

29/07/2011

Eletrobras defende renovação de concessões

Fifa defende uso de dinheiro público em estádios

Governo quer manter a estatal forte

Com prorrogação, a Cesp poderá investir mais, diz secretário paulista

Governo segura gastos do ministério

Aprender a geografia, adequar as ferrovias

País lidera expansão global do setor aéreo

De acordo com a Antaq, setor deve crescer

Aneel aprova expansão da Santo Antônio do Jari

Rio Grande do Sul quer R\$ 35 milhões para melhorar hidrovias

A Copa é nossa?

Vale tem lucro recorde trimestral de R\$10, 2 bi

Começam demolições para obras de duplicação da Avenida Pedro I

Governo segura verbas para obras em estradas

Desvio de verba em Fronteira pode ser maior

BID pode liberar R\$ 100 mi

Aneel aprova expansão da Santo Antônio do Jari

Nova lei pode atrasar obras da Arena da Baixada

Responsáveis garantem que obras para Copa ficarão prontas a tempo

Começam obras do MOP do Aeroporto Internacional Marechal Rondon

Fortunati reúne secretários para agilizar obras da Copa

BNDES desembolsa mais R\$ 445 mi para 8 parques eólicos no sul

BNDES libera R\$ 57 milhões para obras da Arena Pantanal

Veículo: Valor econômico

Data: 29/07/2011

Eletrobras defende renovação de concessões

O presidente da Eletrobras, José da Costa Carvalho Neto, deixou de lado a neutralidade que vinha mantendo até agora e defendeu a prorrogação das concessões de energia elétrica que vencem a partir de 2015.

Em entrevista exclusiva ao **Valor**, Costa afirmou que a decisão final - de prorrogar os contratos ou fazer novos leilões dos empreendimentos - caberá exclusivamente ao governo, mas foi taxativo ao dizer que, em sua avaliação, a alternativa mais vantajosa é a renovação das concessões, o que implica alterar as regras atuais da lei do setor energético.

"Para o benefício do país, a renovação é o melhor caminho. O volume de concessões que vai vencer é elevado e isso [leiloar as concessões] tumultuaria muito o processo", disse Costa. "O bom senso indica que essas concessões vão ser renovadas. É uma temeridade pensar em relimitar tudo.

Controlada pela União, a estatal é dona de 39% da capacidade total de geração do país, mas está com boa parte de seus ativos em xeque. Dos 18,2 mil megawatts (MW) de geração de energia com contratos que vencem em 2015 (o que equivale a 17% da capacidade instalada atual do país), mais de 11,7 mil MW saem das turbinas de hidrelétricas que pertencem à Chesf, Furnas e Eletronorte, todas controladas pela Eletrobras. No caso da Chesf, os projetos que estão em jogo representam 85% da estrutura da companhia. Em Furnas, as concessões com validade até 2015 equivalem à metade da capacidade da empresa.

A alternativa de leiloar todos esses empreendimentos, como prevê a lei vigente, acabaria com o equilíbrio de um setor hoje altamente regulado, disse Costa. Entre as maiores dificuldades, estaria a definição do valor a ser pago às empresas cujas concessões estão vencendo. "Há um valor de investimento feito que ainda não foi depreciado. Só isso geraria uma discussão infundável", afirmou.

A opção pela renovação dos contratos, afirmou o presidente da Eletrobras, contempla a redução do custo da energia, promessa feita pelo governo, seja qual for o destino que dará às concessões. A Eletrobras já fez suas contas. Segundo Costa, a conta de luz do consumidor deverá ter redução entre R\$ 4 a R\$ 6. "Numa conta de luz de R\$ 200, por exemplo, isso significa desconto de cerca de 2%. É essa a média da queda", disse.

A Eletrobras planeja investir R\$ 10 bilhões em novos projetos só neste ano. Até 2015, serão injetados R\$ 41,3 bilhões, podendo chegar a R\$ 50 bilhões, conforme o desempenho da estatal em novos leilões. Costa afirma que a demora do governo federal em decidir os rumos das concessões no setor não tem atrapalhado seus planos.

"Estamos nos preparando para os dois cenários possíveis", afirmou. Na hipótese de o governo decidir por fazer novos leilões, uma decisão já está tomada: "Teríamos que brigar para reter nossos projetos, mas também entraríamos na disputa de outras concessões".

Apesar do silêncio do governo sobre o assunto, a posição declarada pelo presidente da Eletrobras encontra eco no Ministério de Minas e Energia e na Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel). Técnicos do ministério e da agência ouvidos pelo **Valor** defendem claramente a prorrogação das concessões.

Veículo: Valor econômico

Data: 29/07/2011

Fifa defende uso de dinheiro público em estádios

O secretário-geral da Federação Internacional de Futebol (Fifa), Jérôme Valcke, defendeu o uso do dinheiro público para a construção de estádios para a Copa do Mundo de futebol de 2014. Lembrou que o gasto com as arenas é minoritário em relação às despesas com infraestrutura. "Futebol é o esporte número 1 no país. É uma religião. E o estádio é onde o futebol é jogado", disse ontem no Rio.

A política do governo federal de limitar os estádios brasileiros aos requerimentos mínimos da Fifa tem apoio da entidade. "Quando vai voltar a ter uma Copa no Brasil? Então, tem que saber como esse estádio será utilizado depois. Não pedimos que tenha um estádio maior que nosso requerimento. Apoiamos essa posição do governo", disse Valcke.

Ele informou que a Fifa vai esperar a conclusão das obras do Itaquerao até fevereiro de 2014. Antes, o Comitê Organizador Local da Copa-2014 dizia que todos os estádios do Mundial deveriam estar prontos no fim de 2013. "Muitos dizem que o estádio tem que estar pronto até 2013, mas não é verdade. Podemos esperar até o começo do ano. A partir de abril fica complicado, pois temos que realizar eventos testes", disse o francês que está no Rio para o sorteio das eliminatórias, sábado.

Valcke também disse que eventos testes para saber como estão o gramado, a arquibancada entre outros pontos do futuro estádio corintiano devem ser realizados em março de 2014.

Para o economista-chefe do Itaú Unibanco, Ilan Goldfajn, a Copa do Mundo fará o Produto Interno Bruto (PIB) crescer 1,5%, acompanhado da criação de cerca de 250 mil empregos formais no país. Segundo estudo divulgado ontem, o Brasil deve contar com uma base de 165 milhões de potenciais consumidores, com estimativa de crescimento entre US\$ 3 bilhões e US\$ 6 bilhões em gastos até 2014.

Para Goldfajn, o impacto de um evento como a Copa para o país-sede é mensurado pelos seguintes fatores: investimento em infraestrutura, criação de empregos, consumo e turismo. O economista ressaltou também o "branding effect", a valorização da "marca" Brasil. Segundo ele, a Copa do Mundo "coloca o país definitivamente no mapa", por meio da exposição de cada uma das regiões envolvidas e da conquista de novos parceiros.

[<volta>](#)

Veículo: Valor econômico

Data: 29/07/2011

Governo quer manter a estatal forte

Não importa o rumo que será dado às concessões, o governo sabe que o desgaste político será inevitável. Cabe, portanto, escolher o caminho mais suave. Entre os interesses envolvidos nessa decisão, há um fator que tem sido observado com todo cuidado: proteger a musculatura da Eletrobras.

Se, por acaso, o governo decidisse por licitar novamente o controle dos empreendimentos que vencem daqui a quatro anos, boa parte da infraestrutura da estatal estaria em jogo, avalia uma graduada fonte do setor. "Veja que a Eletrobras detém 65% da potência total que vai vencer. Não parece razoável que o governo esteja disposto a arriscar o controle desses ativos", disse essa fonte.

O potencial de investimento do mercado para o setor também pesa na balança a favor da prorrogação. Técnicos do governo entendem que, ao oferecer empreendimentos prontos e em operação para o mercado, o Planalto poderia minar o apetite de investidores em alocar dinheiro em novos projetos, ou seja, em empreendimentos que ampliem a capacidade do país, gerando energia nova.

Não há consenso sobre qual seria o preço total das hidrelétricas que terão seus contratos vencidos. No entanto, se tomados como base os preços atuais de construção, calcula-se que seria necessário investir pelo menos R\$ 54 bilhões em novas usinas para jogar no sistema interligado nacional os 18 mil MW de potência que estão em jogo.

A alternativa por novos leilões envolveria ainda um complicado acerto de contas com os atuais concessionários. Até agora não há um levantamento que dimensione o real valor dos investimentos já aplicados. As avaliações da Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) sobre o patrimônio das concessionárias foram feitas apenas em alguns casos, em processos de interesse específico e com base em cifras apresentadas pelas próprias companhias.

