

26/07/2011

**Emraport busca R\$ 1,6 bi para financiar terminal**

**Empresários da construção estão otimistas para o segundo semestre**

**Parapanema anuncia início das obras de expansão em Santo André**

**Norte Energia recebe parte final de empréstimo do BNDES**

**CHEFE DO DNIT CAI, E DILMA EXIGE SUBSTITUTO FICHA-LIMPA**

**Plano de investimentos da estatal até 2015 privilegia exploração e produção**

**Previ e BNDES bancam "superelétrica" em SP**

**Governo dá início a plano para novo complexo elétrico**

**Obras de despoluição da Baía de Guanabara serão concluídas antes das Olimpíadas, diz coordenador**

**TCU investiga obras de R\$ 2,1 bilhões do Dnit em Minas**

**Perímetros no CE sofrem com falta de infraestrutura**

**Corredor exclusivo para ônibus chega em agosto a Ipanema e Leblon**

**Raposo Tavares terá investimento de R\$ 81 mi**

**Terminal no ES vai exigir até R\$ 1 bi**

**Atividade portuária atrai investimentos de petróleo e gás para Santos**

**Equatorianos apresentam projetos de infraestrutura**

**Ponte entre Riachuelo e Malhador tem primeira etapa concluída**

**Terceiro destino turístico da Bahia quer investir R\$ 70 mi até 2014**

**Catadores de recicláveis migram para construção civil**

**Problemas indígenas' atrasam obras em rodovia de AL, diz Dilma**

**Petraglia assume obra de conclusão da Arena**

**UFRPE lidera número de obras paradas no Brasil**

**Setur libera a licitação da duplicação do trecho Fortaleza-Paracuru**

**Veículo: Valor econômico**

**Data: 26/07/2011**

### **Embraport busca R\$ 1,6 bi para financiar terminal**

Controlada pela Odebrecht e pela Dubai Ports World, dos Emirados Árabes Unidos, a Embraport está buscando financiamentos de R\$ 1,6 bilhão para seu empreendimento bilionário no porto de Santos. Essa quantia representa 70% do total de investimentos programados - ao todo, R\$ 2,3 bilhões. De acordo com ata da assembleia de acionistas, estão em negociação contratos de até US\$ 430 milhões com o Banco Interamericano de Desenvolvimento e de até R\$ 633 milhões com a Caixa Econômica Federal. O presidente da Embraport, Francisco Nuno Neves, espera que os contratos sejam fechados entre julho e agosto. A quantia de R\$ 1,6 bilhão será buscada também com outras instituições, como BNDES e bancos privados.

Os investimentos no terminal portuário serão aplicados em duas fases. A primeira e mais cara delas refere-se à implantação de dutos para escoamento de etanol e da construção de 1110 metros para abrigar três berços de atracação. A previsão é que essa etapa seja concluída em outubro de 2012. No ano que vem, a empresa planeja operar o terminal em estágio experimental. A intenção é que a operação real comece em 2013 e que a receita alcance R\$ 700 milhões anuais.

No futuro, pretende-se faturar um número ambicioso: R\$ 1,2 bilhão anualmente, segundo Neves. Entretanto, isso só deve ocorrer em 2017, quando a segunda etapa de investimentos estiver concluída. Essa fase inclui a entrada em operação efetiva do terceiro berço de atracação e da compra de máquinas e equipamentos, como guindastes, para a movimentação de contêineres e outras cargas.

O objetivo é que o terminal movimente todo tipo de carga para clientes externos. A movimentação de cargas da própria Odebrecht é uma realidade. "O grupo, certamente, acaba trazendo mais carga própria para o terminal. Por exemplo, se a ETH [empresa de produção e comercialização de etanol do grupo] quiser fazer movimentação do álcool com transporte em mar, ela provavelmente vai usar o terminal. A Braskem, se precisar movimentar suas cargas, também. O objetivo é movimentar carga geral", informa. Quando o terminal operar com toda a capacidade, os gestores planejam movimentar aproximadamente 2 bilhões de litros de álcool anualmente (a Embraport tem autorização para operar como um terminal privativo de uso misto - uma figura jurídica que permite a movimentação de carga própria e também de terceiros).

Neves conta que o cronograma de investimentos foi alterado em 2009, devido à retração econômica global e à dificuldade na negociação com credores. "Desde quando compramos [a posição majoritária, em 2009], queríamos que as obras começassem a ser feitas no início do ano passado. Mas só começamos entre setembro e outubro, devido à crise e a negociações com bancos em relação a financiamento", diz.

A crise de 2009, inclusive, levou à alteração societária na empresa. Com o encarecimento da operação, o grupo Coimex (então controlador) buscou injeção de capital. Hoje, tem somente a menor parte da companhia: 15,2%. O Fundo de Investimento do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FI-FGTS), que é administrado pela Caixa, entrou em 2008 e hoje possui 33,3% de participação. Um ano depois, entraram Odebrecht e DP World - com 51,4% em conjunto.

Controlada pelo governo de Dubai, a DP World - um dos principais operadores do setor portuário no mundo - anunciou na última semana a expansão na América do Sul com a compra do controle de duas empresas portuárias no Suriname. Há ainda quatro terminais em operação nas Américas: Vancouver (Canadá), Caucedo (República Dominicana), Callao (Peru) e Buenos Aires (Argentina). Participou da construção de 49 terminais e tem nove projetos em execução no portfólio em 31 países. Há menos de dois anos, passou por uma reestruturação de dívidas. Neste mês, a DP World anunciou a expansão de suas atividades na América do Sul com a compra do controle de duas companhias portuárias no Suriname.

Já a Odebrecht Transport, criada em 2010, tem atualmente nove investimentos, dentre os quais a ViaQuatro - empresa operadora de uma das linhas de metrô de São Paulo. Neves também diz que a Odebrecht "está de olho" em novos negócios no setor portuário. "Quando houve a movimentação de acionistas no terminal de Paranaguá, por exemplo, olhamos. Sempre estamos atentos a novas oportunidades", adianta o executivo, sem mencionar detalhes. **(Colaborou Carolina Mandl, de São Paulo).**

[<volta>](#)

**Veículo: Valor econômico**

**Data: 26/07/2011**

### **Empresários da construção estão otimistas para o segundo semestre**

**SÃO PAULO** - Apesar da revisão da projeção de crescimento da indústria de materiais de construção de 7% para 5% em 2011, os fabricantes estão mais otimistas para o segundo semestre. Pesquisa realizada pela Abrammat (Associação Brasileira de Materiais de Construção), em julho, com as empresas que integram a entidade, indica que 56% estão otimistas em relação ao desempenho de vendas no curto prazo. O nível de expectativa regular é de 36%, e o pessimismo atingiu 8%, contra 13% na sondagem anterior.

O levantamento apontou que, na média, 50% das empresas têm boas expectativas com relação às ações do governo para o setor da construção civil nos próximos 12 meses. Na pesquisa anterior, eram 41%. "Apesar desta retomada ainda acanhada de otimismo, acreditamos que o governo nesse segundo semestre reduza as ações de controle da demanda gerando perspectivas melhores para o ano", disse Melvyn Fox, presidente da Abrammat, em nota.

De acordo com a entidade, 74% das indústrias de materiais de construção pretendem aumentar seus investimentos ao longo dos próximos 12 meses. Em julho de 2010, 76% das companhias tinham intenção de ampliar investimentos no próximo ano. A pesquisa indica que a indústria está trabalhando com 86% da sua capacidade produtiva, média mantida nos últimos doze meses.

[<volta>](#)

**Veículo: Valor econômico**

**Data: 26/07/2011**

### **Paranapanema anuncia início das obras de expansão em Santo André**

**SÃO PAULO** - A Paranapanema anunciará amanhã o início das obras na nova fábrica de tubos de cobre em Utinga, em Santo André (SP). O investimento - que totaliza cerca de R\$ 72 milhões - faz parte do plano de expansão anunciado pela empresa no início do ano.

Com a nova fábrica, a companhia vai dobrar sua capacidade de produção de tubos de cobre de 18 mil toneladas por ano para 36 mil toneladas por ano. A conclusão da unidade está prevista para o primeiro semestre de 2012.

Em fevereiro, a Paranapanema anunciou um plano de investimentos totais de R\$ 702 milhões, para o período de 2011 a 2013.

[<volta>](#)

**Veículo: Valor econômico**

**Data: 26/07/2011**

### **Norte Energia recebe parte final de empréstimo do BNDES**

**SÃO PAULO** - A Norte Energia informou há pouco que recebeu na última sexta-feira, dia 22, a parte final do empréstimo-ponte de R\$ 1,09 bilhão, concedido pelo BNDES, para o projeto da usina hidrelétrica de Belo Monte.

