

29/07/2010

[Carga aérea vira problema em Cumbica](#)

[Trem-bala tem incentivo tributário antes do leilão](#)

[Estradas deficientes chegam a 69%](#)

[Governo isenta trem-bala de PIS e Cofins](#)

[PETROBRAS PEGA NA CEF TRIPLO DE TODA VERBA DO SANEAMENTO](#)

[Importação de aço deve ser recorde neste ano](#)

[Camargo Corrêa monta fábrica em Angola](#)

[Cresce participação do BNDES no crédito](#)

[Demanda é de R\\$ 1,32 trilhão até 2013](#)

[Ministro defende redução de custos logísticos para aumentar investimentos](#)

[Para ministro, críticas ao trem-bala são infundadas](#)

[Siderurgia vai ter novo sistema de reajustes](#)

[Governo suspende impostos de empresas](#)

[Porto de Santos tem recorde no semestre](#)

[Reunião discute obra da plataforma P-63](#)

[CBTU investe R\\$ 5 milhões na Paraíba](#)

[Aeroporto em SP ganha plano diretor](#)

[Dnit lança edital para obra na BR-040](#)

[Pecém terá mais R\\$ 3,5 milhões para obras](#)



Appa busca regularização com Ibama e Paranaguá

Porto de Santos tem fila de 53 navios para embarcar açúcar

O Estado de S. Paulo

29 de julho

Carga aérea vira problema em Cumbica

Sem áreas suficientes para armazenamento, Aeroporto de Guarulhos acumula contêineres na pista e provoca prejuízos a exportadores

O transporte aéreo parecia a melhor alternativa para a empresa Blue Skies entregar com rapidez e segurança o pedido feito por um cliente inglês de uma tonelada de abacaxi pré-processado. O produto foi preparado, embalado, acondicionado em contêiner refrigerado e levado até o Aeroporto Internacional de Guarulhos. Mas a expectativa virou pesadelo. A carga nunca chegou ao destino final e se perdeu.

O problema ocorreu por causa da lotação na pista do terminal de cargas do aeroporto. A companhia aérea, responsável pelo transporte, não conseguiu remover a mercadoria até a aeronave porque, no meio do caminho, havia algumas dezenas de toneladas de carga obstruindo a passagem. Resultado: o avião foi embora e a Blue Skies perdeu a carga.

"O problema não é o prejuízo financeiro, que será reembolsado, mas o desgaste da empresa com o cliente. Se isso se repete mais de uma vez, você perde credibilidade", afirma o diretor-geral da Blue Skies, Ricardo Zepter. Como ele, outros executivos estão tendo dificuldades com a falta de infraestrutura do Aeroporto de Guarulhos, responsável por 54% de toda carga por via aérea movimentada no País.

Sem áreas suficientes, as cargas são armazenadas ao relento, na pista, ao lado dos aviões. Segundo o presidente do Sindicato dos Despachantes Aduaneiros do Estado de São Paulo (Sindasp), Valdir Santos, o gargalo ficou evidente com a expansão das importações no País, que cresceram 44% no primeiro semestre. Ao ficarem expostas ao sol ou à chuva, muitas mercadorias são danificadas, o que complica o processo de retirada do produto da área alfandegária.

Nesses casos, o importador precisa fazer um pedido de vistoria na carga, que pode demorar até dois meses. Como as empresas precisam de agilidade, elas acabam tirando a carga mesmo com algum tipo de avaria e arcam com o prejuízo. "Mas é um risco porque todo o lote pode estar com problema", diz Santos.

Outra queixa é a falta de organização da Infraero, órgão que administra o aeroporto. Segundo pessoas ligadas ao processo de importação e exportação, que preferem não se identificar por temer retaliação, os funcionários da Infraero não conseguem encontrar a mercadoria já liberada. Muitas vezes, a localização do armazém dentro do aeroporto que consta na documentação tem outro tipo de carga e não aquela registrada.

O problema chegou a tal ponto que os despachantes aduaneiros, responsáveis pelo processo de desembaraço da mercadoria, têm de percorrer todo o armazém do terminal para tentar encontrar a carga e enviar para o importador. Às vezes, eles têm

sorte. Outras vezes, não.

"Quando a carga é liberada, já pedimos que o caminhão encoste no terminal. Mas, como a carga fica perdida dentro do armazém, perdemos também a diária do transportador", relata um profissional, que trabalha em Guarulhos. Além disso, o importador tem de arcar com o custo da armazenagem, que varia de 1% a 3% do valor da carga, dependendo do tempo.

A Infraero reconhece a falta de espaço para armazenagem, mas nega que tenha perdido o controle sobre a localização das cargas. "O que ocorre é que mesmo após o recebimento da carga pela Infraero, podem ocorrer situações em que o cliente solicita a entrega da carga, sendo que ela ainda está em movimento para a armazenagem, sem endereço definitivo, dando a entender que a carga não foi localizada."

Outro problema de Guarulhos é a falta de câmaras refrigeradas para produtos perecíveis, vacinas e medicamentos. As duas "geladeiras" do terminal não têm dado conta do aumento da demanda.

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo

29 de julho

Trem-bala tem incentivo tributário antes do leilão

Receita calcula que, com isenção do PIS/Cofins na receita com passagens, renúncia será de R\$ 22 milhões no primeiro ano de operação do TAV

Antes mesmo do leilão para a obra do trem-bala, o governo já assegurou incentivo tributário para a concessionária que operar o serviço da linha que ligará as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas. A Receita isentou a concessionária que ganhar o leilão do PIS/Cofins incidente na receita com as passagens do trem de alta velocidade (TAV). Antes, os governos estaduais já haviam dado isenção do ICMS para quem controlar o TAV.

É o primeiro incentivo tributário federal para a construção do trem-bala, que também terá o financiamento barato do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Com o benefício tributário, o governo reduzirá o preço da passagem no leilão do TAV. Pelas regras, o consórcio que oferecer a menor tarifa vence a licitação para fazer e operar o trem-bala.

A isenção foi incluída na Medida Provisória (MP) 497, publicada ontem no Diário Oficial. Na MP, o governo incluiu 15 medidas diferentes na área tributária, entre elas a isenção de tributos para a construção e reforma dos estádios. A MP garante desoneração de R\$ 500 milhões.

Segundo o subsecretário de Tributação da Receita, Sandro Serpa, o incentivo ao trem-bala só terá efeito, na prática, a partir de 2015, quando se espera que ele esteja em

operação. Serpa explicou que a concessão do incentivo agora é necessária para dar segurança ao investidor.

A alíquota do PIS/Confins sobre o faturamento das empresas que prestam serviços de transportes ferroviários é hoje de 3,65%. A Receita calculou em R\$ 22 milhões a renúncia tributária no primeiro ano de funcionamento do trem-bala. Para o cálculo, foi considerada uma receita bruta de R\$ 605,40 milhões. O incentivo tributário, disse o subsecretário, não tem prazo para acabar. Boa parte das medidas da MP é de desonerações, mas Serpa descartou relação com o ano eleitoral.

Outras medidas. O governo aproveitou a MP para aumentar o prazo para a concessão de incentivo tributário na construção e incorporação de imóveis do programa "Minha Casa, Minha Vida". O prazo, que terminaria em 31 de dezembro de 2013, foi estendido em mais um ano. O governo também aumentou de R\$ 60 mil para R\$ 75 mil reais o valor comercial dos imóveis abrangidos pelo programa. Uma das dificuldades do programa tem sido a elevação dos preços dos imóveis. Segundo o subsecretário, as mudanças tornam o programa mais atrativo.

