

02/03/2010

[Votação do pré-sal será acelerada](#)

[Cemig está perto de comprar a Ampla](#)

[Maquiagem camufla os atrasos nas obras do PAC](#)

[Estradas, ferrovias, aeroportos e petroleiros estão atrasados](#)

[Petrobras: acordo com Bahiagás](#)

[No bimestre, peso do PAC no investimento alcança 51%](#)

[Antaq aprova terminal da LLX em Itaguaí](#)

[Campina do Simão terá R\\$ 10,9 mi para acesso rodoviário](#)

[Trilhos da Ferrovia Norte-Sul alcançam estado do Tocantins em outubro](#)

[Encontro coloca em pauta expansão da Ferroeste até o Rio Grande do Sul](#)

[Paraná construirá ponte sobre o Rio Chopim, na PR-459](#)

[Assessor da SEP confirma implantação do Porto sem Papel em Vitória](#)

[Revitalização do Porto do Recife é aprovada](#)

[Petrobras aprova encomenda de 7 navios do Programa EBN](#)

[Porto terá complexo comercial](#)

[Usiminas e Gerdau anunciam metas](#)

[Minério cearense é cobiçado por empresas nacionais](#)

[Maracanã inicia obras para a Copa do Mundo de 2014](#)

O Estado de S. Paulo

02 de março

Votação do pré-sal será acelerada

Estratégia do governo é votar todos os projetos na Câmara esta semana

Pressionado pelo calendário eleitoral, o governo decidiu acelerar a votação dos projetos do pré-sal na Câmara. Mesmo correndo o risco de ver aprovadas algumas alterações significativas nas propostas, a nova estratégia traçada pela liderança do governo na Casa é concluir ainda nesta semana a discussão dos projetos. A estratégia garante tempo suficiente para que as propostas passem pelo Senado e sejam encaminhadas para sanção do presidente Luiz Inácio Lula da Silva até junho, quando o Congresso deve interromper os trabalhos por causa das eleições de outubro.

O líder do governo na Câmara, Cândido Vaccarezza (PT-SP), reconhece que existe risco real de o Palácio do Planalto ser derrotado em plenário na discussão sobre o uso do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço (FGTS) no processo de capitalização da Petrobrás e na divisão de royalties entre os Estados. Ainda assim, o líder entende que é melhor perder nesses dois pontos do que não ter os projetos aprovados até junho.

O reconhecimento da possibilidade de derrota nessas duas questões ficou claro para o governo na semana passada, quando os deputados aprovaram repassar parte dos recursos do Fundo Social do pré-sal para recompor o valor das aposentadorias acima de um salário mínimo. A emenda aprovada por ampla maioria foi apresentada por Márcio França (PSB-SP), da base aliada. "A lição que tirei da redução dos recursos para combate à pobreza no Fundo Social é que, quando há uma posição cristalizada, não adianta conversa", disse Vaccarezza.

A nova estratégia será posta em prática hoje, quando os deputados vão votar a proposta de capitalização da Petrobrás. O líder do DEM, Paulo Bornhausen (SC), prometeu que vai apresentar um destaque garantindo o direito de uso do saldo do FGTS na compra de novas ações da estatal que serão lançadas, contrariando a posição defendida pelo Planalto.

Os Democratas analisam três alternativas: permitir o uso integral do FGTS ou limitar o uso a 50% ou 30% do saldo. "Sou favorável ao máximo, mas vamos discutir com os outros líderes de oposição qual será a proposta a ser levada para o plenário", disse Bornhausen.

Antes da votação, Vaccarezza pretende fazer mais uma rodada de sensibilização dos líderes da base para tentar garantir coesão, mas adianta que não pretende entrar na costura de acordos. "A vitória, ou a derrota, será decidida no voto. "Quem tiver maioria, leva." Se o governo conseguir concluir a votação da capitalização, Vaccarezza quer antecipar para amanhã a análise do último destaque ao projeto que estabelece o modelo de partilha para a exploração do pré-sal, encerrando a tramitação dos projetos na Câmara.

Uma possível vitória do Planalto na votação desse destaque é ainda menos provável,

como reconhece o próprio Vaccarezza. A emenda propõe divisão igualitária dos royalties de petróleo ? entre todos os Estados.