A liberação dos recursos permitirá à Norte Energia pagar por ações derivadas das condicionantes socioambientais e pelas despesas previstas nos contratos com o consórcio construtor e com os dois fornecedores de equipamentos, sem que os acionistas precisem aplicar capital próprio.

[<volta>](#)

**Veículo: O Globo**

**Data: 26/07/2011**

### **CHEFE DO DNIT CAI, E DILMA EXIGE SUBSTITUTO FICHA-LIMPA**

Pagot se demite, e presidente avisa que indicados para Transportes não podem ter problema na Justiça

O diretor-geral do Dnit, Luiz Antonio Pagot, ligado ao Partido da República (PR), formalizou ontem seu pedido de demissão, e a presidente Dilma Rousseff determinou que seja adotado um novo critério de contratação para blindar o Ministério dos Transportes contra interferência política no preenchimento dos cargos: a partir de agora, todas as indicações para cargos de segundo e terceiro escalões têm que ser avaliadas pelos critérios da Lei

Ficha Limpa. Ou seja, só assumirá cargo no governo quem não tiver condenação na Justiça. Essa condição será exigida, inclusive, para as substituições nas superintendências do Dnit.

A determinação foi dada pela própria Dilma ao ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos. A presidente também avisou que não aceitará indicações políticas para a pasta, seguindo a regra já adotada para o preenchimento de cargos em agências reguladoras. A ordem foi dada para respaldar Passos, que vinha sofrendo nos bastidores pressão do PR para manter influência política no ministério.

Segundo um auxiliar direto, todas as nomeações terão que passar antes pela aprovação pessoal da presidente. Na prática, Dilma assumiu o comando dos Transportes e não vai permitir que o PR volte a ter influência em uma pasta considerada estratégica por ela. O ministro já comunicou essa decisão ao comando da legenda.

- O PR vai ser o único partido no governo que não vai ter nada no governo. Se for um tratamento uniforme, não tem problema. Pelo jeito, o partido não será ouvido para o preenchimento de novos cargos - disse o vice-líder do governo, deputado federal Luciano Castro (PR-RR).

Valdemar: status de "persona non grata"

Para neutralizar a pressão do PR, o Planalto já trabalha para enfraquecer e dividir o partido aliado. Dentro dessa estratégia, o primeiro passo foi esvaziar o poder do secretário-geral do partido, deputado Valdemar Costa Neto (PR-SP), no governo. Depois de demitir os indicados de Valdemar nos Transportes, o Planalto tem dito a vários interlocutores do partido que ele não tem mais influência no governo.

Após o escândalo do mensalão, Valdemar havia sido reabilitado politicamente na campanha presidencial de Dilma, em 2010. No início do ano, voltou a circular no Palácio do Planalto, por solicitação do ex-chefe da Casa Civil, Antonio Palocci. Segundo um ministro, Valdemar virou agora "persona non grata" no Planalto.

Ao mesmo tempo, no núcleo do governo, a ordem é fragmentar a interlocução do PR junto ao Congresso. O Planalto deseja novos mediadores dentro do partido, por isso estimula o diálogo com outros líderes, como os senadores Blairo Maggi (PR-MT) e Clésio Andrade (PR-MG). Ontem, a atuação de Blairo para esvaziar a crise nos Transportes foi elogiada no Planalto. Segundo um ministro, ele ganhou créditos com Dilma, ao evitar que Pagot deixasse o governo atirando.

A cúpula do PR está assustada com a pressão política do governo para esvaziar o partido. Até ontem, os principais líderes da legenda não sabiam como reagir. Por isso, o partido deve marcar uma reunião com as bancadas da Câmara e do Senado.

- Estamos dando um tempo. Vamos mergulhar e, na próxima semana, reuniremos o partido. A presidente Dilma tem liberdade para escolher quem ela quiser para os cargos nos Transportes. Esta é uma situação de desconforto. É muito ruim. Mas o partido é maior que essa crise. Não se provou nada contra o PR - disse o líder da bancada na Câmara, deputado Lincoln Portela (PR-MG).

Acéfalo e com um orçamento de R\$13 bilhões para este ano, o Dnit depende, agora, de seu Conselho de Administração - formado pelos ministérios dos Transportes, do Planejamento e da Fazenda - para tomar decisões estratégicas, como a assinatura de novos contratos ou aditivos e o lançamento de editais de licitação. A prioridade do ministro é decidir, pelo menos, quem comandará interinamente o órgão, o que pode ocorrer ainda hoje. No momento, restou na linha de frente o diretor de Planejamento e Pesquisa, Jony Marcos Lopes, que tem relação estreita com Passos. O governo tem pressa para, ao recompor parte do comando, concluir a análise de 41 editais suspensos por Dilma, assim que a crise estourou.

Esse grupo de editais teria inflado de maneira abusiva, na avaliação do Planalto, o orçamento das principais obras do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). Estão em jogo R\$12 bilhões, que podem ser cortados do orçamento de obras rodoviárias ao longo dos próximos quatro anos, segundo estudo apresentado à presidente por Hideraldo Caron, ex-diretor de Infraestrutura Rodoviária do Dnit.

O Dnit informou que possíveis cortes estão sobre a mesa de Dilma. Dos 41 editais, dois foram revogados, ambos em Santa Catarina. Segundo o Dnit, a crise não parou obras e nem comprometeu o pagamento de fornecedores e prestadores de serviço. À exceção de Lopes, o órgão ainda conta com o diretor de Infraestrutura Ferroviária, Geraldo Lourenço Neto, que acumula interinamente as diretorias de administração e de Infraestrutura Aquaviária.

[<volta>](#)

**Veículo: Folha de S.P**  
**Data: 26/07/2011**

### **Plano de investimentos da estatal até 2015 privilegia exploração e produção**

A Petrobras anunciou seu novo plano de investimentos para 2011-2015, com previsão de investir US\$ 224,7 bilhões, ou cerca de US\$ 44,9 bilhões por ano, basicamente o mesmo

valor do plano anterior.

A companhia realocou os investimentos e incluiu no novo plano dados relativos à cessão onerosa, além de anunciar desinvestimentos.

A maior parte dos recursos será destinada à área de exploração e produção, com previsão de US\$ 127,5 bilhões (57% do total), seguida por abastecimento (31% do total). No plano anterior, os investimentos em E&P representavam 53% do total e os em RTC, 33%. Do montante total previsto para o período, 95%, ou US\$ 213,5 bilhões, serão investidos no Brasil.

As metas de produção da Petrobras são agressivas. Até 2020, pretende mais que dobrar a produção dos atuais 2,1 milhões de barris/dia, previstos para 2011, para 4,9 milhões, só considerando a produção de óleo no Brasil.

Considerando a produção de gás e a produção internacional, o número deve saltar de 2,7 milhões de barris/dia, previstos para 2011, para 6,4 milhões em 2020 -crescimento de aproximadamente 131%.

Até 2015 a empresa prevê produções de 3,07 milhões de barris/dia no país e de 3,9 milhões no total -altas de 46% e de 44%, respectivamente, em relação à meta de 2011.

No novo plano, a companhia anunciou desinvestimento de US\$ 13,6 bilhões, visando melhorar a eficiência na gestão de seus ativos.

O destaque negativo fica por conta da geração de caixa operacional após o pagamento de dividendos entre US\$ 125 bilhões e US\$ 148,9 bilhões (cenário A base e cenário B, respectivamente), enquanto no plano anterior era de US\$ 155 bilhões.

Apesar de o plano apresentar basicamente o mesmo montante do anterior, alguns pontos positivos merecem destaque: aumento dos investimentos em E&P, desinvestimentos visando melhor rentabilidade e aumento da meta de produção em 2020.

[<volta>](#)

**Veículo: Folha de S.P**

**Data: 26/07/2011**

### **Previ e BNDES bancam "superelétrica" em SP**

#### **Governo pressiona AES para fusão da Eletropaulo com a CPFL e a Elektro**

#### **Americana AES quer levantar dinheiro para inviabilizar negócio; BNDES pode diluí-los na futura nova elétrica**

A Previ, o BNDES e a construtora Camargo Corrêa negociam a fusão das três maiores distribuidoras de energia de São Paulo -Eletropaulo, CPFL e Elektro, que atuam na capital, interior e litoral- para criar uma "superelétrica".

A Camargo Corrêa e a Previ já são sócias na CPFL.

O mais difícil é incorporar a Eletropaulo, empresa multada por falhas no serviço, que está nas mãos dos americanos da AES e do BNDES.

Para isso, o BNDES quer vender sua participação de 49% na Brasileira, holding que controla a Eletropaulo, para a Camargo Corrêa. Só que os americanos têm preferência para levar essa fatia e se opõem à fusão.