Previdência. A Receita Federal vai passar a cobrar, fiscalizar e controlar a arrecadação da contribuição previdenciária paga pelos servidores federais. A competência era do **Ministério do Planejamento** e foi transferida para a Receita pela MP 497. A medida visa apertar a fiscalização desse tributo, já que o **Planejamento** não teria quadros para isso.

[<volta>](#)

O Globo

29 de julho

Estradas deficientes chegam a 69%

Investimentos ainda são insuficientes; Cide não é usada integralmente

Dados da Confederação Nacional do Transporte (CNT) e do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea) mostram que o índice de estradas brasileiras em condições deficientes ou péssimas é de 69%. Os números do levantamento referem-se à situação do Brasil em 2009.

De acordo com a pesquisa da CNT, 42.668 quilômetros de estradas brasileiras apresentam problemas de pavimento e de sinalização. "Existe, assim, a necessidade urgente de melhoria, para que o sistema de escoamento da produção seja eficiente e capaz de dar suporte à retomada do crescimento da atividade econômica", recomenda o estudo.

Ainda segundo o estudo da CNT, os investimentos públicos em rodovias vêm aumentando nos últimos anos, mas ainda são insuficientes diante da necessidade de adequação e de ampliação da malha viária. O documento também aponta problemas decorrentes da paralisação de obras: "Os atrasos na execução geram prejuízos para o

país e para os usuários das rodovias, transportadores e a população em geral, que perdem em desempenho e elevação dos custos de movimentação".

Pesquisa semelhante feita pelo Ipea mostra que 70% das estradas federais precisam de consertos ou reparos. Para resolver o problema da malha viária brasileira, seria necessário o investimento de R\$183,5 bilhões.

O estudo do Ipea também destacou que obras previstas no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) para o setor de estradas estavam atrasadas em 70% por diferentes razões. Na maior parte dos casos, por problemas ligados a questões burocráticas.

O especialista em contas públicas Raul Velloso, que estuda o tema, confirmou que a maior parte da Cide não é usada para financiar o setor de transportes, e sim para fazer superávit. Ele afirmou que a criação da Cide não contribuiu para aumentar o financiamento no setor.

- A Cide é uma fonte criada para financiamento em transportes, mas o governo não mudou o padrão de gastos no setor. Nem toda a Cide foi gasta ao longo desses anos. Ela foi esterilizada, vira superávit - disse Velloso.

Procurado pelo GLOBO, o ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, não comentou as declarações de Serra.

[<volta>](#)

O Globo

29 de julho

Governo isenta trem-bala de PIS e Cofins

Renúncia fiscal será de R\$ 22 milhões. Receita espera que benefício leve à redução no preço das passagens

O governo anunciou ontem o primeiro incentivo tributário federal para a construção do Trem de Alta Velocidade (TAV), o trem-bala, que fará o trecho Rio-São PauloCampinas (SP). Publicada ontem no Diário Oficial, a Medida Provisória (MP) 497 zera as alíquotas de PIS e Cofins sobre a prestação de serviços de transporte ferroviário para trens de alta velocidade. Segundo o subsecretário de Tributação da Receita Federal, Sandro Serpa, a ideia é mostrar para as empresas que disputarão a concessão que o benefício já estará valendo a partir de 2015.

De acordo com os cálculos do Fisco, a renúncia fiscal com a medida está estimada em R\$ 22 milhões. O valor foi calculado com base numa receita bruta estimada da concessionária que vai explorar o serviço em R\$ 605,4 milhões. Serpa afirmou que o trem-bala também vai contar com um incentivo por parte dos estados, que já se comprometeram a reduzir o ICMS sobre a prestação de serviços.

Siderúrgicas do país não têm interesse em fabricar trilhos Segundo Serpa, essas medidas podem representar uma redução nos custos das empresas e também nos preços das passagens para os usuários.

O incentivo tributário é mais um atrativo para baixar o preço afirmou.

O presidente executivo do Instituto Aço Brasil (IABr), Marco Polo de Mello Lopes, descartou ontem a fabricação nacional de trilhos para atender à demanda do trem-bala.

Segundo ele, algumas siderúrgicas chegaram a analisar a possibilidade de implantar uma unidade com este fim, mas concluíram que não é economicamente viável.

Elas entenderam que não é econômico a implantação de um laminador (unidade responsável por uma das etapas da produção de aço) para abastecer o país de trilhos só para essa demanda disse o executivo, lembrando que a Companhia Siderúrgica Nacional (CSN) já produziu trilhos no Brasil, mas suspendeu a fabricação por falta de demanda.

Segundo Lopes, o projeto do trem-bala vai usar cerca de 400 mil toneladas de aço para os trilhos, e a demanda mínima para viabilizar o investimento em uma unidade para produção de trilhos seria de 500 mil toneladas por ano.

A MP 497 também colocou em prática incentivos que já haviam sido anunciados no pacote para beneficiar o setor exportador, mas que ainda não tinham saído do papel. Um deles é o fim do redutor que incide hoje sobre o Imposto de Importação de autopeças. Hoje, as montadoras podem comprar esses produtos de outros países com uma alíquota reduzida de 40%.

Esse benefício existe no país desde os anos 90 e foi implementado para incentivar o setor automotivo no Brasil. No entanto, com o fortalecimento do real em relação ao dólar, os fabricantes nacionais de autopeças reclamam da competição com os importados. A MP determina que o atual redutor vai vigorar até o próximo sábado. Passará para 30% em 30 de outubro deste ano, caindo para 20% em abril de 2011. E será totalmente eliminado a partir de 1º de maio de 2011. Com essa mudança, o governo terá uma arrecadação adicional de R\$ 132,35 milhões em 2010. Em 2011, o ganho será de R\$ 756 milhões e em 2012, de R\$ 907 milhões.

MP amplia incentivos a insumos para exportação A medida também amplia o regime de draw back pelo qual empresas que compram insumos para fabricar produtos voltados à exportação não pagam Imposto de Importação, PIS/Cofins e Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI). A partir de agora, tanto a importação de matérias-primas quanto sua compra no mercado nacional (seja para produzir para vender no exterior, seja para recompor estoques) não terão incidência de tributos federais.

O texto detalha ainda os incentivos que foram concedidos pelo governo federal para a construção ou reforma de estádios para a Copa do Mundo de 2014. Foi criado o Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol (Recom).

As empresas que realizarem esses empreendimentos poderão comprar equipamentos, matérias-primas e serviços sem incidência de Imposto de Importação, PIS/Cofins e IPI. A medida representa um incentivo fiscal de R\$ 35,07 milhões em 2010. Até o final das obras, a renúncia será de R\$ 350 milhões.