Os concessionários já avisaram que parte de suas estruturas não foi totalmente amortizada. Um exemplo é a Cesp, de São Paulo. A companhia, conforme informou o **Valor** na segunda-feira, tem nas mãos uma fatura de R\$ 9 bilhões para apresentar ao governo a título de indenizações, caso se decida por fazer leilão de suas concessões.

Embora já exista um fundo setorial para indenizar o concessionário pelos investimentos não amortizados - a chamada Reserva Global de Reversão (RGR), que é cobrada na conta de luz da população -, técnicos da Aneel admitem que nunca foi estabelecido uma metodologia para auferir esses valores, separando itens como o preço dos ativos, o gasto real com a reposição de equipamentos e aquilo que já está depreciado.

O governo sabe que enfrentará um caminho repleto de armadilhas jurídicas e dúvidas sobre o impacto econômico que a decisão trará. As críticas são muitas. Nos bastidores tem sido dito que a estratégia do Planalto seria deixar o tempo rolar, exaurindo, assim, qualquer possibilidade de realização de novos leilões.

Perguntado sobre o assunto, o ministro de Minas e Energia, Edison Lobão, foi enfático. "Essa coisa [de demora na decisão] é balela, é conversa fiada. A licitação, se vier a ocorrer, o que é uma hipótese, se dará a partir de 2015. Portanto, ainda no outro governo", disse.

O destino das concessões, segundo Lobão, ainda está sendo escrito na Casa Civil. "Já fizemos, há três meses, um debate sobre o assunto. Não chegamos a uma conclusão. Ficamos de ter outro debate, mas isso não ocorreu ainda", afirmou.

O rumo que será dado a essas concessões - um pacote que também envolve 73 mil quilômetros de redes de transmissão (82% da rede básica nacional) e mais 42 concessionárias de distribuição de energia - é discutido há pelo menos quatro anos na Aneel. Como são empreendimentos com mais de 50 anos de operação e já passaram por uma renovação de outorga, a lei exige que sejam realizados novos leilões. Isso significa que, para prorrogar os contratos, o governo precisa submeter ao Congresso uma proposta de alteração de lei, decisão que mexerá com o futuro do setor. **(RB e AB)**

[<volta>](#)

Veículo: Valor econômico

Data: 29/07/2011

Com prorrogação, a Cesp poderá investir mais, diz secretário paulista

A prorrogação dos contratos de concessão das usinas hidrelétricas agrada o governo paulista. Segundo o secretário de Energia do Estado de São Paulo, José Aníbal, a decisão do governo federal deve ser tomada logo porque será necessário estabelecer com cada uma das geradoras quais as condições dos acordos para a continuidade dos contratos. "Por enquanto temos dificuldade de pensar em que condições essa prorrogação seria feita, porque primeiro precisamos da definição do modelo que o governo vai adotar", diz ele.

O governo de São Paulo é o maior acionista da geradora Cesp, empresa com capacidade de 7.456 MW de geração. A concessão de duas de suas principais usinas, a de Ilha Solteira e a de Jupia, que representam 67% do total de sua geração, vence em 2015. Por causa dessa pendência, a tentativa de privatização da empresa no começo de 2008 fracassou. "Não tem nem como falar em privatização mais agora. Primeiro tem que definir isso [a concessão das usinas], e depois pensamos", diz.

Segundo Aníbal, é possível estabelecer condicionantes para a renovação das concessões, como a redução das tarifas e investimentos das geradoras em compensações ambientais. A modicidade tarifária, no entanto, teria de ser algo realista, longe do que, segundo o secretário, foi cogitado por alguns setores. "É possível haver modicidade tarifária, mas nada do que se aproxime aos delírios que já vi por aí, de gente achando que vai reduzir 80%", diz ele.

Sobre as compensações ambientais, ele lembra que a maioria das usinas foi construída numa época em que não havia uma preocupação tão forte com a sustentabilidade como existe atualmente. "Podemos pensar em ações como o plantio de árvores, por exemplo", diz ele. Apesar dos planos de privatização terem sido adiados, o secretário salienta que a Cesp está passando por um processo de reestruturação, o que deve deixar a empresa com um nível baixo de endividamento. Segundo Aníbal, com a prorrogação das concessões das usinas, a empresa pode investir mais em modernização para torná-las mais produtivas.

Aníbal acredita que a renovação também é a saída mais viável para o governo federal, pois a opção de levar as usinas para licitação não deve ter sucesso no mercado. "Quem vai comprar tudo isso de energia? Ninguém teria dinheiro para comprar essas usinas."

[<volta>](#)

Veículo: Correio Braziliense

Data: 29/07/2011

Governo segura gastos do ministério

O Executivo colocou o pé no freio e reduziu a execução orçamentária do Ministério dos Transportes depois das denúncias de corrupção que atingiram a pasta e provocaram a saída do ministro Alfredo Nascimento (PR) e de outras 18 pessoas. A queda da diretoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (Dnit) coincide com a redução dos empenhos do órgão. As aplicações nas obras de infraestrutura do setor vinham em ritmo ascendente do início do ano até o mês passado, mas despencaram. Dos R\$ 3,6 bilhões mensais empenhados antes da crise, a pasta passou a receber R\$ 755 milhões, no auge do escândalo.

Um dos programas mais afetados foi o de Segurança Pública nas Rodovias Federais. A média mensal de R\$ 30 milhões em gastos registrada durante os seis primeiros meses do

ano caiu para R\$ 1 milhão este mês. Os gastos com o programa Vetor Logístico Amazônico, ação que abrange Rondônia, Acre, Roraima e Amazonas — estado do ex-ministro Alfredo Nascimento — caíram de R\$ 406,2 milhões mensais, antes da crise, para R\$ 120,6 milhões em julho. Levantamento realizado pela liderança do DEM no Senado a pedido do Correio também mostra que o governo reduziu o montante de recursos destinados à pasta na rubrica de restos a pagar. O volume de recursos caiu de R\$ 794,9 milhões mensais para R\$ 453,6 milhões no mês da crise.

As denúncias que atingiram o ministério podem se refletir na elaboração da Lei Orçamentária Anual (LOA) e no Plano Plurianual que serão analisados este ano pelo Congresso. As obras relacionadas na lista do suposto esquema de corrupção e o cronograma de investimentos correm o risco de alterações. O relator da LOA 2012, deputado Arlindo Chinaglia (PT-SP), afirma que, em agosto, o **Ministério do Planejamento** enviará ao Congresso a Lei Orçamentária e que alguns investimentos podem sofrer reduções, mas o Executivo não vai prejudicar os programas. "O governo destina verbas de acordo com as prioridades. O investimento pode diminuir, trabalhando com os problemas recentes no Ministério dos Transportes. Mas se tiver problemas, o governo vai resolvê-los, não acabar com os programas. Vamos corrigir os entraves, não parar o país."

TCU

Na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), aprovada antes do recesso parlamentar, o texto altera as regras de paralisação de obras consideradas irregulares, limitando o escopo das auditorias do Tribunal de Contas da União (TCU) ao exigir que o efeito suspensivo dos empreendimentos ocorra após decisões do plenário do colegiado.

Apesar do dispositivo, o relator do orçamento deste ano defende amplo debate dos mecanismos de fiscalização e controle das obras realizadas com recursos públicos. Chinaglia afirma que o mecanismo aprovado pela LDO só pode ser modificado por meio de veto, mas o Congresso discutirá, neste segundo semestre, "ajustes" que proporcionem a adequação das mudanças na atuação do TCU com a criação de outras ferramentas de transparência no gasto do dinheiro público. "A fiscalização é um tema que exige um ajuste maior. Devemos nos debruçar sobre os assuntos dessa natureza. Os controles externos mais desenvolvidos, TCU e Controladoria-Geral da União, não garantem tudo. Temos que implementar melhorias. As ferramentas de controle dos recursos no país são bastante limitadas", afirma o deputado.

[<volta>](#)

Aprender a geografia, adequar as ferrovias

Parece maldição sobre o projeto da Ferrovia Norte-Sul, sobre o da Centro-Oeste e sobre as ferrovias brasileiras em geral. Pelo menos secular já é, com o quinto adiamento, desde o ano passado, do trecho goiano da Norte-Sul.