O presidente da AES, Britaldo Soares, disse à **Folha** que o Brasil é um país estratégico e que a empresa pretende ampliar sua atuação.

A **Folha** apurou que a AES tenta levantar dinheiro para inviabilizar a "superelétrica".

O BNDES também pode "diluir" a influência da AES na superelétrica -desenho semelhante à proposta de fusão de Pão de Açúcar e Carrefour, em que o grupo francês Casino passaria de controlador a minoritário da rede varejista.

Uma fonte disse à **Folha** que, em mais de 30 anos na área, nunca viu o setor elétrico sob tanta influência política: com multas e pressões na renovação de concessões e nas revisões

tarifárias.

Donas da Elektro, a Previ e a espanhola Iberdrola negociam uma reestruturação societária para passar a distribuidora paulista à CPFL. Em contrapartida, a Previ sairia do Nordeste. As empresas não comentaram o negócio.

[<volta>](#)

**Veículo: Folha de S.P**

**Data: 26/07/2011**

### **Governo dá início a plano para novo complexo elétrico**

**Projeto para construção de quatro usinas no rio Tapajós foi classificado como estratégico e de interesse público**

**Empreendimentos visam afastar riscos de apagões e gerar competição no setor, para diminuir tarifas**

**SOFIA FERNANDES**

DE BRASÍLIA

Depois de Belo Monte, as fichas do governo federal no setor elétrico estão nas quatro usinas do complexo do rio Tapajós, que vai do Amazonas até o Pará. O projeto foi declarado como estratégico, de interesse público, estruturante e prioritário para efeito de licitação e implantação, o que dá facilidades ao empreendimento.

Com esse enquadramento, o governo espera concluir, o quanto antes, o cinturão de usinas que, na teoria, vai resguardar o país de problemas energéticos, uma das maiores ambições de Dilma.

Os demais empreendimentos estratégicos nessa área são: Belo Monte, no Xingu (PA), Santo Antônio e Jirau, no rio Madeira (RO), além de Teles Pires, no rio Teles Pires (MT). Juntas, terão potência instalada de cerca de 25,6 mil MW (megawatts).

O complexo do Tapajós terá potência instalada de mais de 6.000 MW (megawatts). As usinas são: São Luiz do Tapajós, Jatobá, Jardim do Ouro e Chacorão. A decisão do enquadramento de ontem prevê que ela seja concluída a partir de 2015, mas sem data precisa. Tudo dependerá da conclusão dos estudos, data da licitação e da liberação das licenças ambientais.

A licitação do complexo de Tapajós é esperada pelo setor como uma sequência natural a Belo Monte, compondo o ciclo das grandes usinas hidrelétricas no país e dos vultosos empreendimentos do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento).

O governo quer criar uma cadeia firme de geração, acompanhada de uma rede de transmissão, que deve concentrar os maiores investimentos nos próximos anos.

Além das gigantes, devem ser construídas usinas menores, auxiliares, que aproveitarão o linhão entre os quatro núcleos produtores no Pará, Amazonas e Mato Grosso.

O governo espera que os grandes empreendimentos ajudem a reduzir as tarifas de energia, cujo alto valor tem espantado indústrias de vários segmentos.

Na resolução, o governo afirma que, além de garantir o equilíbrio entre a oferta e a demanda de energia elétrica no país, as usinas irão gerar energia competitiva.

O texto determina que sejam adotadas todas as providências para concluir os estudos necessários para a licitação da usina. O setor já espera por algumas turbulências no processo de autorizações ambientais.

O Ministério de Minas e Energia e o DNPM (Departamento Nacional de Produção Mineral) ficarão responsáveis pela liberação da área que será afetada, podendo bloqueá-la e caçar títulos minerários na região.

[<volta>](#)

**Veículo: Agência Brasil**

**Data: 26/07/2011**

**Obras de despoluição da Baía de Guanabara serão concluídas antes das Olimpíadas, diz coordenador**

Rio de Janeiro - As obras que faltavam para a despoluição da Baía de Guanabara serão concluídas antes das Olimpíadas de 2016, quando já começarão a ser sentidos os seus efeitos. A previsão é do coordenador executivo do Programa de Saneamento Ambiental dos Municípios do Entorno da Baía de Guanabara (Psam), da Secretaria Estadual do Ambiente, Gelson Serva.

O Psam substituiu o antigo Programa de Despoluição da Baía de Guanabara (PDBG), criado em 1992 e que se estendeu até 2006. Durante esse período, foram investidos no programa cerca de US\$ 760,4 milhões, englobando US\$ 349,3 milhões do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), US\$ 162,8 milhões do Banco de Cooperação Internacional do Japão (Jbic) e US\$ 248,3 milhões de contrapartida do governo fluminense. A partir de 2006, têm sido aplicados no Psam, com recursos do Fundo Estadual de Conservação Ambiental e Desenvolvimento Urbano (Fecam), R\$ 100 milhões, em média, por ano, na despoluição da Baía de Guanabara, segundo Serva.

“Vamos fazer as obras de direcionamento do esgoto, que hoje vai *in natura* para a baía, para as estações de tratamento de esgotos que foram construídas pelo PDBG e algumas precisam ser ampliadas. Faltaram alguns troncos [coletores] para fazer as ligações também com as redes dos municípios. Isso nós vamos concluir antes das Olimpíadas. O efeito já vai começar, mas não é completo ainda”, disse em entrevista à **Agência Brasil**. Ele informou que o Psam visa a terminar o trabalho iniciado pelo com o PDBG.

Segundo Serva, o programa atual conta com US\$ 640 milhões, sendo US\$ 450 milhões do BID e US\$ 190 milhões de contrapartida do governo do estado. Os recursos do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para os projetos na capital fluminense, avaliados em R\$ 450 milhões, deverão ser obtidos por meio de financiamento da Caixa Econômica Federal.

De acordo com o coordenador executivo do Psam, o grande problema na Baía de Guanabara é o esgotamento, principalmente o domiciliar, uma vez que as indústrias apresentam hoje um bom nível de controle em relação aos efluentes. “Tem é que investir para que a gente não esmoreça.” No caso do esgoto domiciliar, Serva salientou que três projetos estão no pacote de obras a serem realizadas pelo governo do estado com recursos do PAC: a

ampliação da Estação de Tratamento Alegria (ETE Alegria) e a construção de dois troncos coletores (Manguinhos e Faria-Timbó).

Dentro do pacote de financiamento do BID está o projeto de construção do tronco de esgotamento Cidade Nova, que fará ligação também com a ETE Alegria, além da troca de boa parte da rede coletora de esgoto da zona norte carioca. Na Baixada Fluminense, serão feitas algumas ligações na Estação Sarapuí e complementadas as obras de implantação do Sistema Pavuna. "Na baixada, nós vamos investir o maior recurso do Psam". Os dois projetos envolverão recursos no total de R\$ 219 milhões.

Serva afirmou que em São Gonçalo, na região metropolitana do Rio de Janeiro, está sendo desenhado um projeto para obtenção de recursos do PAC 2, visando à ampliação da estação de tratamento local. A previsão é que os projetos do centro do Rio de Janeiro e de São Gonçalo sejam concluídos até o final de 2014 e os da Baixada Fluminense, até o início de 2016.

Para o presidente da Companhia Estadual de Águas e Esgotos (Cedae), Wagner Victer, os efeitos do programa de despoluição da Baía de Guanabara já estão sendo sentidos pela população e tendem a melhorar com a proximidade dos Jogos Olímpicos de 2016. "Eu não tenho a mínima dúvida em relação a isso". Há quatro anos, quando começou a gestão do programa, 2 mil litros por segundo de esgoto passavam por tratamento secundário na Baía de Guanabara. "Hoje, já estamos próximos a 5 mil litros. Praticamente, mais do que duplicou em quatro anos".

Isso fez com que algumas praias, como a da Bica, na Ilha do Governador, apresentassem melhorias significativas nas suas condições de balneabilidade, de acordo com o Instituto Estadual do Ambiente (Inea). "Inclusive, as melhores condições dos últimos 20 a 30 anos", destacou Victer. Ele aposta que com o conjunto de obras programadas, "bem antes dos Jogos de 2016 nós vamos ter uma posição excepcional na Baía de Guanabara para a realização das provas [náuticas]".

A melhoria da poluição no local foi mostrada, segundo Victer, durante os Jogos Mundiais Militares, encerrados no último domingo (24). O presidente da Cedae observou, entretanto, que devido à topografia do Rio de Janeiro, a baía não recebe só esgoto. "Ela recebe a drenagem de chuvas. Então, muitas vezes, por mais que você tire o esgoto, a sujeira e a falta de educação ambiental, com as pessoas jogando lixo nas ruas, acabam indo para a Baía de Guanabara", disse, acrescentando que a falta de descarte correto do lixo é o grande problema a ser vencido no país.