[<volta>](#)

O Globo
29 de julho

PETROBRAS PEGA NA CEF TRIPLO DE TODA VERBA DO SANEAMENTO

Banco público cria superintendência só para tratar de créditos à estatal

A Caixa Econômica Federal (CEF) já emprestou para a Petrobras R\$ 5,6 bilhões em menos de dois anos: R\$ 2 bilhões no mês passado e R\$ 3,6 bilhões no auge da crise financeira global, em 2008. O crédito dado à Petrobras representa praticamente três vezes todo o dinheiro da Caixa para saneamento, que não passa de R\$ 1,982 bilhão. Os R\$ 5,6 bi emprestados quase se igualam aos valores desembolsados no programa Minha Casa, Minha Vida, a vitrine do governo Lula para habitação popular. Como a Petrobras tornou-se o principal devedor da Caixa, envolvendo valores elevados, o banco público criou uma Superintendência Regional, no Rio, "destinada ao relacionamento institucional com a Petrobras". Para o advogado e especialista em petróleo Cláudio Araújo Pinho, falta mais transparência sobre a situação de caixa da Petrobras. No mercado financeiro, o entendimento é que o dinheiro da CEF só foi liberado porque a capitalização da Petrobras está demorando e só deve sair em setembro.

Crédito para estatal em apenas dois anos chega a R\$5,6 bi. Valor quase se iguala ao "Minha Casa, Minha Vida"

A Caixa Econômica Federal emprestou para a Petrobras R\$5,6 bilhões em menos de dois anos, somando o crédito de R\$2 bilhões concedido no mês passado. Foram R\$3,6 bilhões no segundo semestre de 2008 (um de R\$2 bilhões e outro de R\$1,6 bilhão). Os números mostram que a dívida total da empresa equivale a quase três vezes o total da carteira de aplicações em saneamento, conforme o balanço da Caixa do primeiro trimestre de 2010, que foi de R\$1,982 bilhão.

Ainda de acordo com o balanço, os recursos correspondem a 17,86% do total da carteira de crédito de pessoas jurídicas, que é de R\$31,346 bilhões (balanço do primeiro trimestre de 2010). Além disso, aproxima-se do volume de contratações dentro do programa "Minha Casa, Minha Vida", que atingiu R\$6,6 bilhões para financiar 96 mil empreendimentos.

Os recursos tomados da Caixa, conforme consta das explicações do balanço anual do banco, seriam pagos com vencimento de contrato em 25 meses, em parcela única, ao

fim do prazo. Ou seja, está vencendo agora. No documento, a estatal aparece como o principal devedor da instituição.

Para se ter uma ideia do peso da Petrobras na carteira da Caixa, o montante de crédito direcionado às indústrias era de apenas R\$1,614 milhão, segundo balanço de 2007. Em 2008, pulou para R\$3,607 bilhões.

Uma superintendência só para cuidar da Petrobras

Segundo fontes ligadas à Caixa, por serem valores elevados, os empréstimos concedidos à Petrobras passaram pela aprovação da Superintendência Regional, onde o pedido foi formalizado pelos Comitê de Crédito e o Conselho de Administração do banco. A assessoria da instituição informou que não comentaria as operações de crédito realizadas com a estatal por motivo de sigilo bancário. Mas confirmou que o banco criou, há seis meses, uma Superintendência Regional (Rio) "destinada ao relacionamento institucional com a Petrobras".

Um executivo diretamente envolvido no processo de capitalização da Petrobras avalia que, às vésperas de fazer uma megacapitalização, que pode movimentar US\$50 bilhões e envolverá investidores estrangeiros, a estatal teria recorrido ao banco federal para poder fechar seu caixa no curto prazo, tomar R\$2 bilhões em junho na forma de Nota de Crédito à Exportação. A operação com a Caixa pode ter sido necessária porque o aumento de capital, marcado para setembro, já deveria ter ocorrido.

- Como a Petrobras está preparando a capitalização, não tem porque recorrer ao mercado externo agora, que será importante no aumento de capital. É gastar energia, porque no Brasil ela tem linhas (de crédito) abertas com todos os bancos - disse a fonte.

Para o executivo, como a estatal vai receber muito dinheiro na capitalização, ela deve ter fechado uma cláusula de adiantamento de pagamento com a CEF no empréstimo feito em junho.

- Assim que receber os recursos, a Petrobras deve quitar o empréstimo (com a CEF). Deve ser coisa de dois a três meses.

Por causa dos elevados custos de captação de recursos no mercado interno, dificilmente a Petrobras conseguiria o crédito em condições tão vantajosas quanto as da Caixa, dizem analistas do mercado. Tanto assim, que a Caixa foi a saída encontrada pelo estatal para tomar dinheiro em 2008, quando estourou a crise financeira internacional. Naquele momento, no entanto, a justificativa do governo para os empréstimos à Petrobras era a escassez das linhas de crédito internacionais.

Petrobras garante estar com boa situação de caixa

A Petrobras explicou em nota que devido ao seu crescimento e expansão dos negócios, "tem se empenhado em explorar" todas as oportunidades de financiamento oferecidas pelo mercado. Assim, a estatal justifica a obtenção do empréstimo de R\$2 bilhões junto à CEF no mês passado. A Petrobras destacou que o financiamento é de

longo prazo e com taxas e condições atraentes, sem revelar detalhes.

A Petrobras garantiu, contudo, estar com uma situação confortável de seu caixa, e que a operação é normal dentro de suas atividades. A estatal destacou ainda que os seus negócios rotineiros são divulgados no seu balanço trimestral e por isso a nota de ontem foi meramente informativa. Por tanto a nota não deve ser usada como base para qualquer decisão do mercado.

O especialista Gustavo Gattas do BTG Pactual considerou normal a captação. Segundo ele, a Petrobras deve ter obtido o financiamento na CEF para manter seu forte programa de investimentos, enquanto aguarda a operação de capitalização até setembro. Para Gattas, a Petrobras não está com problemas de caixa. No primeiro trimestre do ano, o fluxo de caixa da companhia era de US\$17,4 bilhões:

- Não faria sentido fazer uma captação externa, que é mais complexa, a poucos meses da operação de capitalização. E não acredito que o empréstimo obtido na Caixa trará reflexos negativos à operação.

[<volta>](#)

Jornal do Brasil

29 de julho

Importação de aço deve ser recorde neste ano

Valorização do real, reajustes do minério e sobreoferta externa ajudam

A importação de aço no país será recorde este ano, assim como o consumo aparente interno, segundo as projeções do Instituto Aço Brasil (IABr). A compra externa do metal deve ficar em 4,150 milhões de toneladas, 78% acima dos 2,332 milhões de toneladas importadas no ano passado e 56,25% superiores ao recorde anterior de 2,656 milhões de toneladas em 2008.

Presidente executivo do IABr, Marco Polo de Mello Lopes atribuiu o crescimento das importações à apreciação do real, ao aquecimento da demanda no país e à sobreoferta de cerca de 600 mil toneladas de aço no mercado internacional. Esta previsão supera a estimativa de 2,8 milhões feita em abril.

Esses dados só ratificam que não precisamos ter artificialismos como alíquota de importação zerada ressaltou Lopes.

Entre 2005 e 2008, houve a suspensão das alíquotas de importação de aço e, mesmo assim, os níveis atuais de importação do produto são maiores.

Lopes ressaltou que o aumento das importações tem uma ingrediente especulativa, uma vez que os reajustes do minério de ferro e a sobreoferta de aço no mercado externo levaram distribuidores a importar aço apostando na alta dos preços nacionais. Segundo ele, distribuidores se aproveitam do mercado deprimido no exterior para

apropriar margens da venda.