A previsão era de entregar ao tráfego, em julho de 2010, o trecho Tocantins-Anápolis, em Goiás, que chegou a ser inaugurado simbolicamente pelo então presidente da República. Agora, o projeto está enredado em ação do Ministério Público, que investiga novo superfaturamento de R\$ 48 milhões num único trecho de 105 quilômetros, depois de a obra já haver recebido mais de R\$ 5 bilhões só após o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) e ter causado superfaturamento de R\$ 420 milhões, segundo o Tribunal de Contas da União (Estado, 22/7). O projeto está enredado também no afastamento, sob suspeita, do diretor da Valec, José Francisco das Neves (Juquinha), em meio a todo o rolo do Ministério dos Transportes. Ninguém mais sabe quando a ferrovia entrará em operação.

A Ferrovia de Integração Oeste-Leste, também sob responsabilidade da Valec, está com sua instalação suspensa, por causa de parecer técnico do Ibama que apontou o não cumprimento das exigências ambientais do licenciamento. Só o trecho Caetité-Ilhéus, de 537 quilômetros, está orçado em R\$ 4 bilhões (Estado, 20/7). Já a ferrovia PiauÍ-Ceará, programada para começar em 2007, só teve obras a partir de 2009; prevista para operar em 2012, já pulou para 2013, embora seu custo tenha passado de R\$ 5,4 bilhões para R\$ 7 bilhões (Estado, 26/7).

A Leste-Oeste, planejada em 1917, partiria de um trecho da Estrada de Ferro Central do Brasil e chegaria a Leopoldina (hoje Aruanã), em Goiás. Mas houve muita reação no Sudeste/Sul, que temia prejuÍzos comerciais com a saída do centro do País de sua órbita. Propôs-se, no lugar, a Cuiabá-Santos, sob a alegação de que teria resultados mais rápidos e se beneficiaria de infraestrutura já existente. Também o projeto da Norte-Sul, embora tenha mais de cem anos, só ameaçou sair do papel em 1987, mas a licitação para obras foi inviabilizada pela denúncia (correta), do jornalista Jânio de Freitas, de "cartas marcadas" na escolha dos construtores. Apesar da importância da ferrovia, ela foi para o fundo das gavetas. E em seu lugar se ressuscitou em 1991 exatamente o projeto Cuiabá-Santos, impulsionado por um grande empresário da época.

De novo se desprezava a possibilidade de ganhos de competitividade para a produção de grãos exportáveis do Centro-Oeste, que, partindo dessa região e chegando diretamente ao Porto do Itaqui, no Maranhão, dispensaria milhares de quilômetros do trajeto que partisse

de Paranaguá e Santos para chegar à Europa ou ao Canal do Panamá, rumo à Ásia. Ainda assim, a Cuiabá-Santos recebeu incentivos da Sudene, recursos do BNDES e verbas do governo paulista para uma ponte sobre o Rio Paraná.

Na verdade, o setor ferroviário federal já enfrentava complicadas questões desde o governo Kubitschek e, principalmente, quando se tornou decisiva a posição do ministro Roberto Campos de opção pelo modelo rodoviarista - para estimular a nascente indústria automobilística - e pela privatização das ferrovias, que teria custado aos adquirentes US\$ 1,69 bilhão (O Brasil Privatizado, de Aloysio Biondi, Fundação Perseu Abramo, 1999). Só que a maior parte das privatizadas nem sequer foi paga e o sucateamento progressivo foi a regra.

O resultado é que hoje a ociosidade das ferrovias, no que delas resta, é brutal, quando deveria ser o modal prevalecente, no mínimo, para transporte de cargas, tal como ocorre na Europa, na Ásia e mesmo em boa parte dos Estados Unidos. Aqui, as rodovias transportam 60% das cargas e 90% dos passageiros (Patrícia Marrone, Estado, 26/7). Mesmo num dos trechos de maior visibilidade - Rio-São Paulo - a ociosidade da ferrovia chega a 66% (Folha de S.Paulo, 22/5). O trecho Barra Mansa-São Paulo, por exemplo, poderia transportar 35,3 milhões de toneladas anuais de cargas, mas só transporta 11,9 milhões. A subutilização ferroviária (66,2%) equivale ao trânsito diário de 5 mil caminhões - o que significa, na base de 27 toneladas cada, 135 mil toneladas diárias. Que ainda implicam maior consumo de combustíveis, forte emissão de gases poluentes e investimentos enormes e permanentes em conservação das pistas. Sem falar nas complicações para o trânsito urbano decorrentes do tráfego de caminhões pesados que demandam áreas portuárias (vide São Paulo), e que também pode implicar pesados investimentos e conflitos ambientais (vide Rodoanel).

Agora, tem-se a Norte-Sul paralisada; a Oeste-Leste, embargada; a Valec, travada no imbróglio do Ministério dos Transportes. E se tenta embarcar num megaprojeto de R\$ 45 bilhões para implantar o trem-bala de passageiros Rio-São Paulo-Campinas, com pelo menos parte dos recursos vindos de cofres federais.

"O século 19 nos ensinou a ler as palavras. Trata-se, agora, de aprender a ler o espaço" - escreveu ainda no século 20 o professor da Universidade de Paris Yves Lacoste. Porque - ensinou ele - "a geografia põe em relevo o drama". E põe também sobre a mesa nosso descaso com as novas configurações do mundo, a internacionalização absoluta do comércio, a busca frenética por espaços (só na África, países de outros continentes, principalmente a China, já compraram uma área equivalente à da França, segundo Kofi Annan, ex-secretário-geral da ONU). Porque o mundo precisará aumentar a produção de alimentos em 70% até 2050 para atender a mais de 9 bilhões de pessoas, de acordo com a Organização das

Nações Unidas para Agricultura e Alimentação (FAO). Nesse quadro, a distribuição da produção adequada de alimentos no País e a logística de transportes serão itens decisivos em qualquer política. E por isso a política ferroviária não pode continuar imersa no buraco em que anda.

[<volta>](#)

Veículo: O Estado de S.P
Data: 29/07/2011

País lidera expansão global do setor aéreo

Taxa de crescimento no País, de 19% no ano, é quatro vezes superior à média mundial

O Brasil registra a maior expansão do setor aéreo no mundo, superando China, Índia, Estados Unidos e Europa. Mas, segundo a Associação Internacional de Transporte Aéreo (Iata), se quiser evitar uma paralisia completa do transporte aéreo e continuar crescendo, terá de se organizar e investir de forma pesada nessa expansão.

Hoje, de acordo com a Iata, 13 aeroportos no País já estão com sua capacidade totalmente esgotada e as promessas do governo para lidar com a crise não saíram do papel. Os dados da associação mostram que, em apenas três anos, o setor cresceu 37%. Dois aeroportos nacionais estão entre os 20 que mais crescem no mundo e as empresas aéreas, entre as que mais lucram.

Mas aviões ainda voam com muitos lugares vagos, a infraestrutura chega a seu limite e o setor demonstra que ainda não é eficiente. Entre janeiro e junho, o número de passageiros no mercado doméstico brasileiro aumentou 19%. Entre junho de 2010 e junho deste ano, a expansão foi de 15,1%, também a maior do mundo.

Para a entidade, que representa as 200 maiores empresas aéreas do mundo, a explicação para o boom aéreo no Brasil é mesmo a renda da população. Com um poder de compra maior, parte da população passou a optar pelo transporte aéreo para viajar. Houve ainda uma migração importante dos passageiros de ônibus para os aviões.

"Essa expansão é um reflexo do crescimento econômico no Brasil. Houve um forte incremento da renda familiar", apontou ao Estado o economista-chefe da Iata, Brian Pierce. O resultado é uma expansão da demanda que tem sérios problemas para ser acompanhada pelo setor privado, por aeroportos e ainda pelo poder público. Em 2010, a Iata já havia declarado que o Brasil vivia um "caos".

Segundo a entidade, a expansão brasileira tem sido cinco vezes superior à média mundial em 2011. No primeiro semestre, a expansão do mercado doméstico no mundo foi de apenas 4%. Viagens internacionais aumentaram 8%. No total, o setor aéreo cresceu 6,5%.

A expansão brasileira é ainda três vezes superior à da China, considerada como a grande promessa para as empresas. Em junho, a expansão em Pequim foi de apenas 5%. A China é o segundo maior mercado doméstico do mundo. Mas registrou uma queda nas viagens internacionais. No ano, a expansão chinesa é apenas metade da brasileira - as políticas para segurar o consumo na China e a elevação de taxas de juros seriam os principais responsáveis por isso.

No caso da Índia, a expansão chegou perto da brasileira, com 14%. Para a Iata, é a força da nova classe média que explica esse crescimento.

Investimentos. Para a Iata, a indústria aérea brasileira continuará crescendo e, até 2014, o país terá 90 milhões de passageiros por ano, 32% acima dos níveis atuais. Pelas previsões, o Brasil deverá ter o quarto maior mercado de passageiros domésticos até 2014, atrás de Estados Unidos, China e Japão.