**Veículo: Estado de Minas**

**Data: 26/07/2011**

### **TCU investiga obras de R\$ 2,1 bilhões do Dnit em Minas**

Pagamentos de serviços não realizados, superfaturamento de obras e projetos básicos deficientes. Essas são as principais irregularidades apontadas por relatórios do Tribunal de Contas da União (TCU) sobre a execução de obras de responsabilidade do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) em Minas Gerais. O Estado de Minas apurou que o tribunal apontou irregularidades em pelo menos 10 obras, entre projetos investigados de 2008 a 2010, somando aproximadamente R\$ 2,1 bilhões previstos para a reforma ou melhoramento dos trechos. Algumas dessas obras receberam recomendações para revisão total no projeto apresentado. Em outras, foram identificadas irregularidades na execução do plano proposto. Procurado para comentar o andamento dos contratos investigados pelo TCU, o superintendente do Dnit em Minas, Sebastião Donizete, disse que estava ocupado e pediu que a reportagem o chamasse depois, mas desligou o celular.

Na sexta-feira, a presidente Dilma Rousseff anunciou que vai ampliar a "faxina" na pasta dos Transportes, levando-a para as superintendências regionais do Dnit. Os erros e desvios cometidos nas licitações e execução dos projetos poderão servir de base para identificação e punição dos gestores suspeitos de participação nas irregularidades. Desde o início da crise no Ministério dos Transportes, em 2 de julho, foram demitidos 18 integrantes dos órgãos ligados à pasta, entre eles o ex-ministro Alfredo Nascimento.

As obras rodoviárias citadas estão sendo investigadas dentro do Fiscobras, projeto do TCU que fiscaliza obras com recursos do governo federal. Os relatórios são encaminhados à Comissão Mista de Orçamento do Congresso Nacional, que decide se os empreendimentos devem ou não ser paralisados.

Segundo a legislação federal, para interrupção de obras, total ou parcialmente, são considerados irregularidades graves fatos que tenham potencialidade de ocasionar prejuízos ao erário ou a terceiros e que se enquadrem entre aqueles passíveis de gerar nulidade de procedimento licitatório ou de contrato ou configurem graves desvios aos princípios que regem a administração pública (legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência).

### **Fora do orçamento**

Em Minas Gerais, duas obras rodoviárias ficaram fora do orçamento de 2010 por determinação do Congresso, com base em recomendação do TCU. Na construção de dois trechos do Corredor Leste (BR-265), entre Alpinópolis e Jacuí, e em Muriaé, a equipe técnica identificou sobrepreço no contrato. O órgão recomendou também que fossem feitos novos estudos para a continuidade da obras, abordando aspectos técnicos, econômicos e ambientais. Em novembro do ano passado, o Dnit informou que seria elaborada uma revisão do projeto original.

Mesmo problema foi apontado na restauração da duplicação e melhoramentos na BR-050, nas divisas de Minas com Goiás e Minas com São Paulo. Em relatório sobre a execução dos serviços, o tribunal pediu que o Dnit adotasse providências para a repactuação do contrato firmado, de forma a atender o princípio de economia para as licitações públicas. Assim como na outra obra fiscalizada, o órgão respondeu que o projeto original seria revisado. Já entre

os projetos mais antigos com indícios de irregularidades acompanhados pelo tribunal estão as melhorias para a BR-381, conhecida como Rodovia da Morte.

[<volta>](#)

**Veículo: Diário do Nordeste**

**Data: 26/07/2011**

### **Perímetros no CE sofrem com falta de infraestrutura**

Cada projeto tem seus problemas, mas falta de assistência, dificuldade de irrigação é comum às áreas de produção

**Icó** No Ceará, a maioria dos 14 perímetros de irrigação implantados e administrados pelo Departamento Nacional de Obras contra a Seca (Dnocs) apresenta precária infraestrutura, baixa produção e, em muitas áreas, a pobreza ronda os lares dos colonos. Cada projeto tem seus problemas próprios, mas a dificuldade de irrigação, falta de assistência técnica e a precariedade de canais, de diques, de drenos, das estradas internas e a baixa produtividade é um quadro comum às áreas de produção.

Implantados a partir da década de 1970, como projeto de produção agropecuária no semiárido cearense, os perímetros, atualmente, não cumprem o seu papel. Os colonos mais antigos estão cansados e os filhos não encontram incentivos para continuarem a luta diária no campo. Muitas famílias sobrevivem de rendimentos de aposentadoria rural e há milhares de lotes ociosos.

Outro impasse é a indefinição no processo de regularização fundiária e venda dos lotes para os irrigantes. O projeto inicial previa a venda das unidades produtivas e das casas para os colonos, mas quatro décadas depois há obstáculos legais a serem vencidos. Empobrecidos, a maioria dos produtores alega não ter recursos financeiros para aquisição dos imóveis.

O Perímetro Irrigado Icó-Lima Campos, localizado na região Centro-Sul, é um exemplo de abandono e de precariedade da infraestrutura. Apenas 25% dos lotes são irrigados. O restante depende de água de poços, muitas vezes com excesso de sal e de ferro, que provoca salinização do solo.

O sistema de bombeamento está paralisado há 12 anos. A falta de condições para o pagamento do custo de energia elétrica inviabiliza o projeto inicial. Sem irrigação, 75% dos lotes têm baixa produção, estão ociosos e dependem da tradicional agricultura de sequeiro, isto é, das chuvas, para que os colonos possam colher um pouco de feijão, milho e arroz.

"A nossa situação é de desespero e de preocupação", disse o aposentado e um dos colonos remanescentes da implantação do perímetro, Venceslau Batista, conhecido por Siqueira. "Passei dez anos sem plantar, vivendo da aposentadoria, porque não há irrigação, o canal está seco". Há dois anos, Siqueira e a mulher, Miralva Batista, fizeram um empréstimo de R\$ 8 mil, comprometendo parte da aposentadoria para perfuração de um poço. Graças ao cacimbão, a família, com a ajuda de um filho, voltou a produzir feijão.

O aposentado Siqueira, uma das lideranças dos colonos, é taxativo: "queremos comprar os lotes, mas antes o Dnocs tem de recuperar os canais, melhorar a infraestrutura e implantar o projeto de transposição das águas por gravidade para que possamos produzir e ter renda para pagar os imóveis". Esse é o pensamento da maioria dos agricultores. "A gente veio para cá para trabalhar, mas faltam condições", reclama o produtor, Osanir Andrade. "Aqui

só irriga quem tem poço".

O perímetro recebe água do Açude Lima Campos e por gravidade irriga 25% dos lotes, na margem esquerda do Rio Salgado. Nessa área, apesar da baixa produtividade, da falta de assistência técnica e de modernas tecnologias de cultivo, há produção e renda. As famílias têm melhores condições de vida.

O problema está nos lotes localizados na margem direita do Rio Salgado, onde o quadro é de pobreza e de lamentações. "A gente vive com a mão na cabeça e, muitas vezes, falta o que comer", disse a dona de casa, Neliane Barros, que ajuda o marido no cultivo de cultura de subsistência na época das chuvas.

O aposentado, Manoel Ferreira Lima, colono desde 1974, luta com dois filhos, Paulo e Pedro Ferreira, para manter meia dúzia de vacas e um plantio de capim. "Estamos sem condições de trabalho porque a água do poço é pouca", disse. "Se tivesse água no canal daria para plantar de tudo, o perímetro era lindo e a gente estava bem de vida, mas do jeito que está só dá para escapar". O canal seco há 12 anos, que passa ao lado dos lotes, é sinônimo de tristeza e abandono. "O nosso sonho era ver isso aqui cheio de água e as terras irrigadas", disse o produtor Paulo Ferreira.

Os números da Associação do Distrito de Irrigação Icó-Lima Campos (Adicol) mostram a baixa utilização do perímetro que tem área total de 10 mil hectares. A área irrigada é de 2,4 mil hectares, mas apenas a metade, está em operação com cultivo de culturas permanentes (fruteiras e capineiras) e temporárias (arroz, abóbora, feijão e milho).

Há uma tendência de emancipação dos perímetros, que passariam a ser administrados pelos colonos, entretanto, o Dnocs nunca concluiu o processo. "A nossa principal reivindicação ao Dnocs é a recuperação dos canais e da estrada de acesso às áreas de produção, a implantação do projeto de transposição das águas do Açude Lima Campos por gravidade e a modernização do sistema de irrigação", explicou o presidente da Adicol, José Sebastião Ferreira. "Antes de vender os lotes, o Dnocs precisa investir recursos para recuperar o perímetro".