O consumo aparente também deve ser recorde, com 24,980 milhões de toneladas este ano 34,5% acima das 18,576 milhões de toneladas do ano passado. Em abril, a projeção para o consumo aparente havia ficado em 23,1 milhões de toneladas.

O instituto estima ainda em 33,161 milhões de toneladas a produção nacional de aço bruto em 2010, uma volta aos níveis de 2008, quando foram produzidas 33,716 milhões de toneladas e volume 25,1% acima das 26,506 milhões de toneladas do ano passado.

A produção de julho ficou estável. As vendas internas de aço deverão fechar o ano em 21,1 milhões de toneladas, 29,1% acima das 16,345 milhões de toneladas vendidas em 2009. Em abril, a previsão era de 20,4 milhões de toneladas.

Em relação às exportações, o IABr prevê a venda de 11 milhões de toneladas de aço este ano, 27,4% a mais que as 8,633 milhões de toneladas de 2009.

[<volta>](#)

Valor Econômico

29 de julho

Camargo Corrêa monta fábrica em Angola

Em sua estratégia de expansão internacional no negócio de cimento, o grupo Camargo Corrêa definiu parceria esta semana em investimento superior a US\$ 400 milhões para erguer uma fábrica em Angola, país africano onde tem grande atuação em obras de construção pesada e imobiliárias. Este é o segundo movimento do grupo brasileiro em pouco mais de um mês na África: em junho adquiriu o controle de uma cimenteira em Moçambique.

Em Angola, a controlada Camargo Corrêa Cimentos (CCC) terá como sócios no empreendimento a Escom, braço de investimento do grupo português Espírito Santo, e o grupo angolano Gema. A joint venture Camargo Corrêa Escom terá 60% do projeto e a Gema os 40% restantes, explicou ao Valor, de Lisboa (Portugal), José Édison Barros Franco, presidente do conselho da CCC e diretor-executivo do grupo.

Com capacidade de produção de 1,6 milhão de toneladas por ano, a fábrica será instalada em Lobito, cidade ao sul da capital Luanda, na província de Benguela. O investimento vai contemplar ainda um terminal portuário e geração de energia. O projeto já conta com uma grande jazida de calcário, matéria-prima para produção de cimento, que está situada na região.

Segundo explicou Franco, o mercado angolano de cimento está em ampla expansão. Nos últimos anos, tornou-se um grande importador de cimento - comprou 11 milhões de toneladas em 2009. Conta apenas com uma fabricante local, a Sonangol, que também recorre à importação para abastecer a demanda interna.

Segundo o executivo, a fábrica deverá ser construída no prazo de 30 a 36 meses. Com nome de Palanca Cimentos, prevê geração de 550 empregos na áreas fabril e administrativa. Para iniciar o chamado pré-marketing do produto, que será vendido com a marca Palanca, a empresa já importou dois lotes de cimento, de 25 mil toneladas cada um, da África do Sul, e poderá importar mais.

Franco informou que o grupo vai avaliar novos investimentos em outros países africanos, em especial na região de livre comércio recém-formada, a SADC (Southern Africa Development Committee), que reúne 13 nações, entre as quais Angola, Namíbia, Moçambique, Zimbábue, Zâmbia, com sede em Botsuana. "Há um potencial enorme nessa região, com população de 300 milhões de pessoas e PIB elevado".

Em outra frente de crescimento, na América do Sul, amanhã o grupo lança a pedra fundamental do projeto de US\$ 100 milhões em uma fábrica no Paraguai, mercado que abastecia com importação. Com capacidade de 400 mil toneladas, a unidade industrial - Cimento Yguazú - ficará na cidade de Villa Hayes, às margens do rio Paraguai, a cerca de 30 km da capital Assunção.

O empreendimento, um dos maiores investimentos privados no país, deverá entrar em operação em 2012. O evento terá a presença do presidente brasileiro Luiz Inácio Lula da Silva e do paraguaio Fernando Lugo.

A produção de cimento está entre os quatro negócios eleitos pela Camargo Corrêa como foco de atuação, ao lado de construção e engenharia, energia elétrica e concessões de rodovias. O plano de investimentos, apenas na atividade cimenteira, entre 2010 e 2014, foi recentemente definido em R\$ 14 bilhões no mundo. Esse valor inclui a aquisição de quase 33% da portuguesa Cimpor no início deste ano por R\$ 3,5 bilhões. A Cimpor está entre as dez maiores do mundo, apta a fabricar 32 milhões de toneladas de cimento por ano

Segundo Franco, boa parte desse investimento vai contemplar uma forte expansão no Brasil, um dos mercados onde o consumo de cimento mais cresce e onde a CCC é a quarta maior fabricante do produto. Neste ano, o crescimento da demanda deve ficar em 15% e atingir 58 milhões de toneladas. "Deveremos fazer quatro novas unidades, ainda sem locais definidos, além de ampliar a capacidade das fábricas existentes no país".

Na Argentina, o plano abarca a expansão de unidades da Loma Negra, ativo adquirido em 2005 por mais de US\$ 1 bilhão e que dobrou o tamanho do grupo brasileiro nesse negócio. No Peru, Colômbia e Chile, disse o executivo, o grupo quer entrar via aquisições.

Com esse investimento, a Camargo Corrêa estima adicionar 28 milhões de toneladas de cimento à sua capacidade atual, incluindo a participação de 33% na Cimpor (a grosso modo, mais de 10 milhões de toneladas). Hoje, tem 16 fábricas na América Latina, com capacidade para 13 milhões de toneladas/ano. No ano passado, vendeu 10,2 milhões de toneladas, com receita líquida de R\$ 2,36 bilhões.

Valor Econômico

29 de julho

Cresce participação do BNDES no crédito

Com foco no financiamento de investimentos de longo prazo, o Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES) é responsável por 80% do volume desembolsado para a indústria e infraestrutura. Os números mostram que o banco nos últimos anos é o principal player no crédito às companhias. Segundo o Banco Central, em maio, a participação do estoque de crédito do BNDES em relação ao crédito ofertado pelos bancos comerciais às empresas, ficou em 60,8%. É o percentual mais alto dos últimos cinco anos, quando, em janeiro de 2005, foi de 60,6%.

Segundo o economista da área de pesquisas econômicas do BNDES, Fernando Pimentel Puga, quando a taxa de investimento da economia cresce, há maior demanda do banco de desenvolvimento. O destino dos investimentos é cíclico, conforme o cenário econômico. Antes de 2004, a procura maior era por crédito para modernização (compra de máquinas e equipamentos). A partir de 2005, cresceram os pedidos de financiamentos de grandes projetos de longo prazo, ou seja, novas plantas e ampliação das existentes.

"Os investimentos em infraestrutura no setor de energia elétrica, por exemplo, reduzirão o risco de falta de energia. É tão importante para o setor como para todo o restante da economia." De 2010 a 2013, na área de infraestrutura, os setores de logística (ferrovias, transportes rodoviários e portos) vão liderar as perspectivas de crescimento dos investimentos. Sem esquecer os recursos necessários aos projetos voltados aos eventos esportivos (Copa do Mundo e Olimpíadas), que somam R\$ 59 bilhões, com estimativa de que 80% desses recursos sejam públicos.