[<volta>](#)

O Estado de S. Paulo

02 de março

Cemig está perto de comprar a Ampla

Depois de adquirir o controle acionário da Light, a principal distribuidora de energia elétrica do Rio de Janeiro, a Cemig, controlada pelo governo de Minas Gerais com participação da construtora Andrade Gutierrez, está fechando a negociação para comprar a Ampla, que atua no interior do Rio. Segundo fontes, o negócio está praticamente fechado e depende apenas de burocracia interna da controladora internacional da Ampla, a espanhola Endesa.

O Grupo Endesa foi comprado no ano passado numa parceria da italiana Enel com a alemã EON. Os italianos ficaram com os ativos na América Latina. Venderam a empresa de transmissão Terna para a Cemig. Na mesma época, começaram os rumores de venda também da Ampla. Técnicos da Cemig formaram uma missão técnica para tratar da negociação na Itália.

Representantes da Enel, no entanto, negaram a negociação, em outra ocasião.

Outras fontes do setor também comentam que a construtora Odebrecht estaria interessada no negócio e corre por fora na disputa pelos ativos da Ampla, como forma de tentar entrar no segmento de distribuição. Entre suas principais concorrentes na construção civil, a Odebrecht é a única que está presente apenas na geração de energia. A Andrade Gutierrez participa da Cemig/Light. Já a Camargo Correa tem ativos da CPFL, e está diretamente envolvida na criação de uma gigante do setor elétrico, com a possível compra da Neoenergia (Celpe, Coelba e Cosern).

A Odebrecht tem participação no consórcio que está construindo a Usina de Santo Antônio, no Rio Madeira, e já declarou interesse na de Belo Monte, no Rio Xingu. A negociação para criar essa megacompanhia de distribuição de energia está sendo costurada com participação do governo federal, a exemplo das fusões que ocorreram em outros setores.

Para o professor Nivalde Castro, do Grupo de Estudos do Setor Elétrico (Gesel), da UFRJ, há um "rearranjo" do setor no mundo movido pela crise que afetou os balanços de todas as empresas no ano passado. "Os grupos espanhóis e italianos que atuam no Brasil estavam muito endividados porque alavancaram altos investimentos. Ficaram com uma situação difícil e chegaram a ser rebaixados pelas agências de classificação de risco", avaliou.

Para ele, a venda de ativos menos interessantes é a melhor saída para essas companhias reduzirem suas dívidas e se capitalizarem para investimentos mais

interessantes. No caso dos antigos ativos da Endesa, segundo analistas, o menos atrativo seria a Ampla. A companhia espanhola tem uma forte posição nos países vizinhos, mas aqui está representada na Ampla e na Coelce.

"A empresa é um forte player nos países da América Latina, mas não tem planos de investimentos no Brasil. Aqui estão seus ativos menos atrativos. Na distribuidora cearense, pelo menos há pagamento de dividendos, há uma situação mais confortável. Já a Ampla seria a mais fácil de ser descartada", comentou Ricardo Correa, da Ativa Corretora.

Para o analista, a compra da empresa faz sentido para a Cemig, já que a mineira tem o controle da Light. Com a compra da Ampla, acreditam analistas, a Cemig ampliaria sua área de atuação para um mercado próximo ao seu. "Isso dá ganho de escala", lembra o diretor do Centro Brasileiro de Infraestrutura (CBIE), Adriano Pires. Para ele, a extensão da Cemig para o Rio consolida a posição de uma das acionistas da companhia, a construtora Andrade Gutierrez. "Na prática, a construtora tem interesse de correr atrás do prejuízo. Ou seja, quer ampliar sua atuação na área de distribuição para disputar de igual para igual o mercado consumidor com sua principal concorrente, a Camargo Correa, controladora da CPFL", avalia.

[<volta>](#)

Folha de S. Paulo

02 de março

Maquiagem camufla os atrasos nas obras do PAC

Obras têm prazo estendido de um balanço a outro e aparecem como dentro do prazo

Há casos em que conclusão fica para próximo governo, de fatiamento da obra para que parte ocorra no prazo e de sumiço de obra atrasada

O governo federal maquiou balanços oficiais para encobrir um mega-atraso nas principais obras do PAC. Três de cada quatro ações destacadas no primeiro balanço do programa não foram cumpridas no prazo original.

Lançado em 2007 com o objetivo de impulsionar a economia, o Programa de Aceleração do Crescimento é usado hoje pelo presidente Lula para certificar o que seria a capacidade de gerenciamento da ministra Dilma Rousseff (Casa Civil). Pré-candidata ao Planalto, foi apelidada por Lula de "mãe do PAC".