Para a Iata, os números mostram que o Brasil não tem outra alternativa senão a de incrementar o número de aeroportos, pistas de pouso e modernizar seu setor aéreo. "Os investimentos terão de aumentar", disse Pierce. Hoje, dos 20 aeroportos que mais crescem no mundo, dois são brasileiros: Santos Dumont e Congonhas.

Outra constatação é de que o setor terá de ser mais eficiente. Hoje, aviões voam em média com apenas 66% de seus lugares ocupados. Na China, a taxa é de 81%, enquanto a média mundial chega a 75%.

O desempenho do Brasil ajudou a elevar a média latino-americana e a região terminou o primeiro semestre como o continente onde o setor aéreo mais cresce. A taxa de expansão em junho foi de 14%. As cinzas do vulcão chileno fizeram a taxa cair, do recorde de expansão de 21% em maio. Mesmo assim, a taxa foi acima de todas as demais regiões. Nos mercados ricos, o setor aéreo está praticamente estagnado.

[<volta>](#)

Veículo: Intelog
Data: 29/07/2011

De acordo com a Antaq, setor deve crescer

Entre 2002 e 2009 houve evolução de 24% no segmento.

O Brasil deve apresentar crescimento na cabotagem. Pelo menos, é o que o superintendente de Navegação Marítima e de Apoio da Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), André Arruda, espera. Segundo ele, o setor tem registrado aumento sustentável, tendo registrado entre 2002 e 2009 um percentual de evolução de 24%.

Para Arruda, alguns dos aspectos que contribuíram com o setor foram os investimentos na construção de porta-contêineres e graneleiros, bem como a criação de programas como o Promef 1 e 2 (Programa de Modernização e Expansão da Frota) da Transpetro - que visa modernizar e revitalizar a indústria naval brasileira - e o EBN (Empresa Brasileira de Navegação) da Petrobras - que prevê o afretamento, por período de 15 anos, de embarcações construídas em estaleiro nacional e operadas por armador brasileiro. "Houve uma retomada na construção naval nacional. No ano passado, o número de outorgas concedidas a empresas brasileiras interessadas em operar na navegação de cabotagem aumentou 14% em relação a 2009, sendo que ao final do ano, o número total de empresas autorizadas a operar na navegação de cabotagem chegou a 40 empresas de navegação com diferentes portes e capacidades de transporte de cargas", explica.

Para o superintendente, as perspectivas futuras para a navegação de cabotagem são positivas e se baseiam em alguns aspectos: renovação da frota mercante nacional, continuada autorização de operação de novas empresas brasileiras de navegação, aprimoramento da prestação de serviços, diminuição da burocratização portuária, aperfeiçoamento normativo regulatório e busca pela desoneração do setor. "A navegação de cabotagem está continuamente em crescimento, resultado da política brasileira de estímulo ao setor. Estudos indicam que há um potencial de captação de cargas que são transportadas por outros modais e que podem ser transportadas, com vantagens econômicas e ambientais, pela cabotagem de cerca de 8 bilhões de reais anuais", justifica.

Se a expectativa se basear em números, não há como não prever um futuro animador. Além de a cabotagem representar uma economia em relação ao que se gasta com os transportes por meio de estradas, dados da Antaq relativos ao primeiro trimestre deste ano registram alta de todo o setor marítimo. Ao todo, 200,6 milhões de toneladas foram movimentadas nas instalações portuárias brasileiras, o que representa um recorde se comparado ao primeiro trimestre de anos anteriores.

[<volta>](#)

Veículo: Intelog
Data: 29/07/2011

Aneel aprova expansão da Santo Antônio do Jari

SÃO PAULO - A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou o projeto de expansão da hidrelétrica Santo Antônio do Jari (AP/PA), adquirida pela EDP no Brasil, em junho. A aprovação consta em despacho do regulador publicado hoje no Diário Oficial da União (DOU). A aprovação permitirá à empresa ampliar a capacidade instalada do empreendimento de 300 MW para 373,4 MW.

Pela manhã, o diretor-presidente da EDP no Brasil, António Pita de Abreu, havia dito à Agência Estado que a companhia trabalhava com a expectativa de que a expansão da hidrelétrica fosse aprovada nesta semana ou no começo da próxima. À tarde, no entanto, durante a teleconferência para analistas e investidores, o executivo retificou a informação, informando que aprovação ocorreu ontem.

Embora a aprovação do projeto de expansão tenha se dado ontem, António Pita comentou

que a companhia ainda não recebeu todas as informações do regulador. Assim, não seria possível informar, no momento, a energia assegurada da expansão, ou seja, quanto efetivamente a EDP no Brasil poderá comercializar da hidrelétrica. Com a aprovação da ampliação da capacidade instalada, a estimativa é de que o investimento na expansão fique próximo de R\$ 1,41 bilhão.

A hidrelétrica Santo Antônio do Jari teve sua oferta negociada no leilão de energia nova, que contratou a demanda do mercado cativo em 2015 (A-5), realizado em dezembro do ano passado. A energia foi vendida a R\$ 104/MWh por um período de 30 anos, com início do fornecimento em 2015. As obras estão previstas para começar no próximo mês. A EDP no Brasil ainda não decidiu se irá vender a energia da expansão no mercado livre ou nos leilões do governo federal.

[<volta>](#)

Veículo: Portogente

Data: 29/07/2011

Rio Grande do Sul quer R\$ 35 milhões para melhorar hidrovias

Está na mesa do diretor da Secretaria de Gestão de Programas do Ministério do Transporte a reivindicação de liberação de recursos da ordem de R\$ 35 milhões para investir no sistema hidroviário do Rio Grande do Sul. O porta-voz do pleito foi o secretário de Infraestrutura e Logística do estado, Beto Albuquerque.

"Queremos realizar o balizamento para navegação noturna e adquirir uma draga nova, para que possamos ter condições de, por meio da nossa Superintendência de Porto e Hidrovias (SPH), fazer este serviço permanente de manutenção", afirmou Beto Albuquerque, que está confiante na liberação dos recursos.

O Ministério do Transporte aguarda o envio, por parte da secretaria do governo gaúcho, de laudo técnico de viabilidade econômica e operacional da proposta.

[<volta>](#)

Veículo: Portogente

Data: 29/07/2011

A Copa é nossa?

Por essa o presidente da Confederação Brasileira de Futebol (CBF), Ricardo Teixeira, não esperava. No meio do caminho da Copa de 2014 não tem uma pedra, mas os Comitês Populares da Copa formados nas cidades-sede do evento, que prometem fazer muito barulho.

Cristo Redentor

O comitê do Rio de Janeiro lançou [manifesto](#) chamando manifestação neste sábado (30), no Largo do Machado, por ocasião do sorteio das chaves da Copa, para chamar a atenção da sociedade para os efeitos da Copa de 2014, como o aumento do aluguel e dos imóveis, a remoção de famílias de suas casas para as obras do evento.

Geléia geral

Os movimentos e organizações sociais do Rio de Janeiro querem denunciar os impactos causados pelas obras e pelos processos de transformação urbana na esteira da Copa do Mundo e das Olimpíadas na cidade.

Abandonados

Eles reclamam, ainda, de ações ilegais e arbitrárias do Poder Judiciário brasileiro e dos governos municipal, estadual e federal, com participação ativa de grupos empresariais nesse processo.

Sem saída

O empresário Humberto Barbato, presidente da Associação Brasileira da Indústria Elétrica e Eletrônica (Abinee), conta as [agruras](#) do setor para a jornalista **Andrea Margon**, que vem perdendo competitividade e sendo substituído por importados. "Não tem mais para onde correr".

Lei ora lei!

De acordo com a Lei 8.666/93, o contrato de [doação](#) da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp) de mais de R\$ 100 mil ao Clube Pinheiros, de São Paulo, tem como condição indispensável para sua eficácia que a sua publicação tivesse sido feita no máximo até 20 de janeiro de 2011.

Lição de casa

O engenheiro [Hermes Vargas Santos](#) realmente transformou o Twitter numa "trincheira" logística. Nesta quinta-feira (29), ele mostrou discordância com a medida da Superintendência de Portos e Hidrovias do Rio Grande do Sul de comprar draga nova. Para ele, a SPH deve consertar as dragas que já tem e manter e modernizar o balizamento noturno atual.

Limpendo a imagem

Os funcionários concursados do Departamento Nacional de Infraestrutura dos Transportes (Dnit) querem separar o "joio do trigo". Os servidores gaúchos do órgão lançaram manifesto para que tudo seja apurado e destacam que dos 18 afastados do Dnit e do Ministério dos Transportes, apenas um era funcionário do quadro, os demais são apadrinhados políticos.