No Brasil, a oferta de crédito total em relação ao Produto Interno Bruto (PIB) quase dobrou entre março de 2004 e dezembro de 2009, passando de 23,1% para 45%. Em países desenvolvidos, o percentual atinge mais de 100%. Em algumas economias em desenvolvimento, na Ásia e no Chile, é superior a 80%. O crescimento do crédito deve levar o Brasil aos níveis mais próximos aos das economias desenvolvidas. Estima-se que em 2014, ano da Copa do Mundo, a relação crédito e PIB chegará a 70%.

"Estamos saindo de uma taxa de investimento na economia de 16% para chegar aos 22% em 2014", diz.

Na oferta de crédito total do país, analisando os últimos cinco anos, a participação do desembolso do BNDES correspondia a 21,8% em janeiro de 2005. Caiu para 16% em agosto de 2008 e voltou a subir para 20,2% em maio de 2010.

A participação de 20% do BNDES no crédito total da economia não é um parâmetro a ser seguido nos próximos anos. Segundo Puga, não existe percentual ideal para o crédito público. A proporção vai depender do desenvolvimento do crédito privado. "O BNDES sozinho não supre a demanda existente pelo investimento dos bancos. Para a

maior participação das instituições privadas, o BNDES procura não financiar 100% de um grande projeto para que haja manifestação dos parceiros privados. Também há a expectativa de que o mercado de capitais, em conjunto com os bancos, venha a ter um papel mais importante no atendimento dessa demanda", destaca.

A indústria sofreu com forte queda na oferta de recursos nos bancos privados e estrangeiros no final de 2008, durante crise financeira global. Várias medidas foram implementadas pelo governo para que o mercado de crédito não entrasse em colapso. Entre as iniciativas: redução do compulsório dos bancos, redução do Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), e R\$ 100 bilhões do Tesouro Nacional para o BNDES.

Segundo Puga, caso o BNDES não tivesse entrado na oferta de crédito, muitos projetos de interesse nacional não teriam saído do papel. A entrada de R\$ 100 bilhões no funding do banco de desenvolvimento, no início de 2009, foi importante para a operacionalização da linha do BNDES Programa de Sustentação do Investimento (PSI), voltada ao financiamento de máquinas e equipamentos.

A maior atuação do BNDES durante a crise financeira deixou resultados. O crédito do sistema financeiro público passou de 12,8% para 18,6% do PIB, mais 5,8 pontos percentuais.

Desde 2003, o mercado de crédito apresenta evolução. Os bancos comerciais se especializam na oferta de recursos para necessidades de curto prazo das empresas: capital de giro e conta garantida (equivalente à linha de cheque especial para as pessoas físicas), enquanto que o BNDES se concentra nas obras de infraestrutura de longo prazo, avalia o economista da Tendências Consultoria, Alexandre Andrade. "Em 2009, o total de crédito ofertado às empresas não mostrou a mesma recuperação que o crédito ofertado à pessoa física. A explicação para a não recuperação pode ser creditada, em parte, também ao BNDES", afirma

[<volta>](#)

Valor Econômico

29 de julho

Demanda é de R\$ 1,32 trilhão até 2013

As perspectivas de investimento do Banco Nacional de Desenvolvimento Social (BNDES) estão voltadas para os segmentos da indústria mais intensivos em capita; infraestrutura e construção civil de 2010 e 2013. Segundo o mapeamento do banco, por meio de contatos com as empresas e anúncios oficiais, será necessário R\$ 1,32 trilhão no período. Parte do montante será financiada pelo BNDES. No entanto, o banco não divulga qual seria a sua fatia de participação.

O mapeamento dos investimentos pelo BNDES engloba 14 setores, sendo sete da indústria, sete de infraestrutura e um de construção civil, segundo a edição 81 da publicação "Visão do Desenvolvimento", divulgada em maio. Pesou na escolha dos setores, a relevância de cada um deles para a formação bruta de capital fixo para a

economia e o grau de conhecimento do BNDES sobre os projetos em curso e em perspectiva.

A novidade no levantamento é a inclusão do setor de edificações. Foram avaliados os investimentos do Programa Minha Casa Minha Vida, que somam R\$ 21 bilhões, e dos eventos esportivos internacionais (Copa do Mundo e Olimpíadas), que atingem R\$ 59 bilhões, com estimativa de que 80% dos recursos sejam públicos.

O setor de edificações tem grande peso no mapeamento. Para o setor, devem ser destinados R\$ 465 bilhões, aplicados em construção residencial, edificações comerciais, instalações desportivas e montagem de edificações pré-fabricadas. Foram excluídas as edificações industriais da conta.

No setor de petróleo e gás, os investimentos de R\$ 340 bilhões consideram apenas o necessário para a fase inicial do projeto da Petrobras de extração de petróleo na camada de pré-sal. Já em energia elétrica, os projetos das grandes usinas hidrelétricas na região norte (Jirau, Santo Antônio e Belo Monte), Usina Nuclear de Angra III e usinas de energia eólica, somam investimentos de R\$ 98 bilhões.

[<volta>](#)

Valor Econômico

29 de julho

Ministro defende redução de custos logísticos para aumentar investimentos

O ministro dos Portos, Pedro Brito, defendeu ontem a redução dos custos logísticos no país para que os investimentos produtivos possam crescer. Atualmente, os custos logísticos do país chegam a 15% do Produto Interno Bruto (PIB), segundo o ministro, o que acaba travando o crescimento. A pasta de Brito elaborou o Plano Nacional de Dragagem (PND). Um de seus objetivos é reduzir os custos logísticos para até 10% do PIB, liberando parte desses recursos para novos investimentos.

"Os EUA, que estão longe de ser um exemplo no setor de logística, como a Bélgica ou a Alemanha, gastam em torno de 8% com logística", disse o ministro. Com esse quadro, o Brasil figura, segundo estudo do Banco Mundial, no 41º lugar em funcionalidade portuária, após saltar 20 posições desde 2007. Mas o ministro espera que o país continue melhorando, com o PND.

Ele esteve no Rio de Janeiro para assinar o início das obras de dragagem do Porto de Itaguaí. Com isso, a expectativa é de que a cidade passe a competir com o porto de Santos, acredita Brito.

A dragagem deixará o porto com capacidade para receber navios com 0,5 metro a mais do que o porto de Santos, quando passar dos seus atuais 14 metros para 17,5 metros de profundidade.

A obra faz parte do PND, que vai receber R\$ 1,6 bilhão do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e visa aumentar a segurança, pontualidade na entrega da carga e reduzir a demora para embarcar e desembarcar. Ela vai receber também R\$ 1 bilhão do PAC 2, parte do total de R\$ 3,78 bilhões destinados a obras gerais.

O PND abrange, por enquanto, 16 obras em portos de diferentes Estados. Os portos de Recife, Angra dos Reis e de Rio Grande são os únicos cujas obras já foram finalizadas, além da primeira fase do porto de Itaguaí.

As obras já começaram nos portos do Rio de Janeiro, Santos, Natal, Aratu e Salvador, além dos portos de Cabedelo, São Francisco do Sul e Itajaí. As obras no porto de Vitória estão para começar, assim como nos de Fortaleza. Ainda falta lançar a licitação para a realização da dragagem dos portos de Suape e Paranaguá.