No início do mês passado, Dilma comandou a divulgação do balanço de três anos do programa afirmando que 40% das ações previstas haviam sido cumpridas até aquele momento. Nas principais obras, apontava conclusão de 36%.

Mas esse documento oficial, fartamente ilustrado, passa ao largo dos gargalos de calendário: nele é divulgada uma profusão de carimbos verdes com a palavra "adequado" para cada uma das principais obras, com pequenas exceções de carimbos amarelos ("atenção") e vermelhos ("preocupante").

A maquiagem das informações fica evidente em consultas ao primeiro balanço oficial

do PAC, de maio de 2007, e aos oito seguintes. Neles, descobre-se que muitas das obras que ostentam o carimbo verde passaram por uma revisão de metas e tiveram o seu prazo de conclusão dilatado, sendo que, para algumas delas, o desfecho foi postergado para a próxima gestão.

Isso sem que o governo fizesse menção, de um balanço a outro, à mudança dos prazos. Além da manutenção do carimbo verde em obras com cronograma estendido, os balanços oficiais exibem outras manobras de maquiagem.

Uma delas consiste no fatiamento da obra para que a conclusão de ao menos parte da ação ocorra no prazo. Outra mantém prazo de entrega, mas troca o objeto: em vez de conclusão da obra física, a meta passa a ser só "entrega do projeto".

Além disso, há casos de a ação atrasada simplesmente desaparecer nos balanços seguintes.

O primeiro balanço oficial do PAC se refere ao quadrimestre que vai de janeiro a abril de 2007. Destaca 76 grandes obras e ações, todas com metas estabelecidas. Ao confrontar esse documento com os balanços seguintes -principalmente com o último, o de três anos do programa-, constata-se que 75% dessas obras (57) sofreram atraso no cronograma, sendo 11 delas empurradas para o próximo governo, que assume em janeiro de 2011.

Desse montante de 57 ações que não cumpriram a meta inicial, 38 ainda estão em andamento. Novos cronogramas apontam atraso médio de um ano e meio em relação ao prometido em 2007, mas nos balanços o governo reserva carimbos amarelo e vermelho para apenas seis (16%) delas.

O governo sustenta que o sistema de carimbos é só um referencial para o risco de execução das obras e atribui os atrasos a fatores como chuvas, problemas na emissão dos licenciamentos e adaptações nos projetos.

Entre as obras que o governo prometeu e entregou no prazo estão a Usina Hidrelétrica Salto Pilão (SC), a Petroquímica Paulínea (SP) e o campo de Frade, na bacia de Campos.

Ao lançar a pré-candidatura de Dilma no congresso do PT, no mês passado, Lula elogiou a condução do PAC. "Posso dizer que nunca antes na história do país houve programa de investimento em infraestrutura tão organizado, tão discutido e tão planejado como nós fizemos o PAC."

[<volta>](#)

Folha de S. Paulo

02 de março

Estradas, ferrovias, aeroportos e petroleiros estão atrasados

Um exemplo do atraso não reconhecido nos balanços é o reforço da frota nacional de petroleiros. Um dos lotes previa originalmente a construção e entrega de quatro navios até este ano. Hoje, o governo fala na conclusão do primeiro deles em 31 de dezembro. Mesmo assim, ganhou o carimbo verde.

Já a construção de linhas de transmissão de energia entre Amazonas, Pará e Amapá, que segundo o primeiro balanço deveria ser concluída em dezembro, foi esticada para 2013.

Das 134 ações destacadas no primeiro ano do PAC (2007), 77% (103) não foram ou

não serão concluídas no prazo original. Das 11 obras em aeroportos, 9 (82%) não estão no prazo original. Nas rodovias, também foram 11 ações, sendo 9 descumpridas. Nas ferrovias, 5 das 6 tiveram prazos estendidos.

[<volta>](#)

Jornal do Brasil

02 de março

Petrobras: acordo com Bahiagás

Empresas iniciam este mês o fornecimento para a região sul do estado

A Petrobras e a Bahiagás, distribuidora de gás do estado da Bahia, iniciam, este mês, o fornecimento de gás natural na região sul do estado. As duas companhias assinaram ontem acordo comercial para atendimento ao mercado de Itabuna.