Sem bis

Por falar em Dnit, o secretário-geral da Presidência da República, Gilberto Carvalho, [avisa](#) que as nomeações para o Dnit devem sair na próxima semana. Resta saber se o modelo será repetido: indicações políticas.

Puxão de orelha

O Conselho da Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Imbituba (Santa Catarina) cobrou da diretoria da Companhia Docas de Imbituba (CDI) plano de negócios para o complexo portuário.

Ordem na casa

O CAP quer a execução de investimentos mínimos na infraestrutura de uso público, como o reparo da pavimentação das principais vias internas, manutenção da rede elétrica e atendimento às exigências das autoridades federais intervenientes nas atividades portuárias.

Quem mexeu no me queijo?

As agências reguladoras são cada vez mais alvos de críticas de ineficiência e de denúncias de corrupção. Está em discussão no Senado [Projeto de Lei Suplementar](#) para que as agências passem a ser submetidas a auditorias anuais do Tribunal de Contas da União (TCU).

Apagão tucano

O apagão que paralisou a Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, nesta quinta-feira (28), foi tema de muitos tuiteiros que definiram o incidente como um agente da privatização comandada por Geraldo Alckmin. E remataram tuitaram que não existe a desculpa de chuva e vento fortes porque não ocorreram.

[<volta>](#)

Veículo: O Globo

Data: 29/07/2011

Vale tem lucro recorde trimestral de R\$10, 2 bi

No primeiro semestre, ganho chega a R\$21,5 bilhões, uma alta de 126% em relação a igual período de 2010

O crescimento elevado da China e o aumento no preço do minério de ferro no mercado internacional fizeram a Vale registrar lucro líquido recorde no segundo trimestre deste ano. A mineradora obteve ganho de R\$10,275 bilhões entre abril e junho, valor 54,9% maior em relação ao mesmo período do ano passado. No primeiro semestre, o lucro líquido chegou a R\$21,566 bilhões, um avanço de 126,7% em relação aos primeiros seis meses de 2010.

O resultado no 2º trimestre veio acima da expectativa dos analistas, que projetavam ganhos de R\$9,2 bi a R\$9,8 bi. Eles destacaram a alta de 20% no preço do minério de ferro entre abril e junho, devido aos baixos estoques. A valorização do real frente ao dólar também deu sua contribuição, com um ganho extra de R\$848 milhões no 2º trimestre. Também houve um efeito líquido positivo de R\$575 milhões com as transações feitas com derivativos (operação do mercado futuro).

A Vale destacou que, com o avanço de 7,2% no volume das vendas de minério de ferro e pelotas, a receita operacional no 2º trimestre também foi recorde e chegou a R\$25,614 bilhões - alta 34,9% em relação ao mesmo período de 2010. No ano, o resultado foi de R\$49,187 bilhões - avanço de 53,7%.

Assim, as vendas com minério de ferro somaram R\$14,278 bilhões no 2º trimestre. Com isso, a participação do mineral na receita aumentou: passou de 50,7%, no 1º trimestre,

para 55,7%, no fim de junho. Fertilizantes também avançaram: o peso na receita subiu de 2% para 5,4% no período. E grande parte de todo esse crescimento, destacam analistas, vem da China, país que passou a responder por 31,3% da receita no segundo trimestre, contra 29,5% até março. O Brasil respondeu por 18% da receita, seguido de Japão (11,4%) e Alemanha (6,3%).

- Apesar dos bons números, vemos que a Vale está cada vez mais dependente do minério e da China - diz um analista do mercado financeiro.

Em relatório, a Vale destacou que, apesar do crescimento econômico global ter desacelerado, a China "continuará a dar apoio à expansão da demanda por commodities, incluindo minério de ferro, carvão e cobre". A mineradora cita o programa de habitação social do país asiático que irá elevar a demanda de minério a partir do segundo semestre deste ano. Por outro lado, destacou preocupação quanto aos Estados Unidos, onde a ausência de uma decisão para o equacionamento das questões fiscais desestimula os investimentos de empresas.

A Vale disse ainda que a desvalorização do dólar vem pressionando os investimentos da companhia no Brasil. Aliado ao aumento nos custos de engenharia e aos atrasos em obras, a empresa já teve de aumentar o orçamento para três projetos. O valor da mina de cobre em Carajás, por exemplo, subiu de US\$ 1,808 bilhão para US\$2,332 bilhões. E primeira usina hidrelétrica da Vale, entre Maranhão e Tocantins, viu seu valor subir de US\$703 milhões para US\$878 milhões. Dessa forma, o investimento geral da Vale no primeiro semestre aumentou 49,5%, para US\$6,779 bilhões.

Como a Vale espera que a produção da indústria global retome o crescimento rapidamente, a empresa segue produzindo em ritmo acelerado. A Vale destacou que a produção de minério de ferro no segundo trimestre alcançou 80,3 milhões de toneladas métricas, o melhor desempenho para o período. No primeiro semestre, foram produzidos 146,52 milhões de toneladas métricas, o que representa 47% da meta para o ano. A produção de pelotas também foi recorde, atingindo 13,1 milhões de toneladas métricas. Nos primeiros seis meses, chegou a 25,6 milhões de toneladas métricas.

Embraer registra alta de 11% no lucro no 2º trimestre

A Embraer, maior fabricante mundial de jatos regionais, também registrou alta em seu lucro. No 2º trimestre, o ganho foi R\$153,8 milhões, alta de 51,2% em relação ao mesmo período do ano anterior. A receita líquida trimestral foi de R\$2,17 bilhão, queda de 11% em relação ao mesmo período.

O presidente da Embraer, Frederico Curado, disse que ficou satisfeito com o resultado. Ele afirmou que a empresa começa a ver sinais das retomadas das vendas, embora tenha criticado o câmbio, que acaba dificultando um pouco as coisas para a empresa, que exporta a maior parte de sua produção:

- O resultado foi positivo, veio um pouco acima das expectativas, mostra que estamos indo bem.

[<volta>](#)

Veículo: Estado de Minas
Data: 29/07/2011

Começam demolições para obras de duplicação da Avenida Pedro I

Fundações dos primeiros novos viadutos do complexo de R\$ 173 mi começam a ser erguidas sobre o pó de casa com três décadas de Pampulha. Mais 207 imóveis serão desapropriados

Uma dos mais tradicionais pontos da Avenida Pedro I, na Região da Pampulha, a Churrascaria Carretão já virou poeira e restos de concreto, abrindo caminho para as fundações dos primeiros novos viadutos previstos no pacote de alargamento da via e implantação do transporte rápido por ônibus (sistema BRT, sigla em inglês para bus rapid transit). A desapropriação do estabelecimento, que há três décadas funcionava na avenida, integra o grupo das 65 já concluídas pela Superintendência de Desenvolvimento da Capital (Sudecap), que ainda tem a missão de levar ao chão a estrutura de 272 imóveis ao longo do trecho de 4,7 quilômetros. Apesar de apenas 23,8% deles já terem sido negociados por seus ex-proprietários para permitir a execução da obra de R\$ 173 milhões, prevista para terminar em abril de 2013, a prefeitura afirma que não há atrasos. A Avenida Pedro I, continuação da Avenida Antônio Carlos e importante ligação com o aeroporto de Confins, será um dos três corredores do BRT a serem implantados na capital.

Ontem, as máquinas que vão fazer a fundação do primeiro viaduto já trabalhavam no local. A estrutura permitirá o acesso, em um dos sentidos, entre as avenidas Pedro I e Portugal. A segunda ligação, que vai operar no sentido inverso, vai substituir o atual viaduto em pista dupla, que será demolido nos próximos meses. De acordo com diretora de Infraestrutura da Sudecap, Maria Luísa Belo Moncorvo, o complexo da Avenida Portugal vai sediar a Estação Pampulha, integrando várias linhas de ônibus ao BRT. Alças e viadutos farão a ligação das avenidas do entorno à central de ônibus. "Ainda não temos uma data fechada para a demolição do viaduto existente, porque precisamos estar com as opções de desvio implantadas. São intervenções demoradas. Tudo será comunicado previamente à população", diz Maria Luísa. Naquele ponto, a diretora afirma que 90% das demolições já foram realizadas.

Paralelamente às obras do complexo da Avenida Portugal, funcionários da empreiteira contratada pela prefeitura atuam na derrubada de outros imóveis já desapropriados ao longo da Pedro I. Até o fim do ano, a expectativa de Maria Luísa é de que todas as negociações com moradores e comerciantes estejam concluídas, para que as obras de alargamento da avenida prossigam no sentido Venda Nova. Nessa parte da via também serão erguidos novos viadutos.