No entanto, o porto de Santos, único com plano diretor desenhado até o momento, deverá triplicar de capacidade nos próximos 15 anos. Isso faz com que, segundo o ministro, haja necessidade de se modificar o seu entorno, já que não há estrutura para que o total de 15 mil caminhões que passam diariamente pelo local seja triplicado.

Com isso, há possibilidade que o Porto de Santos venha a receber um túnel, tanto para tráfego de caminhões como de trens. "O objetivo do túnel é vencer a Serra do Mar", disse o ministro. Ele espera que, dentro dos próximos 12 meses, sejam desenhados também os planos diretores dos portos do Rio e de Itaguaí.

[<volta>](#)

Valor Econômico

29 de julho

Para ministro, críticas ao trem-bala são infundadas

O ministro dos Transportes, Paulo Sérgio Passos, defendeu ontem o projeto do trem-bala que ligará Campinas ao Rio, das críticas que vem recebendo. Segundo ele, o projeto não trará prejuízos ao governo, já que o consórcio vencedor assumirá todos os riscos do empreendimento.

O ministro disse que as críticas que sugerem que o total de R\$ 33,1 bilhões (custo do projeto) seja investido em outras obras de transporte, como metrô, são totalmente equivocadas. Essa sugestão foi apresentada por diversas pessoas e mais recentemente pelo candidato tucano à Presidência da República, José Serra.

"O governo só vai entrar com R\$ 3,4 bilhões, referentes a capitalização da Empresa de Transporte Ferroviário de Alta Velocidade S/A (Etav)", afirmou Passos, em entrevista na solenidade de comemoração dos 150 anos do Ministério dos Transportes. Segundo ele, o restante será aportado pelo consórcio vencedor ou repassado pelo BNDES às empresas na forma de empréstimo. "O raciocínio pode ser bom, mas a ideia é errada. O governo não tem os R\$ 33,1 bilhões em caixa."

Segundo ele há empresas estrangeiras e nacionais estudando o projeto do primeiro trem-bala no país. A Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) vai receber as propostas dos consórcios até o dia 29 de novembro.

[<volta>](#)

Valor Econômico

29 de julho

Siderurgia vai ter novo sistema de reajustes

O Instituto Aço Brasil (IABr) acredita que o setor siderúrgico brasileiro terá de passar por período de "aprendizado" em relação ao novo sistema de reajustes trimestrais para o minério de ferro e prevê que deverão ocorrer aumentos nos preços por conta da pressão com as elevações de até 100% do valor do insumo, que juntamente com o carvão representa 50% dos custos da produção de aço.

"Evidente que algum aumento terá de ocorrer. Em que momento e intensidade, não sabemos", diz o presidente executivo do IABr, Marco Polo de Mello Lopes, que apresentou ontem o balanço semestral da produção siderúrgica no país.

Segundo ele, o novo modelo de reajuste trimestral do minério de ferro, baseado nas cotações do mercado spot asiático, preocupa as usinas, que até então negociavam anualmente os novos patamares de preços e tinham negociações anuais com seus clientes. "Alguns falam em reajuste mensal (para o minério), com o qual não concordamos", disse Lopes.

As projeções do IABr apontam que a importação e o consumo aparente de aço no país atingirão níveis recordes em 2010. De acordo com os dados apresentados pelo instituto, as importações de aço fecharão o ano em 4,150 milhões de toneladas, 78% acima dos 2,332 milhões de toneladas importadas no ano passado e 56,25% superiores ao recorde anterior, de 2,656 milhões de toneladas em 2008.

Para Lopes, a alta das importações reflete fatores como apreciação do real, aquecimento da demanda no país e excesso de oferta no mercado internacional. "Esses dados só ratificam que não precisamos ter artificialismos como alíquota de importação zerada."

O executivo afirmou que o aumento das compras externas acontece em todas as faixas de produtos. Lopes rechaçou a ideia de que as recentes importações para construção dos navios que serão utilizados pela Transpetro tenha impacto significativo nos números.

Segundo o IABr, do total de 2,732 milhões de toneladas importadas no primeiro semestre, 107,18 mil toneladas corresponderam à compra de chapas grossas - tipo de aço usado nos cascos dos navios - nos três primeiros meses do ano. O volume de

chapas grossas importadas foi 74,5% superior às 61,313 mil toneladas dos três primeiros meses de 2009.

Lopes também chamou a atenção para o que batizou de faceta "especulativa" do aumento das importações. De acordo com o executivo, distribuidores importaram aço apostando em um aumento dos preços no país. "Muitos trouxeram material achando que teria alta substantiva do aço, o que não ocorreu e agora estão empanturrados de aço, que nem jiboias."

Outra previsão recorde feita pelo IABr foi para o consumo aparente, que deverá atingir 24,980 milhões de toneladas este ano, 34,5% acima das 18,576 milhões de toneladas de 2009. O instituto estima em 33,161 milhões de toneladas a produção nacional de aço bruto em 2010, 25,1% acima das 26,506 milhões de toneladas de 2009.

No primeiro semestre, a produção de aço bruto no Brasil atingiu 16,380 milhões de toneladas, alta de 55% frente às 10,565 milhões de toneladas de janeiro e junho do ano passado. As importações aumentaram 148,4% na comparação com os seis primeiros meses de 2009, de 1,1 milhão de toneladas para 2,732 milhões de toneladas.

[<volta>](#)

Diário do Comércio

29 de julho

Governo suspende impostos de empresas

MP exige cumprimento de projeto.

Brasília - O governo publicou ontem no Diário Oficial da União a Medida Provisória 497 que promove a desoneração tributária de subvenções governamentais para atividades de pesquisa tecnológica e desenvolvimento de inovação tecnológica nas empresas.

A MP institui também o Regime Especial de Tributação para construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol. A MP traz também iniciativas fiscais anunciadas recentemente. Entre elas, a regulamentação do *drawback* isenção, que prevê a isenção de tributos para a compra de insumos no mercado interno com base na exportação realizada no período anterior.

A MP suspende a cobrança de impostos na aquisição de bens e serviços utilizados na construção, ampliação, reforma ou modernização de estádios de futebol com vistas à Copa do Mundo de 2014 provocará uma renúncia fiscal de R\$ 350 milhões até o ano da Copa.

Só para 2010, a estimativa de renúncia é de R\$ 35,1 milhões. A informação é do subsecretário de Tributação da Receita Federal, Sandro Serpa.

A medida, suspende a cobrança de PIS/Cofins e Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), tanto no mercado interno quanto vinculado à importação, e

Imposto de Importação nos bens adquiridos pelas empresas que tiverem seus projetos para os estádios da Copa do Mundo aprovados pelo Ministério dos Esportes e se habilitarem na Receita Federal no programa chamado Regime Especial de Tributação para Construção, Ampliação, Reforma ou Modernização de Estádios de Futebol (Recom).

Recolhimento - A opção do governo pela suspensão dos tributos, segundo Serpa, ocorreu porque, caso as empresas não cumpram os projetos apresentados, os tributos serão recolhidos.

Operacionalmente, para obter o benefício, a empresa que for comprar os bens ou serviços apresentará para seu fornecedor o documento do Recom e adquirirá o produto sem os impostos.

O vendedor, por sua vez, usa o documento para não recolher os tributos para a Receita e não perde o direito ao crédito tributário gerado pelos impostos recolhidos na compra dos insumos utilizados para a fabricação dos bens que forem vendidos aos executores dos projetos.

