolvimento regional. Maggi reforça ainda que cobrará o asfaltamento de todos os trechos que já integram a malha federal.

Entre as rodovias federais, o ex-governador destaca a importância da mudança no traçado da BR-174, cuja rota, após várias reivindicações, passou a incluir as cidades de Cáceres, Pontes e Lacerda, Juína, Juruena, Aripuanã e Colniza. A alteração ocorreu por meio da lei 11.879, publicada em dezembro de 2008, e proposta pelo Senado Federal. A estrada que começa em Vilhena (RO) passa a sobrepor parte da MT-170, atravessa o Amazonas e Roraima, chegando à fronteira com a Venezuela.

Como na década de 70, quando a rodovia nacional foi delineada, o Noroeste mato-grossense era pouco habitado e não possuía atividades econômicas expressivas, não havia o interesse em colocá-la no projeto. Com os avanços trazidos para o trecho com as políticas federais de habitação da Amazônia, a área ganhou outra conotação no cenário nacional e formou grandes núcleos urbanos a partir da década de 80.

O novo itinerário acrescentou apenas 100 quilômetros na estrada federal – que soma 3,2 mil quilômetros de extensão -, mas beneficiará várias comunidades. “Mato Grosso merece essa estrada e ela proporcionará muitas melhorias para as pessoas daqui. Isso

não é uma promessa para amanhã, mas um projeto para um futuro que não está tão distante.

Federalizar rodovias não significa que o Estado vai se isentar de suas responsabilidades, porque ele terá de atuar em parceria com o governo federal, que terá de investir aqui”, defende Blairo Maggi.

No Noroeste do Estado, os habitantes aguardam a chegada do asfalto que beneficiará as cidades e comunidades do entorno. Segundo o Departamento Nacional de Infraestrutura e Transportes (DNIT), já existem recursos disponibilizados para a manutenção da rodovia de terra, mas ainda não há previsão para receber pavimento. “É muito importante conquistarmos o asfaltamento do trecho. A BR está cada vez mais próxima de Colniza”, complementa o ex-governador.

A facilidade de acesso que pode ser proporcionada com o novo traçado da rodovia federal é bastante esperada pelos moradores da Gleba Guariba, em Colniza, e do Distrito Conselvan, em Aripuanã. Nos limites de Mato Grosso com Rondônia, os povoados remetem a sociedades primitivas, nas quais coisas básicas na zona urbana não fazem parte da realidade popular. Por conta do isolamento, muitas famílias vivem sem energia elétrica e a maioria dos moradores nunca usou a Internet – que precariamente funciona no centro dos municípios.

[<volta>](#)

Diário do Nordeste - CE

23 de julho

Obra ligará Anel Viário à Ponte da Sabiaguaba

Pelo que parece, o acesso direto entre a Ponte da Sabiaguaba e o Anel Viário de Fortaleza (BR-222) será possível. A partir do próximo mês, o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (Dnit) começará a receber propostas do projeto para construção da estrada que ligará a nova ponte ao entroncamento do Anel Viário com a CE-040, na altura das proximidades do Centro das Tapioqueiras, em Messejana.

Segundo Guedes Neto, superintendente do Dnit, os recursos de R\$ 2,770 milhões já estão assegurados, mas ainda não dá para emitir uma previsão de quando será concluída a construção da estrada. Porém, explica, com o recebimento das propostas, em agosto, inicia-se o processo de licitação do projeto, que deve ser concluído nos meses de setembro e outubro próximos. Em seguida, será aberto outro processo de licitação para que as empresas possam concorrer e, assim, dar início às obras de construção.

"Será uma estrada nova, que não possui nenhuma relação com as atuais. Ela ligará a Ponte da Sabiaguaba ao Anel Viário de Fortaleza, que começa na CE-040 e termina na Lagoa do Tabapoá, em Caucaia, na BR-222", pontua o superintendente. De acordo com ele, a empresa que vencer a licitação realizará um Estudo de Viabilidade Técnica,

Econômica e Ambiental (EVTEA). A partir dele, poderá se saber as características da estrada, se será curva, dupla etc. "Como estamos duplicando o Anel Viário, há a possibilidade de a via ser dupla".