Todo o trecho entre o complexo da Avenida Portugal e a Avenida Vilarinho, em Venda Nova, terá o piso adaptado para receber o BRT. "Vamos usar uma estrutura de concreto, como já é no corredor exclusivo de ônibus da Avenida Antônio Carlos no trecho entre a Lagoinha e o Anel Rodoviário. Bem feita, essa estrutura pode durar até 50 anos", afirma a diretora.

Ainda neste semestre, a Sudecap espera concluir as obras de drenagem e pavimentação da Trincheira Santa Rosa, entre a Rua Coronel José Dias Bicalho e o viaduto da barragem da Pampulha. "Nossa previsão é de que o cronograma total da obra seja cumprido. Ainda temos desapropriações que precisam ser resolvidas, mas temos várias frentes de obras e podemos fazer ajustes", afirma a diretora. Segundo a Sudecap, as 272 remoções vão custar aproximado R\$ 157,8 milhões.

Para quem vai permanecer na Pedro I, o clima é de expectativa. "No início, ficamos apreensivos, porque não sabíamos se seríamos desapropriados. Temíamos também que a indenização ficasse aquém do valor de mercado. Hoje, não sabemos se foi melhor ter ficado, porque vamos estar ao lado de dois viadutos, convivendo com muita poeira, barulho e poluição visual", afirma a contadora Sirley Nascimento, de 38 anos, que mora em um conjunto habitacional na Pedro I.

[<volta>](#)

Veículo: Estado de Minas

Data: 29/07/2011

Governo segura verbas para obras em estradas

Brasília – O governo colocou o pé no freio e reduziu a execução orçamentária do Ministério dos Transportes depois das denúncias que atingiram a pasta. A queda da diretoria do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes (DNIT) coincide com a redução dos empenhos do órgão. As aplicações do governo nas obras de infraestrutura do setor vinham em ritmo ascendente do início do ano até o fim do primeiro semestre e despencaram depois das denúncias de corrupção. Dos R\$ 3,6 bilhões mensais empenhados antes da crise, o Ministério dos Transportes passou a receber R\$ 755 milhões no auge dos escândalos.

Um dos programas mais afetados com o fechamento da torneira durante as denúncias que atingiram a pasta foi o de segurança pública nas rodovias federais. A média mensal de R\$ 30 milhões em gastos, registrada durante os seis primeiros meses do ano, caiu para R\$ 1 milhão.

Os gastos com o programa Vetor Logístico Amazônico, ação que abrange Rondônia, Acre, Roraima e Amazonas – estado do ex-ministro Alfredo Nascimento (PR), que deixou o Ministério dos Transportes no início deste mês –, caíram de R\$ 406,2 milhões mensais antes da crise para R\$ 120,6 milhões em julho. Levantamento realizado pela Liderança do DEM no Senado a pedido do Estado de Minas também mostra que o governo reduziu o montante de recursos destinados à pasta na rubrica de restos a pagar. O volume de recursos caiu de R\$ 794,9 milhões mensais para R\$ 453,6 milhões no mês da crise.

As denúncias que atingiram o ministério podem se refletir na elaboração da Lei Orçamentária e no Plano Plurianual que serão analisados este ano pelo Congresso. Obras relacionadas na lista do suposto esquema de corrupção e cronograma de investimentos correm o risco de alterações. O relator da LOA 2012, deputado Arlindo Chinaglia (PT-SP), afirma que no próximo mês o Ministério do Planejamento enviará ao Congresso a Lei Orçamentária e que alguns investimentos podem sofrer reduções, mas o governo não vai prejudicar os programas. "O governo destina verbas de acordo com as prioridades. O

investimento pode diminuir, trabalhando com os problemas recentes no Ministério dos Transportes. Mas se tiver problema, o governo vai resolver, não acabar com os programas. Vamos corrigir os problemas, não parar o país."

Na Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) aprovada antes do recesso, o texto altera regras de paralisação de obras consideradas irregulares, limitando o escopo das auditorias do Tribunal de Contas da União (TCU), ao exigir que o efeito suspensivo dos empreendimentos ocorram após decisões do plenário do colegiado. O relator do orçamento deste ano defende amplo debate dos mecanismos de fiscalização e controle das obras realizadas com recursos públicos. Chinaglia afirma que o dispositivo aprovado pela LDO só pode ser modificado por meio de veto, mas o Congresso discutirá no segundo semestre "ajustes" que proporcionem a adequação das mudanças na atuação do TCU com a criação de outros mecanismos de transparência no gasto do dinheiro público. "A fiscalização é um tema que exige um ajuste maior. Devemos nos debruçar sobre os assuntos dessa natureza. Os controles externos mais desenvolvidos, TCU e Controladoria-Geral da União, não garantem tudo. Temos que aprimorar, as ferramentas de controle dos recursos no país são bastante limitadas", afirma o relator da LOA.

[<volta>](#)

Veículo: Estado de Minas

Data: 29/07/2011

Desvio de verba em Fronteira pode ser maior

O uso irregular de verba indenizatória na Câmara Municipal de Fronteira, no Triângulo mineiro, pode estar ocorrendo desde 2005. É o que investiga o Ministério Público estadual, que incluiu na mira os vereadores da legislatura passada. Dois dos afastados, atualmente presos, e dois dos que estão em exercício fazem parte da lista. O novo inquérito apura o mesmo crime denunciado na Justiça Cível e Criminal, que resultou na prisão dos nove vereadores no município na semana passada.

Os parlamentares, afastados desde fevereiro, foram denunciados civilmente, por ato de improbidade administrativa que pode terminar em cassação definitiva de mandato e suspensão dos direitos políticos, além do ressarcimento aos cofres públicos. Os vereadores também foram denunciados criminalmente por peculato, onde a pena prevista é de reclusão de dois a 12 anos e multa.

[<volta>](#)

Veículo: Diário de Natal

Data: 29/07/2011

BID pode liberar R\$ 100 mi

A Prefeitura do Natal espera obter do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) a liberação de R\$ 100 milhões, a título de financiamento, a fim de custear as contrapartidas das obras de infraestrutura urbana da Copa 2014. Em audiência realizada no início da tarde em Brasília, a prefeita Micarla de Sousa obteve a sinalização do BID, sobre o pleito apresentado. As obras de infraestrutura urbana se destinam a beneficiar vários pontos da cidade. Os projetos ainda passarão por algumas avaliações técnicas para adequar a necessidade do município ao modelo de operação de crédito do banco.

A notícia foi anunciada ontem em Brasília (DF), durante encontro entre a prefeita do Natal, Micarla de Sousa e o representante do BID no Brasil, o colombiano Fernando Carrillo Florez. "Demos um passo importantíssimo para execução destes serviços em Natal. Dessa forma,

recursos municipais que tínhamos que destinar às obras da Copa, poderemos direcionar para outros setores da administração municipal", destacou a prefeita Micarla de Sousa.

O secretário municipal de Gestão de Pessoas, Logística e Modernização Organizacional (Segelm), Vagner Araújo, informou que os recursos serão liberados pela instituição financeira, através da linha de desenvolvimento urbano. "Uma equipe técnica do BID virá no próximo mês para Natal para conhecer os projetos e locais das obras e para, a partir daí, definir o valor exato que será liberado", informou o titular da Segelm.

Já o representante do BID no Brasil, Fernando Carrillo Florez, estará em Natal nos dias 18 e 19 de agosto, encerrando a missão do banco na capital natalense. O secretário Wagner Araújo informou ainda que os recursos serão liberados de acordo com o cronograma das obras. Estes recursos do Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) para Natal, estão dentro do lote de 9 bilhões de dólares, especialmente para financiar projetos relacionados à Copa do Mundo de 2014 nas 12 cidades-sede do evento. Os empréstimos complementarão os investimentos da União e dos governos estaduais e municipais. "A maior parte dos recursos será para custear projetos de infraestrutura rodoviária, de transporte público e de saneamento básico", explicou o colombiano Fernando Carrillo-Flórez, representante do BID no Brasil.

[<volta>](#)

Veículo: Revista Veja

Data: 29/07/2011

Aneel aprova expansão da Santo Antônio do Jari

São Paulo - A Agência Nacional de Energia Elétrica (Aneel) aprovou o projeto de expansão da hidrelétrica Santo Antônio do Jari (AP/PA), adquirida pela EDP no Brasil, em junho. A aprovação consta em despacho do regulador publicado hoje no Diário Oficial da União (DOU). A aprovação permitirá à empresa ampliar a capacidade instalada do empreendimento de 300 MW para 373,4 MW.