## **Apoio**

O coordenador estadual do Dnocs, Eduardo Segundo, esclareceu que o pagamento da conta de energia do funcionamento das bombas foi feito pelo órgão, durante muitos anos e que depois a responsabilidade passou para os irrigantes, quando ocorreu a inadimplência. Disse, ainda, que foi feito um estudo de transposição das águas por gravidade, um sifão sob o Rio Salgado, com custo atual orçado em R\$ 11 milhões. "Esse é um valor viável e essa obra será a redenção do perímetro", disse. "Precisamos do apoio de políticos para implantar esse projeto. Estamos nos esforçando para isso".

Eduardo Segundo esclareceu que há uma preocupação do Dnocs com a falta de irrigação em dois terços do Perímetro Icó - Lima Campos e frisou que, de um modo geral, não há como fazer a emancipação sem que o órgão faça a restauração das obras de uso coletivo, como canais principais. "A maioria dos perímetros apresenta infraestrutura degradada. O orçamento do Dnocs é confortável, mas prevê recursos para investimento, e falta verba para manutenção, que fica a desejar".

## **MAIS INFORMAÇÕES**

Associação do Distrito de Irrigação Icó - Lima Campos ( Adicol)  
Av. do Cruzeiro S/N, bairro Centro  
Telefone: (88) 3561. 1974

**Honório Barbosa**  
Repórter

*FALTA PROTEÇÃO*

### **Canais de irrigação apresentam perigo**

No Distrito de Irrigação do Baixo Acaraú cerca de 500 agricultores de Marco, Acaraú e Bela Cruz se organizam em uma associação que é responsável pela manutenção e operacionalização do perímetro irrigado. Segundo José Luciano Sales, gerente executivo do projeto, cada agricultor paga R\$ 19,00 por hectare plantado, mas este ano o repasse ainda não aconteceu. O resultado da posição do Dnocs em repasses de recursos pode ser vista nas estradas que cortam o perímetro irrigado. Não foram instalados grades de proteção nos canais que ficam próximo às estradas. Em junho, quatro integrantes da mesma família morreram afogados após o carro cair em um dos canais.

O acidente motivou o promotor de Justiça de Marco, Aureliano Rebouças, a cobrar providências para que as vias de tráfego que circundam os referidos canais sejam sinalizadas e colocada estrutura de proteção. Segundo Rennys Frota, diretor de Desenvolvimento Tecnológico e Produção do Dnocs, o órgão está avaliando os pontos mais perigosos para colocar sinalização. Disse que as vias são de trânsito restrito para escoar a produção.

No Perímetro Irrigado Jaguaribe-Apodi, na Chapada do Apodi, em Limoeiro do Norte, há estrutura ociosa e desperdício de energia. Apesar da relevância econômica, ainda há grandes problemas de estrutura enfrentados pelos produtores. O perímetro espera do Dnocs que haja continuidade de projetos para que o local funcione a contento. Há vários anos, a Federação das Associações do Perímetro Irrigado Jaguaribe-Apodi (Fapija) aguarda a instalação de reservatório de água que atenda a demanda da área.

### **Cariri**

O único perímetro irrigado do Cariri está no Distrito de Palestina, em Mauriti. O suprimento hídrico é feito do Açude Público Federal Quixabinha. A área, que era administrada pelo Dnocs, foi entregue à Cooperativa Mista dos Irrigantes de Quixabinha (CMIQ). O grande problema, segundo o presidente da Cooperativa, Evanildo Simão, é a falta d'água. O Açude Quixabinha que, há mais de 20 anos, não sangra, não atende a expansão do projeto. O perímetro tem em torno de 513ha, mas 200 estão sem produzir por falta de crédito e assistência técnica.

[<volta>](#)

**Veículo: Newslog**  
**Data: 26/07/2011**

### **Corredor exclusivo para ônibus chega em agosto a Ipanema e Leblon**

BRS será implantado nos bairros da Zona Sul do Rio no dia 25 de agosto. Sistema foi implantado inicialmente em Copacabana, em fevereiro.

Do G1 RJ

O **corredor exclusivo para ônibus, o BRS (Bus Rapid System), será implantado nos bairros de Ipanema e Leblon**, na Zona Sul do Rio, no dia 20 de agosto. A informação foi

confirmada nesta segunda-feira (25) pela Secretaria municipal de Transportes.

Em maio, o subsecretário municipal de Transportes, Carlos Maiolino, havia divulgado que o corredor vai funcionar nas avenidas Visconde de Pirajá e Prudente de Moraes, em Ipanema, e nas avenidas Ataulfo de Paiva e General San Martin, no Leblon.

De acordo com a assessoria, também há previsão do corredor exclusivo nas ruas São Clemente e Voluntários da Pátria, em Botafogo, na Zona Sul. Já na Zona Norte, as ruas Conde de Bonfim e Haddock Lobo, na Tijuca, e Rua Vinte e Quatro de Maio e Avenida Marechal Hermes, no Méier, também serão contempladas. Outro bairro que faz parte do projeto é o **Centro**, com as avenidas Presidente Vargas e Rio Branco, e Rua Primeiro de Março. No entanto, o sistema deve ser implantado até 2012.

### **Sistema foi implantado inicialmente em Copacabana**

O corredor exclusivo já funciona em Copacabana, nas ruas Barata Ribeiro e Raul Pompeia, em Copacabana, Zona Sul, desde o dia 9 de abril, complementando o trecho da Avenida Nossa Senhora de Copacabana, implantado em fevereiro.

Segundo as regras, os ônibus devem usar as duas faixas da direita da Avenida Nossa Senhora de Copacabana, e os outros veículos devem circular pelo lado esquerdo da via.

A multa para carros comuns que forem flagrados transitando nas faixas seletivas é de R\$ 53. O corredor exclusivo para os ônibus funciona de segunda a sexta-feira, de 6h às 21h, e sábado, de 6h até as 14h.

[<volta>](#)

**Veículo: Ntc&logística**

**Data: 26/07/2011**

### **Raposo Tavares terá investimento de R\$ 81 mi**

Escrito por Jésika Bassanezi - G&A Gaspar e Associados

Seg, 25 de Julho de 2011 10:21

O governo de São Paulo anunciou novos investimentos na Rodovia Raposo Tavares (SP-270). Serão investidos cerca de R\$ 81 milhões em obras de melhorias no trecho de 20,8 quilômetros da estrada entre São Paulo e Cotia, do km 9,8 ao 30,6.

Serviços - De acordo com o governo do estado, essas obras serão realizadas pelo DER (Departamento de Estradas de Rodagem), responsável pela administração e manutenção do trecho. O projeto de melhorias prevê recapeamento da pista e das alças de acessos e retornos em toda a extensão, implantação de dispositivo no km 27,3 e retificação de quatro curvas, com alargamento da ponte sobre o Rio Cotia para a construção de pista de desaceleração que dá acesso à estrada municipal Fernando Nobre, local que também receberá passeio para pedestres.

O projeto inclui ainda uma nova obra de arte na rodovia, no quilômetro 11,2, onde será construído um viaduto com passarela para pedestres que dará continuação a Avenida Benjamin Mansur, em Cotia, dispositivo que eliminará o semáforo do cruzamento da avenida com a rodovia, prometendo maior fluidez ao tráfego. O edital da licitação das novas

obras na Raposo Tavares está previsto para ser lançado até 30 de setembro, com o início das obras em janeiro do próximo ano.

[<volta>](#)

**Veículo: Ntc&logística**

**Data: 26/07/2011**

### **Terminal no ES vai exigir até R\$ 1 bi**

Interessado nas oportunidades de petróleo e gás brotando no litoral do Espírito Santo, principalmente devido à prospecção do pré-sal, o grupo Ambipar decidiu investir na construção do terminal Barra do Riacho, em Aracruz. Dedicado à movimentação de cargas voltadas a esse mercado, o porto tem como objetivo atender as empresas petrolíferas. "Temos negociado com as principais empresas atuantes no litoral capixaba", diz José Barbosa, diretor geral da Nutripetro - empresa do grupo que está construindo a obra. O interesse da Ambipar no projeto, além de fornecer a estrutura para as empresas de petróleo, é prestar os serviços ambientais que já oferece a outros setores.

"O mercado de petróleo tem muita geração de resíduos e o grupo usará a experiência que tem para se inserir nessa cadeia", diz. O investimento da empresa para o terminal é de aproximadamente R\$ 400 milhões, com previsão de conclusão para 2014. O projeto ainda inclui integração com os modais ferroviário, rodoviário e aeroportuário. Segundo Barbosa, a empresa também estuda ampliar a atuação e fazer com que o terminal movimente cargas gerais - o que pode demandar até R\$ 1 bilhão em investimentos a serem feitos em parceria com eventuais sócios do empreendimento.