Como avalia Guedes Neto, é possível que, no fim do próximo ano, a obra já esteja totalmente licitada. Ficando, portanto, as intervenções para os anos seguintes. Com elas, observa, os benefícios serão sentidos principalmente no que diz respeito ao trânsito dentro da própria Capital. Afinal, com a conclusão da estrada, carretas, caminhões e outros veículos "de carga pesada" deixarão de circular dentro de Fortaleza, passando, então, a operar por fora. "O trânsito já está um caos, e a retirada desses veículos desafogará".

Problemas - Por outro lado, moradores e comerciantes da proximidades da chamada "Estrada da Sabiaguaba" continuam reclamando das precárias condições da via. Ainda sem calçamento, asfalto, sinalização ou acostamento, a estrada, com extensão aproximada de quatro quilômetros, permite o acesso à Avenida Maestro Lisboa, na Lagoa Redonda.

Por meio da assessoria de imprensa, a Secretaria de Infraestrutura de Fortaleza (Seinf) informou que as obras para a Estrada da Sabiaguaba já estão previstas no programa "Aldeia da Praia", com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) 2. De acordo com a Secretaria, a previsão é de que, no próximo mês, ele seja apresentado em Brasília. Ainda conforme o órgão, com as melhorias previstas, a via terá 30 metros de largura e receberá obras de drenagem, terraplanagem e pavimentação.

[<volta>](#)

Jornal Agora - RS

23 de julho

Polo Naval traz desenvolvimento para a região Sul

Tarso Genro também falou de suas propostas em relação ao Polo Naval, destacado por ele como um dos grandes investimentos do governo Lula para o desenvolvimento da região Sul. O candidato lembrou que o Polo Naval traz crescimento, o qual não proporcionará aproveitamento de toda a comunidade se as demandas por ele originadas não forem tratadas pela elite (cultural e de lideranças) da cidade. Em função disso, entende que deve haver em Rio Grande o estabelecimento de um pacto para que o desenvolvimento aconteça de forma adequada, contemplando toda a comunidade. Em relação à segurança pública, disse não ser impossível melhorar, mas precisa haver a articulação União-Estado-Município. "Aqui, por exemplo, que é um ponto de rede e um polo nacional de desenvolvimento, tem que ser um território de implementação plena do Pronasci, com articulação da União, Estado e Município, para que os efeitos, inclusive do crescimento, não se tornem negativos", falou.

Tarso Genro, que ainda abordou outras de suas propostas para o governo do Estado,

também respondeu a questionamentos. O presidente da Câmara de Comércio, Paulo Somensi, perguntou se o candidato tem planos para que Rio Grande deixe de ter apenas uma saída pela BR-392, citando como exemplos a necessidade da travessia para São José do Norte e a construção da estrada de Santa Izabel ligando Rio Grande com Arroio Grande. O candidato a vice-governador, Beto Grill, respondeu, dizendo ter conhecimento de que é preciso melhorar a travessia entre Rio Grande e São José do Norte. Sobre a estrada de Santa Izabel, falou que é preciso ter dados técnicos e custos para saber se será priorizada.

Tarso Genro estava acompanhado por Beto Grill e a candidata ao Senado Federal, Abigail Pereira. O Salão Nobre da Câmara de Comércio estava lotado. Participaram do Café da Manhã associados das entidades de classe que integram o Movimento "Aliança Rio Grande", candidatos e simpatizantes dos partidos que compõem a coligação "Unidade Popular pelo Rio Grande". Gilberto Tavares Sequeira, presidente da Câmara de Dirigentes Lojistas, entidade que atualmente coordena o "Aliança Rio Grande", informou que a intenção é promover uma série de encontros com os candidatos ao governo do Estado, caso haja interesse dos partidos, e que todos terão igual tratamento. "É necessário que nossas lideranças recebam informações e ofereçam sugestões ou reivindicações aos candidatos ao governo do Estado. "Nossa participação é fundamental neste momento em que Rio Grande assume uma posição de maior destaque na economia gaúcha com a consolidação do Polo Naval", ressaltou.