O gás natural para atender esta região será transportado pelo Gasene, gasoduto da integração Sudeste-Nordeste. Com 1.387 km de extensão, o gasoduto interliga as malhas das duas regiões do país, estendendo-se do Rio de Janeiro à Bahia, e permite levar, ao Nordeste, o gás natural produzido nas bacias do Sudeste.

O Gasene contribui para o desenvolvimento da região Nordeste ao aumentar a oferta de gás natural para seus estados.

Os primeiros clientes de gás natural no sul da Bahia são as indústrias Trifil (têxtil) e Nestlé (alimentício) e um posto de Gás Natural Veicular (GNV) que serão atendidos via Gás Natural Comprimido (GNC). Na mesma cerimônia, as três empresas assinaram protocolo com a Bahiagás.

A distribuidora estadual será responsável pelo fornecimento do gás natural. A compressão e transporte do combustível, via carreta, até os consumidores finais será feito pela Companhia de Distribuição de Gás Natural (CDGN).

A entrega do gás por meio de carretas com GNC ocorrerá até o último trimestre de 2010, quando a Bahiagás concluirá a construção do ramal de distribuição que receberá o gás no ponto de entrega do Gasene, em Itabuna, levando-o aos consumidores finais.

O acordo comercial permite a antecipação da entrega de 20 mil m³ por dia de gás à Bahiagás para atender ao mercado de Itabuna.

A expectativa é de que a chegada do gás natural à região adicione 500 mil m³ por dia ao consumo do estado até 2014. A Bahia é o terceiro maior mercado consumidor industrial do produto, atrás apenas de São Paulo e Rio de Janeiro.

Biocombustível A primeira das três unidades de produção de biodiesel da Petrobras, a usina de Candeias, na Bahia, será duplicada. A capacidade de produção será ampliada de 108,6 milhões de litros ao ano para 217,2 milhões de litros ao ano, com

investimentos de R\$ 66 milhões.

A usina de Candeias, inaugurada em julho de 2008 com capacidade de produzir 57 milhões de litros ao ano, foi ampliada em 90% em novembro de 2009, passando para os atuais 108,6 milhões de litros ao ano.

O projeto de aumento de capacidade – também realizado nas unidades de Quixadá (CE) e Montes Claros (MG) – envolveu trabalho conjunto da Petrobras Biocombustível com o Centro de Pesquisas da Petrobras (Cenpes).

Durante a fase de elaboração do plano de negócios 2009-2013, a Petrobras Biocombustível analisou a oportunidade de uma nova ampliação da capacidade de produção da usina em função da sua privilegiada posição logística, o que facilita o recebimento de insumos e a distribuição do produto para os grandes mercados. Serão gerados 185 postos de trabalho no pico das obras.

[<volta>](#)

Valor Econômico

02 de março

No bimestre, peso do PAC no investimento alcança 51%

Os gastos da União ligados ao Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) mais do que dobraram nos dois primeiros meses de 2010. No período, as despesas com obras do PAC totalizaram R\$ 2,267 bilhões, 122% a mais que o registrado no primeiro bimestre de 2009, descontada a inflação. Desse valor, R\$ 2,203 bilhões, ou 97,2%, são investimentos - os 2,8% restantes são inversões financeiras e outros gastos correntes. Com isso, do total investido em janeiro e fevereiro, de R\$ 4,306 bilhões, 51% se refere a obras do PAC. No mesmo período de 2009, o percentual ficou na casa de 41%. Os números são da organização não governamental Contas Abertas, com base em dados do Sistema Integrado de Administração Financeira do Governo Federal (Siafi).

O consultor Gil Castello Branco, da Contas Abertas, diz que a importância do PAC para o governo neste ano é "total", tanto do ponto de vista político como econômico. Gerente do programa, a ministra da Casa Civil, Dilma Rousseff, tem a sua imagem atrelada ao PAC. Se o programa deslanchar, a pré-candidata do PT terá um trunfo eleitoral importante nas mãos.

Castello Branco ressalta também a forte concentração do volume investido com recursos dos "restos a pagar", o dinheiro que sobrou de exercícios fiscais anteriores, em geral ligados a obras em andamento. Dos R\$ 4,306 bilhões investidos no primeiro bimestre, 84% se referem a despesas com "restos a pagar". Segundo ele, hoje há um verdadeiro "orçamento paralelo" constituído por verbas inscritas nessa rubrica. Ainda há R\$ 47,1 bilhões de "restos a pagar" para a União executar, o equivalente a 77% da dotação prevista para investimentos no orçamento deste ano, de R\$ 61,3 bilhões. Apesar dessas questões, ele aponta como ponto positivo o avanço firme do investimento nos últimos anos.