Outra medida incluída na MP é a revisão do valor máximo dos imóveis do Programa Minha Casa, Minha Vida 2, que usufruem de regime tributário especial. O valor máximo do imóvel com benefício fiscal passará de R\$ 60 mil para R\$ 75 mil. Esses imóveis pagarão menos Programa de Integração Social (PIS), Contribuição para o Financiamento da Seguridade Social (Cofins), Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) e Imposto de Renda. A expectativa do governo é de que a alíquota total somada desses impostos caia de 6% para 1%.

Pesquisa - Outra medida que consta da MP 497 altera o regime de subvenção governamental para pesquisa científica. A iniciativa vai gerar uma renúncia fiscal neste ano de R\$ 67,6 milhões. A alteração é a seguinte: o governo tributava com Imposto de Renda, PIS/Cofins e Contribuição Social sobre Lucro Líquido (CSLL) o dinheiro recebido do governo pelas empresas que fazem pesquisa se estes recursos não fossem utilizados no mesmo ano em que foi dada a subvenção.

Isso ocorria porque o desenho da lei não permitia que a Receita fizesse a distinção dos recursos e, se eles não fossem totalmente utilizados no mesmo ano, acabavam sendo tributados, ainda que, nos anos seguintes, o benefício fosse recuperado.

Agora, o novo formato prevê que desde o início esse dinheiro não entrará na base de cálculo dos impostos a serem recolhidos pelas empresas de tecnologia. "A medida vai melhorar o fluxo de caixa das empresas", afirmou Sandro Serpa.

Webtranspo

29 de julho

Porto de Santos tem recorde no semestre

O Porto de Santos atingiu no primeiro semestre de 2010 o maior movimento para o período já registrado, totalizando 44,8 milhões de toneladas, ficando 16,6% acima do apurado nos seis primeiros meses do ano passado (38,4 milhões t).

Como destaque no resultado esteve o incremento de 49,6% verificado nas cargas de importação (14,6 milhões de toneladas). Já as mercadorias de exportação (30,1 milhões de toneladas) cresceram 5,3% em relação ao ano passado.

O bom desempenho verificado no primeiro semestre deste ano levou a Codesp (Companhia Docas do Estado de São Paulo) a rever a previsão anual, que deve suplantar 93,0 milhões de toneladas.

Em junho o porto totalizou 8,2 milhões de toneladas, atingindo patamar 14,6% superior ao registrado no mesmo mês de 2009 (7,2 milhões). De acordo com a companhia paulista, foi a terceira melhor marca mensal da história do porto, superada, apenas, por maio último (8,9 milhões) e agosto de 2009 (8,3 milhões).

Com 7,8 milhões de toneladas movimentadas, o açúcar foi o principal destaque das cargas agrícolas exportadas, com crescimento de 12,6%. A soja em grãos atingiu 7,3 milhões de toneladas, 8,9% acima do ano passado; a gasolina (686,3 mil) apresentou aumento de 25,4% em relação ao período anterior (547,1 mil).

A carga containerizada continua apontando crescimento em torno de 17,0%, chegando a 1,2 milhão teu, patamar semelhante ao atingido em 2008 (1,2 milhão teu), antes dos efeitos da crise econômica mundial.

Apesar do significativo aumento na movimentação de cargas, o número de navios que aportaram em Santos diminuiu 2,1% em relação ao mesmo período de 2009, já denotando os efeitos da manutenção das profundidades no complexo santista.

[<volta>](#)

Webtranspo

29 de julho

Reunião discute obra da plataforma P-63

Uma reunião do Cap/Rio Grande (do Conselho de Autoridade Portuária do Porto do Rio Grande) realizada nesta terça-feira, 27, abordou a construção da plataforma P-63. O encontro foi realizado devido à preocupação da comunidade portuária referente às operações da P-63 e a possibilidade de interrupção do tráfego aquaviário.

Entretanto, a preocupação foi descartada pelos representantes da Quip durante a explanação para os conselheiros do CAP. O canteiro de obras da empresa está instalado na ponta Sul do Porto Novo, conhecido como cais público.

Segundo os executivos da Quip, um estudo realizado pela USP (Universidade de São Paulo) sobre o canal de acesso do Porto do Rio Grande e o tráfego aquaviário aponta que a atracação da P-63 na ponta Sul do cais do Porto Novo não causará interferência no tráfego de embarcações.

Outra questão abordada foi a não utilização de guindastes flutuantes para deslocar os módulos, o que ocorreu durante a construção da P-53, causando interrupções do tráfego no canal de acesso ao Porto Novo.

Neste empreendimento, será instalado de um guindaste de grande porte fixado em terra com capacidade de içamento de 3,5 mil toneladas e lança de 135 metros de altura. O guindaste que está em fase de produção na Holanda demanda a construção de uma base de concreto com 90 metros largura e 90 de comprimento, junto ao cais do Porto Novo, com investimento de R\$ 23 milhões. Com isso, as manobras para carregamento dos módulos da área de construção para o interior da P-63, não interferirão no tráfego aquaviário.

[<volta>](#)

Webtranspo

29 de julho

CBTU investe R\$ 5 milhões na Paraíba

Aporte visa implantação do novo VLT

A CBTU (Companhia Brasileira de Trens Urbanos) de João Pessoa, na Paraíba, anunciou que investiu R\$ 5 milhões em reforma e manutenção de sua malha ferroviária, nos últimos quatro anos. De acordo com a empresa, foram realizadas trocas de dormentes, visando mais segurança, pontualidade e regularidade dos serviços.

Dos 30 quilômetros de via permanente (linha férrea) que ligam a Santa Rita a Cabedelo, passando por Bayeux e João Pessoa, aproximadamente 90 % já estão com dormente de concreto, que tornam a circulação dos trens mais segura, mais estável e contribui para diminuição de quebras de locomotivas e carros.

Segundo a CBTU, a nova estrutura facilitará a implantação do VLT (Veículo Leve Sobre Trilhos), que circulará pela mesma linha que hoje passa os trens a diesel, que tem mais de 50 anos de uso.

O termo de referência para contratação da empresa que vai fazer os estudos técnicos para o VLT já foi concluído. Será licitada a compra de oito carros de passageiros novos (vagões), locomotivas, com padrão nacional e climatizados.

[<volta>](#)

Webtranspo

29 de julho

Aeroporto em SP ganha plano diretor

Unidade deve ser ampliada em 60 mil metros

Um projeto de lei assinado no último sábado, 24, por Diego De Nadai, prefeito de Americana, deu origem ao “Programa Municipal de Incentivo ao Desenvolvimento Empresarial e Aeronáutico” que prevê um plano diretor para o desenvolvimento e o incentivo à instalação de empresas do ramo aeronáutico na área aeroportuária da região.

De Nadai afirmou que “a idéia é que o aeroporto seja um pólo de atração de novos investimentos. Sabemos que outros aeroportos do interior, como Sorocaba e Jundiaí, já estão saturados e aqui nós temos espaço para crescer e se estruturar para receber aeronaves de maior porte”, ressaltou o prefeito.

Iniciativas nesse sentido estão em vigor desde 2009 com a premissa de atrair novas empresas para o Aeroporto de Americana. De 14 hangares no início do ano passado, hoje mais oito estão em construção.

A estimativa é que os novos empresários invistam mais de R\$ 11 milhões, criando, em média, 200 novos empregos.