A cidade de Aracruz já tem outro terminal dedicado, de propriedade conjunta da Fibria (51%) e da Cenibra (49%) - as duas principais empresas de papel e celulose no país. Chamado de Portocel, é o único porto do Brasil, segundo a própria empresa, especializado no embarque de celulose e está preparado para embarque anual de 7,5 mil toneladas de celulose.

**Grupo Ambipar muda nome e gestão para atrair investidores estratégicos** - Na recepção, o letreiro com o nome da empresa ainda a ser atualizado e o movimento intenso de executivos entre as salas de reunião sob olhares do fundador Tercio Borlenghi são sinais de um grupo familiar tentando se transformar - ainda que aos poucos. Depois de anunciar a construção de um porto em Aracruz (ES), o grupo Ambipar - antigo Ambitec - quer profissionalizar a gestão para atrair investidores e se tornar líder no segmento de gestão de resíduos industriais.

Um dos encarregados em conduzir a nova etapa da empresa, o diretor administrativo financeiro André Luiz Oda conta que a empresa tem como objetivo alcançar um nível de estrutura de governança corporativa semelhante aos exigidos pela BM&FBovespa. "Com essa mudança, queremos fazer com que investidores se sintam mais atraídos pelo grupo", resume. Inicialmente, as gestoras de fundos de private equity são o principal foco para negociações. "A oferta inicial pública de ações não consta nos nossos planos, por enquanto. No futuro, se as condições forem favoráveis, podemos cogitar", diz. "Se a gente ganhasse um real a cada reunião que fizesse para as novas etapas, já poderíamos ter feito o IPO", brinca um diretor.

A política de realizar investimentos baseados em recursos próprios, inclusive o aplicado na primeira fase do porto em Aracruz, revela um perfil não expansionista da administração - o

que está prestes a mudar. Os diretores querem que a empresa invista R\$ 300 milhões para, inclusive, fazer aquisições. Quantia que virá da almejada captação feita com investidores. "Queremos, com isso, ser líderes no segmento de gestão de resíduos industriais", conta ele. A empresa também estuda a entrada no segmento de geração de energia a partir do lixo.

Inicialmente operando como uma transportadora (a Expresso G Borlenghi), desde 1929 o grupo expandiu as atividades e hoje oferece serviços focados em gestão ambiental para o setor industrial. O mais recente passo na diversificação ocorreu neste ano, quando o grupo decidiu investir no varejo e comprou parte da Descarte Certo. A empresa atua no recolhimento e destinação de produtos eletroeletrônicos, como celulares e notebooks, a pedido do consumidor.

"Quem poderia acreditar que as pessoas pagariam por esse serviço e que uma empresa ganharia dinheiro com isso? Parece que não, mas o consumidor tem uma consciência ambiental bastante avançada", diz Lucio Di Domenico, presidente e criador da empresa. A Descarte Certo extrai desses produtos metais como ferro, cobre e alumínio e dá uma destinação a cada componente. Em 2010, o faturamento ficou em R\$ 600 mil - o objetivo é alcançar R\$ 2,5 milhões nos próximos anos.

Além de serviços ambientais e de destinação de resíduos, o grupo Ambipar atua em transportes, logística e distribuição com a Getel. Há ainda seis empresas sob seu guarda-chuva: Ambitec, Brasil Ambiental, Nutrigás, Nutripetro, Planeta Ambiental e Ambitec Angola - que oferece serviços ambientais a clientes públicos e privados no país africano.

Sediado em São Paulo e com a maioria das operações no Espírito Santo, o faturamento de 2010 chegou a R\$ 300 milhões, diz Oda. Para os próximos anos, ele estima expansão anual de 30%.

[<volta>](#)

**Veículo: Portogente**

**Data: 26/07/2011**

### **Planalto busca saída para destravar obras do PAC**

A presidente Dilma Rousseff passou os últimos dias discutindo formas de tornar mais ágeis as principais obras de infraestrutura do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) no Nordeste, que estão com canteiros paralisados. O Planalto teme que os projetos de transposição do Rio São Francisco e das ferrovias Transnordestina e Leste-Oeste, promessas de campanha em 2010, não sejam concluídos no atual governo.

Uma série de pedidos de aditivos contratuais por parte das construtoras, dificuldades de licenciamento ambiental e falta de empenho de parceiros estratégicos, como governadores e prefeitos, estão sendo analisados pelo governo. Os prejuízos podem ser percebidos bem antes de 2014, avaliam auxiliares da presidente. Até agora, em quase sete meses no poder, ela não conseguiu aproveitar a máquina de viagens para o sertão que o ex-presidente Luiz Inácio Lula da Silva, deixou azeitada.

Como presidente, Dilma não fez visitas às cidades nordestinas que recebem as grandes obras. Ela esteve na região cinco vezes, para festas e solenidades fechadas. A única visita a uma cidade sertaneja ocorreu em fevereiro. A presidente esteve em Irecê, no semiárido baiano, para visitar uma feira de produtores rurais e participar de um evento em homenagem às mulheres.

Os marqueteiros do Planalto estão assustados. Observam que, até agora, a presidente se sustentou com a versão de que não vai para os grotões porque não gosta de palanque. Os resultados das obras, neste caso, são negativos. Na sexta-feira, Dilma teve longa conversa

com a ministra do Planejamento, Mirian Belchior, para discutir as pressões dos empreiteiros que tocam as obras no São Francisco.

O jornal Valor Econômico divulgou que a "enxurrada" de pedidos de aditivos dos empresários, apenas nesta obra, chega a R\$ 700 milhões.

Mito. Os atrasos nos canteiros da Transnordestina já ocorriam no governo Lula. A ferrovia de 1.728 quilômetros de extensão, que ligará Eliseu Martins, no Piauí, ao porto de Pecém, no Ceará, deveria começar em 2007, mas só começou a sair do papel dois anos depois.

O governo previa a conclusão da primeira etapa para 2012. Durante a campanha presidencial, o Planalto admitiu que o prazo tinha esticado para meados de 2013. A etapa inicial estava orçada em R\$ 5,4 bilhões. Oficialmente, o governo mantém esse valor. Mas técnicos dos Transportes já falam em R\$ 7 bilhões.

Por meio de sua assessoria, o Ministério dos Transportes explicou que os atrasos na Transnordestina ocorreram pela "incidência de intempéries", "ajustes administrativos ocasionados pela substituição de empreiteiras" e "tratativas ao processo de desapropriação decorrentes da dificuldade documental". O ministério explicou que, neste caso, não há o problema de pedidos de aditivos contratuais, pois o projeto é de natureza privada. A pasta ressalta, porém, que há uma solicitação de ampliação de investimento, atualmente em análise.

[<volta>](#)

**Veículo: Portogente**

**Data: 26/07/2011**

### **Atividade portuária atrai investimentos de petróleo e gás para Santos**

"A atividade de petróleo e gás só veio para Santos pelo fato de o município contar com uma atividade portuária intensa e possuir [infraestrutura](#) capaz de suportar a demanda [logística](#)." A opinião é do secretário de Assuntos Portuários e Marítimos da Prefeitura de Santos, [Sérgio Aquino](#), e resume o momento da cidade portuária mais importante do Brasil, que se adequa dia após dia ao mercado de [petróleo](#) e gás.

De fato, diversas empresas ligadas à atividade portuária nas áreas administrativa e operacional estão se adaptando ao novo momento. Segundo o consultor Mário Luz de Freitas, o maior desafio é conciliar as duas atividades de modo sem a perda de identidade. "A região poderá atrair empresas do ramo do petróleo e essa cadeia deve interagir com o porto, mas a [movimentação de cargas](#) nunca pode ser deixada de lado."

Quem sente isso na pele é o sócio do escritório de advocacia Ruy de Mello Miller, Thiago Testini de Mello Miller. A empresa santista possui 50 anos de atuação no setor portuário e marítimo, mas decidiu ampliar seu leque de atuações e atender às demandas do pré-sal. Ele não teme a perda de foco na atividade portuária. "A Bacia de Santos fará crescer o setor portuário e a [indústria offshore](#). Não há perda de foco, mas incremento da área portuária."

Pouco se comenta no mercado, mas o ramo advocatício também sofre com a falta de mão de obra qualificada em Santos e quem precisa se especializar em mercado de petróleo e gás tem de se virar. "Vivemos esta realidade no escritório. Não temos cursos de especialização para advogados à altura do desafio na Baixada Santista, precisamos ir ao [Rio](#) ou [Itajaí](#). Este é um espaço que precisa ser preenchido."

[<volta>](#)

**Veículo: Portogente**

**Data: 26/07/2011**

### **Equatorianos apresentam projetos de infraestrutura**

Brasília (25 de julho) – O ministro Coordenador dos Setores Estratégicos do Equador, Jorge Glas, esteve hoje no Ministério do Desenvolvimento Indústria e Comércio Exterior (MDIC) para apresentar projetos na área de infraestrutura do país, com ênfase nos setores elétricos, de telecomunicações e de mineração, que podem chegar a aportes de US\$ 13,6 bilhões.