Pela manhã, o diretor-presidente da EDP no Brasil, Antônio Pita de Abreu, havia dito à Agência Estado que a companhia trabalhava com a expectativa de que a expansão da hidrelétrica fosse aprovada nesta semana ou no começo da próxima. À tarde, no entanto, durante a teleconferência para analistas e investidores, o executivo retificou a informação, informando que aprovação ocorreu ontem.

Embora a aprovação do projeto de expansão tenha se dado ontem, Antônio Pita comentou que a companhia ainda não recebeu todas as informações do regulador. Assim, não seria possível informar, no momento, a energia assegurada da expansão, ou seja, quanto efetivamente a EDP no Brasil poderá comercializar da hidrelétrica. Com a aprovação da ampliação da capacidade instalada, a estimativa é de que o investimento na expansão fique próximo de R\$ 1,41 bilhão.

A hidrelétrica Santo Antônio do Jari teve sua oferta negociada no leilão de energia nova, que contratou a demanda do mercado cativo em 2015 (A-5), realizado em dezembro do ano passado. A energia foi vendida a R\$ 104/MWh por um período de 30 anos, com início do fornecimento em 2015. As obras estão previstas para começar no próximo mês. A EDP no Brasil ainda não decidiu se irá vender a energia da expansão no mercado livre ou nos leilões do governo federal.

Veículo: O povo online

Data: 29/07/2011

Nova lei pode atrasar obras da Arena da Baixada

A proposta aceita pelo Conselho Deliberativo do Atlético-PR para a conclusão das obras da Arena da Baixada pode levar quase seis meses para sair do papel. Idealizador do projeto, o ex-presidente do clube Mario Celso Petraglia estuda beneficiar o Furacão através de nova lei que só entrará em vigor em janeiro de 2012.

O Atlético-PR recorrerá ao BNDES para bancar a maior parte dos R\$ 180 milhões necessários para as obras. Para estar habilitado a receber os R\$ 135 milhões de que não dispõe, o clube terá de criar um novo dispositivo jurídico, a Sociedade de Propósito Específico (SPE).

SOCIEDADE DE PROPÓSITO ESPECÍFICO que é Como o próprio nome diz, a SPE é uma empresa criada por pelo menos duas partes para um objetivo específico e determinado. No caso do Atlético-PR, a SPE tem como função contratar e gerir as obras de ampliação do estádio. Motivo da escolha O Atlético-PR irá bancar a maior parte das obras com os R\$ 135 milhões que irá tomar emprestado do BNDES, por intermédio do Fundo Estadual de Desenvolvimento (FED). A verba faz parte de uma linha de crédito exclusiva para estádios da Copa de 2014. Uma das exigências do BNDES para liberação do dinheiro era a formação de uma SPE. Outros casos Todos os estádios que receberam empréstimos do BNDES tiveram de criar SPE's. O caso mais parecido é o do Corinthians, outro clube a também recorrer ao banco. No caso do Timão, no entanto, a outra parte da sociedade será a Odebrecht, construtora que vai tocar as obras. Pela legislação atual, a SPE exige pelo menos dois sócios. Neste caso, a participação seria dividida em 99,99% para o Furacão e 0,01% para uma comissão de oito conselheiros mais seu presidente, que ainda serão nomeados por Petraglia e terão de passar pela chancela do Conselho Deliberativo.

No entanto, a Lei n 12.441/11, sancionada no último dia 9, permitirá a partir de janeiro que uma empresa tenha um único sócio. Aguardar, de fato, seria a melhor opção para o Atlético-PR, que, além de não depender da comissão, ainda se beneficiaria ao não colocar seu patrimônio em risco (entenda abaixo).

– Minha proposta original é de que o Atlético-PR seja a única figura da SPE, mas isso entraria numa lei que ainda precisa de regulamentação. Caso não seja possível, a parte minoritária pode ceder seus ganhos por contrato ao clube – afirma o ex-presidente do Furacão.

COM A PALAVRA: Luís Roberto Leven Siano, advogado
'Nova lei é mais vantajosa para o clube'

A Lei n. 12.441/11, que foi sancionada este mês, permite que uma única pessoa jurídica possa constituir uma empresa. A vantagem neste caso para o clube é que a lei tem um dispositivo que protege o patrimônio da pessoa jurídica que criou a nova empresa. Ou seja, se houver alguma dívida da obra, o credor não poderá recorrer judicialmente aos bens do Atlético-PR. No modelo atual, o clube responderia como parte da sociedade, por exemplo. O problema é que o relógio corre contra o clube, que deseja fazer parte da Copa das Confederações de 2013. Para isso, a ampliação do estádio tem de ser concluída até dezembro de 2012, segundo a Fifa.

E pior: somente depois da criação da SPE é que se irá buscar no mercado uma empresa para gerir as obras. Esta também terá de fazer a interface entre fornecedores e construtora.

Encontro frustrado Mario Celso Petraglia esteve no Rio ontem para conversar com o presidente da CBF e do Comitê Organizador Local da Copa-2014, Ricardo Teixeira. Mas o encontro teve de ser adiado, segundo Petraglia, pelos compromissos que o dirigente assumiu devido ao sorteio das Eliminatórias do Mundial, amanhã, na Marina da Glória.

O ponto principal do encontro seria o prazo para o Atlético-PR, enfim, apresentar a garantia financeira e o cronograma das obras da Arena. O clube trabalhava com a hipótese de uma construtora assumir tais garantias, assim como o Internacional faz com a Andrade Gutierrez para o Beira-Rio. Mas, como as duas propostas recebidas naufragaram no Conselho Deliberativo, o clube terá de arcar com essa garantia.

A ideia é mostrar a engenharia financeira a partir do potencial construtivo e empréstimo junto ao BNDES. Mas como mostrado na quinta-feira pelo LANCENET!, tanto Prefeitura como o Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE) discordam do valor da operação.

[<volta>](#)

Veículo: G1

Data: 29/07/2011

Responsáveis garantem que obras para Copa ficarão prontas a tempo

A obras para a Copa do Mundo de 2014 se multiplicam pela cidade e a dúvida do carioca é se vai dar tempo. O Aeroporto Internacional do Rio de Janeiro é o ponto de partida. As reformas se estenderão pelos dois terminais. No terminal 2, um tapume que parece uma parede vai desaparecer antes do início da Copa, mostrando o terminal com o dobro do tamanho.

Usuários do aeroporto reclamam da estrutura precária como a falta de banheiros e o difícil acesso para cadeirantes.

Com as obras, a capacidade do aeroporto deve mais que duplicar; hoje tem capacidade para 17 milhões de passageiros por ano e, em 2014, deverá atender a 44 milhões de passageiros ao ano. Segundo a Infraero, tudo será entregue no prazo.

"A nossa previsão é de entregar ainda antes do primeiro semestre de 2013 toda a obra dos dois terminais pronta", disse Abibe Ferreira, superintendente da Infraero.

Poucos funcionários são vistos trabalhando na reforma, mas a Infraero diz que "a parte física das obras já está quase pronta".

Segundo a Infraero, a reforma nos setores elétricos e tecnológicos depende ainda de licitações. Especialistas em transportes afirmam que seria importante uma via exclusiva para ônibus entre o aeroporto, na Ilha do Governador, e o Centro da cidade. Porém, o corredor expresso que deve ser inaugurado antes da Copa é o Transcarioca, que liga o aeroporto à Barra da Tijuca, na Zona Oeste da cidade.

Já no ano que vem, deve ficar pronta a Transoeste, ligando a Barra até Campo Grande, outro bairro da Zona Oeste. Em agosto, segundo a prefeitura, fica pronto o Túnel da Grota Funda.

Maracanã, o centro das atenções

Mas o centro das atenções da grande reforma pela qual a cidade passa para se preparar para a Copa de 2014 é o Maracanã. As obras são vigiadas dia e noite por câmeras no comitê organizador da Copa, onde técnicos avaliam o ritmo dos trabalhos e enviam relatórios mensais para a Fifa.

"O Maracanã vai bem, tem um grande aporte de equipamentos, um grande aporte de gente, tem três empresas de grande capacidade, e vai bem", diz Fábio Carvalho, coordenador de monitoramento das obras.

Para a reforma do Maracanã já foram contratados 1.600 operários, número que deve chegar a quatro mil até o fim do ano. O custo inicial do projeto era de R\$ 705 milhões, mas agora já está em mais de R\$ 900 milhões.

"A arquibancada vai ficar mais próxima do campo. Acho que é o grande ganho, dentre todos eles, essa proximidade do torcedor com o jogador. Estamos correndo muito contra o tempo, está muito apertado, muito intenso o trabalho. A Copa das Confederações está garantida e certamente a Copa do Mundo também está garantida. Sem risco", afirma Ícaro Moreno, presidente da Empresa de Obras Públicas.