Expansão

Dentro do projeto de desenvolvimento, a prefeitura conta com a possibilidade de expandir a área do aeroporto de 200 mil m² para mais de 260 mil m², com uma área que pertence ao Instituto de Zootecnia.

[<volta>](#)

Webtranspo

29 de julho

Dnit lança edital para obra na BR-040

O Dnit (Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes) lançou, nesta segunda-feira, 26, o edital de concorrência pública para empresas dispostas a realizar as obras de contenção da encosta no quilômetro 591 da BR-040, no acesso ao viaduto Márcio Rocha Martins, em Itabirito.

De acordo com órgão de infraestrutura, a obra dará total segurança e evitará riscos aos usuários que trafegam nos dois sentidos entre Belo Horizonte (MG) e Rio de Janeiro (RJ).

A autarquia selecionará companhias para executar os serviços de estabilização de taludes, melhoramentos de drenagem, segurança e recuperação de passivo ambiental, a um custo estimado de R\$ 13,9 milhões. O edital já está disponível no site do Dnit e os interessados deverão entregar suas propostas no próximo dia 26 de agosto.

O tráfego sobre o novo viaduto será liberado em duas semanas, mas apenas para o fluxo de veículos no sentido Belo Horizonte-Rio de Janeiro, usando a faixa à esquerda. Os veículos que trafegam no sentido contrário (Rio de Janeiro-Belo Horizonte) usarão as pistas do antigo viaduto Vila Rica. Tal sistema de orientação funcionará até a conclusão das obras de contenção dos taludes, prevista para 210 dias.

[<volta>](#)

Diário do Nordeste - CE

29 de julho

Pecém terá mais R\$ 3,5 milhões para obras

Somando-se aos investimentos voltados à construção do Tmut (Terminal de Múltiplo Uso) e da Correia Transportadora, o Complexo Industrial e Portuário do Pecém (Cipp) receberá mais um aporte, de R\$ 3,5 milhões, do Governo do Estado para a edificação de pátio de cabotagem e para as obras de ampliação e reforma do bloco administrativo do terminal.

A abertura dos envelopes contendo os documentos de habilitação e as propostas comerciais para a licitação do pátio ocorrerá hoje, na Comissão Central de Concorrências.

Já o certame que escolherá a empresa responsável pelos trabalhos da parte administrativa do complexo, que estava previsto para amanhã, foi adiado para o dia 2 de setembro.

De acordo com o diretor de implantação e expansão da Companhia de Integração Portuária do Ceará (Cearáportos), Luiz Hernani de Carvalho, a construção do pátio de cabotagem é fruto de uma solicitação da Receita Federal para distinguir os contêineres transportados via navegação de cabotagem - entre portos do mesmo país. A ideia é dispor as diferentes cargas, destinadas à importação ou exportação internacional e as designadas ao mercado nacional, de forma a serem facilmente identificadas e separadas, já que são submetidas a uma diferenciação no tratamento tributário. Para a edificação, serão investidos R\$ 2,3 milhões, em obras de pavimentação e drenagem de uma área de 20 mil metros quadrados. A expectativa é de que as obras sejam concluídas cinco meses após a assinatura do contrato com a empresa vencedora do certame.

Com o crescimento da demanda de cargas do porto, surgiu ainda a necessidade de uma ampliação do seu prédio administrativo, visando melhorar as atuais instalações

dos escritórios. Para a ampliação do prédio, serão aportados R\$ 1,1 milhão, voltados à edificação de três pavimentos com área total de 450 metros quadrados.

O novo bloco vai abrigar o Departamento Jurídico, de Assessoria Comercial, de Recursos Humanos, de Licitação e Compras, de Coordenadoria de Implantação e Expansão, de Meio Ambiente, de Controle do Patrimônio e de Almoxarifado. A previsão de conclusão também é de cinco meses após a assinatura do contrato.

[<volta>](#)

O Estado do Paraná - PR

29 de julho

Appa busca regularização com Ibama e Paranaguá

O embargo aos portos de Paranaguá e Antonina, aplicado pelo Instituto Brasileiro do Meio Ambiente e Recursos Naturais Renováveis (Ibama), no início desse mês, fez com que a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (Appa) tomasse medidas para pacificar sua relação com a prefeitura de Paranaguá e o Ibama. O primeiro passo foi dado ontem, com a assinatura de um protocolo de intenções entre a Appa, prefeitura de Paranaguá e governo do Paraná.

Segundo o superintendente da Appa, Mario Lobo Filho, ao longo dos anos foram geradas pendências com o Ibama e a cidade de Paranaguá. “Estamos mudando. O termo assinado hoje (ontem) envolve a regulamentação das vias de acesso, das pendências fiscais do Porto de Paranaguá e o tratamento de resíduos sólidos. Queremos lançar as bases para uma convivência harmônica, o que é possível e importante”, admite.

O protocolo de intenções da Appa prevê ainda a realocação das famílias da Vila Becker, localizada ao lado do Terminal Público de Álcool, no Porto de Paranaguá. Hoje, em Brasília, a Appa assinará outro documento, dessa vez com o Ibama.

Trata-se do cronograma de estudos necessários para a obtenção da licença ambiental dos dois portos. “Além desses estudos, o cronograma conta com um Programa de Emergência Individual e outro denominado Plano de Avaliação Ambiental Integrada”, diz.

Especialistas

Um acordo de cooperação, que será firmado amanhã entre a Appa e a Universidade Federal do Paraná (UFPR), por meio do Centro de Estudos do Mar (Cem), poderá trazer o conhecimento técnico e prático dos profissionais da universidade ao porto.

“Esse acordo prevê a realização de estudos de impactos ambientais nas regiões portuárias do Paraná. Não estamos fazendo convênio para apagar o incêndio do Ibama, queremos algo permanente. Se tivéssemos avaliações constantes faríamos análises com maior frequência”, relaciona o superintendente. “Serão ao todo sete ações compreendidas em três eixos: sustentabilidade ambiental, plano estratégico de

gerenciamento de resíduos sólidos e cultural”, ressalta Rogério Mulinari, vice-reitor em exercício da UFPR.

[<volta>](#)

Agência Brasil

29 de julho

Porto de Santos tem fila de 53 navios para embarcar açúcar

Rio de Janeiro – Pelo menos 53 navios estão parados no Porto de Santos aguardando o embarque de açúcar. A fila é resultado do volume de venda do produto que superou a capacidade do porto, que responde por quase 70% das exportações de açúcar brasileiro e da quebra da safra de países que concorrem com o Brasil na produção do insumo.

A informação foi dada na tarde de hoje (28), pela assessoria de imprensa da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp).

Segundo a assessoria da Codesp, o porto está operando a todo vapor, mas não tem condições para atender ao volume de navios que está chegando à costa santista, há mais de um mês.

No ano passado, o Porto de Santos já havia registrado recorde no embarque de açúcar, com 16,9 milhões de toneladas. A estimativa para esse ano era de um crescimento de 5,5% em relação ao volume de 2009, mas a projeção já foi refeita. A Codesp calcula um crescimento de 18% e um embarque de 20 milhões de toneladas. O ministro dos Portos, Pedro Brito, explicou que a sobrecarga é resultado da queda da produção de açúcar em países produtores como a Índia.

[<volta>](#)