O representante equatoriano, acompanhado por outras autoridades do país, foi recebido pelo ministro do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior, Fernando Pimentel.

No encontro, Glas destacou a participação de investimentos e de empresas brasileiras no atual processo de desenvolvimento do país e considerou ainda a estrutura de financiamento que existe no Brasil muito eficiente. A economia equatoriana alcançou estabilidade desde o processo monetário de dolarização, no ano de 2000. Os equatorianos procuram agora investimentos que resultem em crescimentos mais expressivos, passados os efeitos iniciais da crise financeira global de 2008.

Pimentel disse ao ministro equatoriano que espera que os países da América do Sul cresçam em níveis semelhantes. “Embora tenhamos economias em diferentes estágios industriais, devemos buscar um crescimento harmônico em que a distribuição de renda possa beneficiar a todos no continente”, disse.

#### **Intercâmbio Comercial**

A reunião ainda discutiu formas para reequilibrar a balança comercial entre os dois países, hoje a favor do Brasil. Pimentel propôs aumentar o intercâmbio empresarial para que indústrias brasileiras possam se instalar no Equador desfrutando de uma plataforma para comercializar os bens no Pacífico.

Nos primeiros seis meses do ano, o Brasil exportou ao Equador US\$ 481,9 milhões e importou do país US\$ 41,2 milhões, o que resultou em um superávit de US\$ 440,7 milhões no período.

Os principais produtos vendidos foram: polímeros de etileno, propileno e estireno (9,5%), aparelhos transmissores ou receptores e componentes (8%), produtos laminados planos de ferro ou aço (7,5%), chassis com motor e carroçarias para veículos automóveis (6,3%) e aviões (4%).

Já as maiores aquisições do Brasil no mercado equatoriano foram: preparações e conservas de peixes (28,5%), produtos de confeitaria sem cacau (18,2%), chapas, folhas, tiras, películas e lâminas de plásticos (7,4%), chocolate e preparações alimentícias com cacau (5,1%) e cobertores e mantas (3,4%).

**Veículo: Faxaju**  
**Data: 26/07/2011**

### **Ponte entre Riachuelo e Malhador tem primeira etapa concluída**

A Secretaria de Estado da Infraestrutura, através do Departamento Estadual de Infraestrutura Rodoviária de Sergipe (DER), conclui a primeira etapa de construção da nova ponte que fará a ligação entre Riachuelo e Malhador. A obra, resultado de uma parceria entre o Governo Estadual e a Petrobrás, significa um investimento de mais de R\$ 3 milhões que facilitará o deslocamento entre os municípios e promoverá o desenvolvimento industrial da região.

Localizada na rodovia SE-245, próximo às instalações da fábrica de fertilizantes da Petrobrás (Fafen), a atual ponte recebe um grande fluxo de veículos pesados tanto para o escoamento da produção como para o transporte de maquinário, o que requer uma estrutura mais sólida. Além disso, ela é muito estreita, o que permite a passagem de veículos em apenas um sentido por vez, dificultando o trânsito local.

Com a nova ponte quase pronta o tráfego na localidade será desafogado. Os serviços na parte estruturante já foram entregues pela construtora. São 12 pilares que sustentam uma estrutura de aproximadamente 87,5 metros de comprimento por 11 de largura – incluindo área de passeio –, toda construída em concreto armado.

Os trabalhos a serem executados a partir de agora dizem respeito à colocação das cabeceiras. Será feito o aterro do local para nivelar o terreno à altura da pista, já que a ponte foi construída em área de barranco.

Também será necessária a execução dos serviços de adequação geométrica da via. Como a ponte foi construída em paralelo à antiga estrutura, existe a necessidade de mudar o percurso da pista, desviando a entrada das cabeceiras para o novo trajeto. Todo o tráfego de veículos, nos dois sentidos, será deslocado para a ponte nova, enquanto que à antiga está reservado apenas o fluxo de pedestres, carroças, bicicletas, etc.

Segundo o Secretário da Infraestrutura, Valmor Barbosa, o início da segunda etapa da obra depende do fim do período chuvoso e prevê para agosto o reinício dos trabalhos. "A segunda etapa da obra já está licitada. O grande problema agora é a chuva que atrapalha a compactação do material utilizado para fazer o aterro, o que impede a eficácia do serviço. A gente espera que os trabalhos sejam retomados já no final de agosto", explica.

[<volta>](#)

**Veículo: Copa 2014**  
**Data: 26/07/2011**

### **Terceiro destino turístico da Bahia quer investir R\$ 70 mi até 2014**

O município de Cairu, no Baixo Sul da Bahia, vai investir R\$ 70 milhões em infraestrutura, capacitação profissional e melhoria do trade turístico, até 2014. O anúncio foi feito pelo prefeito Hildécio Meireles na manhã desta sexta-feira (22), durante o Fórum Regional Copa Bahia 2014, realizado em Morro de São Paulo.

O plano de metas visa capacitar a cidade para atrair os turistas que visitarão a Bahia em 2014, no período da Copa do Mundo e em 2016, durante os jogos Olímpicos. Os investimentos serão aplicados na sede nos distritos.

Os recursos serão concentrados em obras de infraestrutura e qualificação profissional. "Este é um planejamento feito pela prefeitura que atenderá ao turista, mas principalmente, servirá para melhoria da qualidade de vida da população que mora nas ilhas", disse Meireles.

A previsão orçamentária, segundo o gestor, será dividida em duas etapas: de 2011 a 2012, R\$ 20 milhões, e de 2013 a 2014, mais R\$ 25 milhões, um total de R\$ 45 milhões em recursos próprios. O restante será captado junto ao às esferas estadual e federal, ou através de parcerias com a iniciativa privada.

### **Ganhar com as sobras**

Ciente de que o pequeno município não tem condições para ser transformado em Centro de Treinamento das Seleções (CTS) ou mesmo de Aclimatação, diante das exigências da Fifa, Meireles afirmou que está preparando a cidade para aproveitar as demais oportunidades que o Mundial oferece. "Queremos ganhar com as sobras da Copa."

A cidade localizada a 308 km de Salvador (via terrestre) e a menos de 60 km (via marítima) é considerada um "satélite" da cidade-sede Salvador e uma importante indutora do turismo da região do Baixo Sul. Cairu é o único município arquipélago do Brasil. Composto por 26 ilhas é o terceiro maior destino turístico da Bahia. A cidade administra as famosas ilhas de Morro de São Paulo e Boipeba.

Meireles aproveitou o Fórum para apresentar as ações que já foram executadas. "Fizemos a requalificação urbana do Morro de São Paulo, de vários bairros periféricos da sede e em algumas ilhas. Estamos recuperando monumentos históricos e melhorando a infraestrutura turística da cidade."

Para Hildécio, alguns desafios serão impostos até 2014, entre eles, a implantação de um sistema sustentável de coleta e aproveitamento dos resíduos produzidos nas ilhas.

[<volta>](#)

**Veículo: O Diário.com**

**Data: 26/07/2011**

### **Catadores de recicláveis migram para construção civil**

Atraídos por salários melhores, trabalhadores de cooperativas de reciclagem de Maringá migram para a construção civil. Uma das consequências é a demora na coleta seletiva em vários bairros da cidade. Na zona sul, por exemplo, alguns pontos ficaram duas semanas sem o serviço.

As cooperativas confirmam a migração dos trabalhadores para a construção civil. "Muitos começaram a trabalhar como serventes de pedreiros. A reciclagem é ingrata, porque não tem preço firme e cada um trabalha por si", diz Oscar Pio Guimarães, da Cooperativa Palmeiras.

Segundo ele, as cooperativas estão com dificuldade para atender a coleta nos bairros pela falta de funcionários. Guimarães diz que não é possível acumular os recicláveis à espera de preços melhores. "Não tem como acumular porque vivemos disso", observa.

O presidente da Cooperativa Portal, José de Oliveira Costa, diz que os trabalhadores mais jovens migraram para a construção civil. "Aqui sobraram os mais velhos que faltam muito ao serviço", conta.

### Exemplo

Carlos Roberto de Souza, 35 anos, recolhia recicláveis, mas viu na construção civil uma oportunidade melhor. "Nunca tinha pensado nisso, mas um pedreiro ganha melhor e, atualmente, está valendo a pena", diz.