[<volta>](#)

Diário Catarinense

23 de julho

Última audiência sobre instalação do Estaleiro OSX em Biguaçu é a mais tumultuada

Manifestantes marcaram presença durante encontro em Florianópolis, que reuniu 700 pessoas

A terceira e última audiência pública para debater a instalação do estaleiro OSX em Biguaçu, nesta quinta-feira, no Jurerê Sports Center, em Florianópolis, foi a mais tumultuada de todas e a que concentrou o maior número de manifestantes contrários ao empreendimento.

Parte do público presente ao local, cerca de 700 pessoas, compareceu munida de cartazes em repúdio à OSX, apitos e narizes de palhaço. Ainda na porta de entrada, vários panfletos contrários ao estaleiro eram distribuídos a quem chegava.

Algumas manifestações foram curiosas, como o passeio de pessoas fantasiadas de Bernunça (figura do folclore do boi de mamão parecida com um dragão) em frente à mesa, durante o discurso de apresentação das regras da audiência, feito pelo

presidente da Fatma, Murilo Flores. A Bernunça permaneceu percorrendo os corredores durante a audiência.

A predisposição para tumultuar o evento ficou clara desde o início. Paulo Monteiro, diretor da EBX, holding da OSX, foi interrompido enquanto explicava o projeto do estaleiro nos 15 minutos iniciais da audiência.

Flores interveio, pedindo respeito, mas ao sugerir que as pessoas sentadas nas primeiras filas baixassem as placas para que todos vissem a apresentação, também foi vaiado.

— Não estamos aqui brincando. Esta é a terceira audiência. Queremos respeito. Todos podem fazer suas manifestações, esse é objetivo da audiência. Só peço educação e respeito — disse Monteiro ao retomar a palavra para concluir sua apresentação.

Nas duas primeiras audiências não houve tanto tumulto. Em Governador Celso Ramos, muitos pescadores eram contrários ao empreendimento, mas não houve falta de respeito, a não ser por parte de um pequeno grupo visivelmente embriagado.

Em Biguaçu, audiência que concentrou mais de mil participantes, o debate foi de alto nível. O público contrário ao empreendimento levou faixas, mas respeitou as regras e aproveitou para questionar a empresa.

Foram inscritas 99 perguntas da população

Na audiência em Florianópolis, alguns grupos entoavam canções como "entrei de gaiato no navio, entrei, entrei pelo cano". Apesar de tudo, muitas pessoas tentavam prestar atenção.

Antes de a audiência começar, Paulo Monteiro afirmou que eventos como esse costumam ter manifestações, porque é justamente a oportunidade para a comunidade participar.

Quando iniciou-se o debate, às 21h, 99 perguntas estavam inscritas. A primeira indagou por que as autoridades estão passivas e por que a OSX faz pressão junto a setores econômicos e políticos. Monteiro disse que a empresa não trabalha com pressão.

— Trabalhamos com tecnologia, investimentos sociais e ambientais e respeito às normas. Queremos conversar e se no fim do processo a população não nos quiser, não vamos ficar. Não queremos ser vizinhos de quem não nos quer — afirmou. Os manifestantes gritaram então:

— Vão embora. Vão para o Rio de Janeiro. Não queremos vocês aqui. Muitas pessoas pediram à OSX que assinasse garantias de que o estaleiro não se tornará um porto e também um comprometimento sobre impactos futuros. A empresa disse que vai fazer tudo o que a lei determinar.

Em uma medida que não havia ocorrido em nenhuma das duas audiências anteriores,



Murilo Flores paralisou o debate para ler o parecer preliminar do ICMBio, órgão ambiental contrário à construção em Biguaçu. Flores levou 13 minutos para ler o documento e concedeu igual período para a OSX apresentar sua argumentação.

[<volta>](#)