Segundo o responsável pelas obras, depois de pronto, o Maracanã será um estádio moderno, que vai oferecer mais estrutura, conforto e qualidade no atendimento ao público.

[<volta>](#)

Veículo: 24horas News

Data: 29/07/2011

Começam obras do MOP do Aeroporto Internacional Marechal Rondon

As obras de instalação e construção do módulo operacional (MOP) no Aeroporto Internacional Marechal Rondon pela empresa Engeglobal Construções Ltda já iniciaram. O início das obras é a confirmação que o calendário conveniado com a Empresa Brasileira de Infraestrutura Aeroportuária (Infraero) é cumprido e em novembro, a obra deverá ser entregue e beneficiar de forma significativa o desembarque de passageiros. A informação é do secretário-extraordinário de Acompanhamento da Logística Intermodal de Transportes de Mato Grosso, Francisco Vuolo.

O MOP, um investimento de R\$ 2.250 milhões, vai ser instalado em frente ao setor de desembarque e terá 675 m², com duas esteiras, quatro banheiros e terá capacidade para 700 mil passageiros ao ano. Francisco Vuolo diz que o MOP emergencialmente vai minimizar o problema de desembarque enquanto acontece a construção do terminal de desembarque definitivo, conforme o convênio assinado.

O mais importante, ressalta o secretário, é o fato dos prazos serem cumpridos, conforme acordado com o Governo do Estado, o que dá confiança que o projeto de ampliação também será cumprido de acordo com o estabelecido no convênio assinado entre as partes – Infraero e Governo de Mato Grosso.

A Infraero já aprovou o projeto preliminar de reforma e ampliação do Marechal Rondon. O projeto preliminar aprovado e da empresa Globo Engenharia, que está trabalhando na execução do projeto básico, prevê o alargamento da pista de desembarque, que deverá ter 23 metros de largura, área exclusiva para voos internacionais, construção freeshop, oito novos boxes, quatro novas modernas esteiras e mais uma para desembarque internacional. O estacionamento para 400 lugares e pequenos ajustes quanto a área de embarque e desembarque do projeto de mobilidade urbana que é definido pela Agecopa.

[<volta>](#)

Veículo: Jornal do comércio

Data: 29/07/2011

Fortunati reúne secretários para agilizar obras da Copa

O prefeito de Porto Alegre, José Fortunati (PDT), reuniu membros do primeiro escalão ontem no paço municipal para situar o novo titular da Secretaria de Gestão, Urbano Schmitt (PDT), sobre informações técnicas envolvidas nas obras preparatórias à Copa do Mundo de 2014. Schmitt deixou a pasta da Fazenda na segunda-feira para substituir Newton Baggio (PDT) na Gestão.

O encontro teve a presença dos titulares das secretarias mais ligadas aos preparativos para o Mundial: Vanderlei Cappellari, da Mobilidade Urbana; Cássio Trogildo (PTB), de Obras e Viação (Smov); e Luiz Fernando Záchia (PMDB), do Meio Ambiente (Smam). O encontro de ontem serviu para sintonizar os trabalhos a fim de agilizar os projetos para a Copa, além de instruir Schmitt sobre os empecilhos técnicos.

"Minha experiência na Fazenda está sendo útil nessa troca de secretaria. Estou por dentro das questões de orçamento, que são fundamentais para a execução de qualquer projeto na cidade. Mas na reunião de hoje (ontem), analisamos obra por obra para ver o que estava travando a execução, especialmente do ponto de vista técnico", relatou Schmitt.

O novo secretário de Gestão também tomou conhecimento dos motivos pelos quais algumas obras ainda não saíram do papel, já que elas já tiveram o seu financiamento aprovado pelo governo federal. As maiores dificuldades são questões sociais e de logística.

"Por exemplo: as obras no aeroporto dependem de que muitas famílias sejam retiradas de suas casas e reassentadas em outro lugar; na avenida Assis Brasil, precisamos saber se o metrô vai sair, porque não podemos conduzir simultaneamente as obras do portal dos ônibus e as escavações dos túneis."

A prefeitura tem até dezembro para lançar todos os editais. O prazo deve ser cumprido, avalia Schmitt. Porto Alegre vai duplicar três avenidas, prolongar uma quarta, aumentar a capacidade dos corredores de ônibus e construir alguns viadutos para desafogar o tráfego em vias rápidas, a um custo total estimado em R\$ 470 milhões.

[<volta>](#)

Veículo: DCI
Data: 29/07/2011

BNDES desembolsa mais R\$ 445 mi para 8 parques eólicos no sul

São Paulo - A diretoria do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) aprovou financiamento de R\$ 445,7 milhões para a construção de oito parques eólicos no Rio Grande do Sul. As usinas, em conjunto, terão capacidade instalada de 150 MW. Os investimentos totais estão estimados em cerca de R\$ 725,2 milhões.

Os recursos serão destinados a três Sociedades de Propósito Específico (SPEs) que adquiriram a concessão, entre elas a Parques Eólicos Palmares (R\$ 153,6 milhões), Ventos da Lagoa, que receberá (R\$ 150,8 milhões) e a Ventos do Litoral (R\$ 141,2 milhões). As usinas já possuem contratos de comercialização de energia de 20 anos.

Controladas pela Enerfin do Brasil, as sociedades são responsáveis pelos projetos, nos municípios de Palmares do Sul e Osório. Os parques a serem implantados por Ventos da Lagoa e Ventos do Litoral, em Osório, que somam 100 MW, são a extensão direta do complexo da empresa Ventos do Sul, instalado naquele município em 2006, no âmbito do Proinfa, com 150 MW e financiamento de R\$ 465 milhões do BNDES.

De acordo com o próprio banco de fomento, desde 2005, já foram aprovados financiamentos de R\$ 4,5 bilhões para investimentos em eólicas. Atualmente, o Banco tem em carteira outros R\$ 4,2 bilhões referentes a novos projetos.

EDP

O crescimento da Energias do Brasil este ano deverá se concentrar mais no Espírito Santo do que em São Paulo. Essa é a expectativa da empresa, revelada pelo presidente da empresa Antonio Pita de Abreu, que espera uma expansão de 5% na área da Escelsa, puxada pelo aumento da demanda por parte das empresas exportadoras que operam na região. Por sua vez, a expectativa da Bandeirante é de aumento de 3% uma vez que não há perspectiva de crescimento na demanda industrial das cidades em que atua.

"O consumo de energia da Bandeirante no primeiro semestre deste ano ficou 3,6% maior em energia vendida. Esses resultados refletem o efeito da estabilização do crescimento da indústria no Estado de São Paulo", comentou o executivo. "Nossa expectativa para Escelsa é de também manter o ritmo do primeiro semestre puxada pelas grandes exportadoras e com isso deverá encerrar 2011 com taxa de crescimento de 5% em energia distribuída", avaliou ele.

No total, a empresa investiu R\$ 139,26 milhões no segundo trimestre deste ano, montante 24,5% menor que os R\$ 184,5 milhões aplicados no mesmo período no ano passado.

<volta>

Veículo: O documento

Data: 29/07/2011

BNDES libera R\$ 57 milhões para obras da Arena Pantanal

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) liberou nesta quarta-feira (27.07) R\$ 57 milhões referente a primeira parcela do financiamento da Arena Pantanal. Com essa liberação Cuiabá se tornou a primeira cidade sede a receber 20% da quantia investida em uma única parcela.

O recurso repassado pelo Governo Federal será aplicado para realizar os pagamentos de parte das demandas já efetuadas pela agência. O restante da verba será investido na continuação das obras da Arena Pantanal.

Com essa liberação, a Agecopa recebeu 20% do valor do empréstimo de R\$ R\$ 285 milhões, para a construção da moderna Arena multiuso para a Copa do Mundo de 2014. O montante total do empréstimo é de R\$ 392 milhões, sendo que R\$ 285 milhões foram destinados para a construção do estádio e R\$ 107 milhões para viabilização e urbanização do entorno da Arena.

Até o momento todos os investimentos haviam sido feitos com 100% de recursos do Governo do Estado, que aplicou R\$ 58 milhões nos 26% concluídos da obra.

O presidente da Agecopa Eder Moraes, disse que essa liberação do dinheiro dá mostra na confiança do Governo Federal no trabalho desenvolvido na capital mato-grossense. "Fomos a primeira cidade sede a receber essa primeira parcela de investimentos. Com liberação feita pelo BNDES, Cuiabá dá mostra que trabalho está sendo feito com transparência e responsabilidade", afirmou.

[<volta>](#)