Ele, que optou pela profissão há 5 anos, faz uma comparação. "A diária de um pedreiro gira em torno de R\$ 80 a R\$ 90 hoje. Na reciclagem, o quilo de papel chegou a custar R\$ 0,35 e agora está a R\$ 0,12. A sucata, de R\$ 0,25 caiu para R\$ 0,70 ou R\$ 0,80. Quem trabalha com carroça para carregar o material fica no prejuízo, porque tem gastos com a carroça, é preciso trocar a ferradura do animal de 2 em 2 meses além de gastos com alimentação. Não vale a pena trabalhar com recicláveis hoje", observa.

Para ele, a função de coletar recicláveis está indo para outras mãos: "Hoje, quem mexe com recicláveis são aqueles que não têm uma profissão definida ou são aposentados". Carlos conta que, além dele, diversos amigos da época de coleta de recicláveis foram para a construção civil. O último foi seu sogro. "Ele está trabalhando com registro em carteira na construção civil faz uns dois meses, é pedreiro".

### Construção civil

A indústria da construção civil confirma que o mercado está aquecido e que faltam trabalhadores. O Sindicato dos Trabalhadores na Indústria da Construção e do Mobiliários de Maringá (Sintracom) não tem informações sobre a migração de catadores, mas o setor tem atraído trabalhadores até de outros países, como Paraguai, Peru e Chile.

"Estão faltando profissionais qualificados e até os não qualificados", declara o presidente do Sintracom, Jorge Moraes. Segundo ele, o sindicato registra cerca de 8 mil trabalhadores de Maringá, Paiçandu e Sarandi. "Este número aumenta constantemente. Só neste ano, houve um aumento entre 1,5 mil e 2 mil operários, totalizando os cerca de 8 mil".

O diretor de Relações Trabalhistas do Sindicato da Indústria da Construção Civil (Sinduscon) de Maringá, Álvaro Pereira da Silva, também diz que não tem informações sobre a migração de catadores, mas acredita que isso esteja ocorrendo. "A quantidade de catadores em Maringá é ínfima, se estiver acontecendo, nem percebemos. Mas não duvido, faltam operários qualificados no setor da construção, o nosso salário é muito bom e está atraindo até profissionais de outras áreas", explica. O menor salário da construção civil é de servente de pedreiro, R\$ 1.006,40, segundo o Sintracom. Um mestre de obras ganha R\$ 1.886,40.

[<volta>](#)

**Veículo: Jornal de Floripa**

**Data: 26/07/2011**

### **Problemas indígenas' atrasam obras em rodovia de AL, diz Dilma**

Em entrevista a duas rádios de Alagoas, a presidente Dilma Rousseff afirmou nesta segunda-feira que "problemas indígenas" têm atrasado as obras de duplicação da BR-101, no Estado.

A rodovia está incluída no relatório do TCU (Tribunal de Contas da União) em que aponta superfaturamento de mais de R\$ 78 milhões em obras do Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes).

"Tem alguns problemas relativos à questão indígena que tem demorado bastante a obra em relação aos licenciamentos. O Exército não vai mais fazer essa obra. Estamos novamente licitando um projeto executivo e aí ela vai passar a ser mais rápida e acelerada", disse a presidente em resposta ao repórter da rádio Novo Nordeste, de Arapiraca (AL).

Ele havia pedido que ela falasse sobre as obras de duplicação da rodovia.

"A gente pensa que acelera [a obra] com projetos mais simples. É melhor demorar um pouco mais e garantir que, a partir do momento que ele [projeto] começa, ele sai", afirmou.

A rádio Gazeta Web, da família do senador Fernando Collor (PTB), também participou da entrevista com a presidente.

[<volta>](#)

**Veículo: Pará online**

**Data: 26/07/2011**

### **Petraglia assume obra de conclusão da Arena**

Os votos dos conselheiros do Atlético encerraram, na noite de ontem, o impasse sobre a modelagem adequada para as obras de adequação da Arena da Baixada para a Copa do Mundo 2014. A proposta apresentada pelo ex-presidente, Mário Celso Petraglia, superou as das construtoras OAS e Triunfo. 120 votos contra 35 da OAS e 27 abstenções

A montagem de uma comissão de propósitos específicos, com a presença de oito integrantes do conselho deliberativo e um presidente, será o próximo passo do clube. A expectativa é que o próprio Mário Celso Petraglia assuma o comando das obras da Arena, estimadas pelo ex-presidente em R\$ 180 milhões.

Pela escolha dos conselheiros, o Atlético realizará a obra com recursos próprios, ficando assim livre do pagamento de comissões ou porcentagens de receitas de sócios e de eventos na Arena para as construtoras.

Logo que anunciado o resultado da votação, que ocorreu individualmente e de forma nominal, pelo menos 40 atleticanos que aguardavam em frente ao estádio comemoraram e gritavam palavras de ordem. "Somos sócios do clube e não das construtoras", diziam.

Emocionado, Mário Celso Petraglia também comemorou muito a vitória de sua proposta,

mas preferiu enaltecer o nome do Furacão. "Não foi uma vitória de ninguém que não seja o Atlético e sua retomada. Os resultados e as receitas (com a adequação da Arena ao caderno de encargos da FIFA) serão exclusivamente do nosso clube", disse.

Petraglia ressaltou que a busca pelos recursos passa a ser imediata e lamentou a postura da gestão atleticana do atual presidente, Marcos Malucelli. "Foram dois anos e dois meses perdidos. Agora, nosso prazo é curto".

Apesar das divergências com Mário Celso Petraglia, Marcos Malucelli avaliou como positiva a escolha do conselho deliberativo. "Foi uma vitória do Atlético, depois de sessão extraordinária do conselho. Ocorreu tudo de forma democrática", disse.

De acordo com o secretário de governo para assuntos da Copa, Mário Celso Cunha, a necessidade agora é acelerar o processo das obras. "Nós já deveríamos ter começado".

[<volta>](#)

**Veículo: PE360 graus**

**Data: 26/07/2011**

### **UFRPE lidera número de obras paradas no Brasil**

O mau uso de dinheiro público está prejudicando muitos alunos da Universidade Federal Rural de Pernambuco (UFRPE) no interior do Estado. Algumas obras estão paradas porque as empresas contratadas faliram antes de terminar a construção dos prédios.

De acordo com o Ministério da Educação (MEC), 20 universidades federais estão com 53 obras paradas. Nove delas **(fotos)** são UFRPE, que aparece em primeiro lugar.

No campus de Serra Talhada, no Sertão, uma residência estudantil, dois prédios para laboratórios e outros dois para sala de professores começaram a ser feitos, mas não foram concluídos. Em Garanhuns, no Agreste, um reservatório de água, um prédio para salas de aula, um para administração e outro pra necropsia de animais também estão inacabados.

Os alunos já fizeram vários protestos. De acordo com a UFRPE, os problemas com as empresas contratadas iniciaram em 2009. Elas faliram ou não tiveram condições de honrar os contratos.

Acontece que quando as obras são abandonadas, as empresas recebem pelo que fizeram e a outra parte do dinheiro volta para o Governo Federal como restos a pagar e é aí onde está o problema porque é como se todo o processo recomeçasse.

De acordo com o pró-reitor de planejamento, Romildo Morant, para que as obras sejam reiniciadas, as instituições precisam correr atrás da verba de novo e isso leva tempo.

"Quando esse dinheiro é empenhado para uma empresa construtora que vai fazer a obra está ali como se estivesse carimbado para aquela construtora. Quando ela abandona, e esse dinheiro não foi gasto e o que não foi executado não foi pago, ele volta para o Orçamento da União. Ele fica lá em restos a pagar na União. Ele não fica com a Universidade. Essa diferença entre uma obra parada e a gente não ter o recurso e ir atrás até conseguir o recurso para fazer uma nova licitação e conseqüentemente uma nova contratação, isso é que demora uma faixa de quase um ano e as vezes mais", explicou.

O pró-reitor de planejamento disse também que o processo de contratação das novas empresas para conclusão das obras já foi iniciado.

[<volta>](#)

**Veículo: O povo**  
**Data: 26/07/2011**

### **Setur libera a licitação da duplicação do trecho Fortaleza-Paracuru**

A Secretaria do Turismo do Estado mandou para licitação os primeiros 13 quilômetros do projeto de duplicação da CE-085 – trecho Fortaleza-Paracuru, ao custo de R\$ 30 milhões. A informação é do secretário Bismarck Maia, acrescentando que os 40 quilômetros restantes entrarão em licitação no fim de agosto.

O total previsto para essa primeira etapa é de R\$ 30 milhões, mas o total a ser aplicado chega a R\$ 90 milhões, recursos dos cofres estaduais e de empréstimo obtido junto à Cooperação Andina de Fomento. A conclusão dessas obras é para o fim de 2012.

Bismarck diz que essas ações fazem parte da estratégia de implantação de uma "macroestrutura" no litoral cearense, que contará ainda com dois aeroportos, um dos quais o de Aracati.

[<volta>](#)