A análise dos gastos com inversões por ministérios aponta, como de praxe, o dos Transportes na liderança. No primeiro bimestre, a pasta investiu R\$ 1,234 bilhão, 72,5% a mais do que no mesmo período do ano passado, descontada a inflação. O Ministério da Defesa aparece em segundo lugar, com inversões de R\$ 707 milhões nos dois primeiros meses do ano, 109% a mais do que em igual intervalo de 2009. O programa de "reaparelhamento e adequação da Marinha" abocanhou R\$ 360 milhões desse total no período, o segundo maior gasto entre todos os programas da União. O que mais levou recursos foi o de "urbanização, regularização fundiária e integração de assentamentos precários", com R\$ 379 milhões. Ele fica sob a alçada do Ministério das Cidades, o terceiro que mais gastou no ano, com R\$ 641 milhões, 164% acima do primeiro bimestre de 2009.

O economista Nelson Marconi, professor FGV-SP e da PUC-SP, acredita que o programa começou a "deslanchar um pouco", depois de um início titubeante. "O aumento do investimento é uma boa notícia, mas a continuidade dessa trajetória depende do que o governo fará com as contas públicas." Controlar a expansão de gastos correntes (pessoal, aposentadorias e custeio da máquina) abrirá espaço para o governo investir mais, além de permitir reduções maiores dos juros, diz ele.

O economista Felipe Salto, da Tendências Consultoria, vai na mesma linha. Ele saúda a expansão do investimento, mas critica o mix que concentra gastos em despesas correntes.

[<volta>](#)

Valor Econômico

02 de março

Antaq aprova terminal da LLX em Itaguaí

A LLX Sudeste, um dos terminais portuários da LLX Logística S.A., empresa do grupo EBX, de Eike Batista, conseguiu a autorização da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para desenvolver seu projeto, que exigirá investimentos de US\$ 740 milhões para movimentar até 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. A diretoria da Antaq deu sinal verde para a LLX Sudeste construir e explorar um terminal portuário de uso privativo misto, dedicado à movimentação de minério de ferro próprio e de terceiros, na Ilha da Madeira, município de Itaguaí, na região metropolitana do Rio de Janeiro.

O projeto da LLX Sudeste prevê o início das operações no segundo semestre do próximo ano. O terminal vai começar a operar com capacidade de 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, mas existe a possibilidade de ampliar esse volume para 100 milhões de toneladas por ano em uma segunda etapa, o que irá exigir investimentos adicionais. Em agosto de 2009, a LLX já havia recebido a licença de instalação do porto do Sudeste, segundo informações da própria empresa.

Segundo apurou o Valor, a LLX apresentou à Antaq estudo de viabilidade técnica com projeções de volumes de movimentação no seu terminal. A proporção de carga própria prevista é de 64% e de carga de terceiros, os outros 36%. O terminal da LLX Sudeste será utilizado para escoar a produção de minério de ferro da MMX, a empresa de

mineração do grupo EBX. A comprovação de carga própria, em caráter preponderante, é uma das exigências para a outorga de autorizações a terminais privativos de uso misto, segundo o novo marco regulatório dos portos fixado pelo decreto nº 6620/08, que definiu as novas regras para investimentos privados no setor portuário brasileiro. Segundo a agência reguladora, as cargas próprias declaradas pela LLX Sudeste justificam a implantação do terminal. Além do estudo de viabilidade, a empresa apresentou à Antaq previsões sobre o fluxo de caixa e sobre a taxa interna de retorno do empreendimento. Essa taxa ficaria em 17% considerando-se só a operação do terminal com cargas próprias. Quando se considera a movimentação de cargas próprias e de terceiros, a taxa interna de retorno sobe para 23%.

Procurada pela reportagem, a LLX não se manifestou. No processo na Antaq, a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ), autoridade portuária responsável pelo porto de Itaguaí, prestou informações à agência sobre questionamentos relacionados a uma possível interferência do terminal da LLX nas outras operações do porto. Os canais de acesso ao porto de Itaguaí poderão absorver, segundo a Companhia Docas, o aumento de tráfego marítimo representado pelo projeto da LLX Sudeste. O presidente da Companhia Docas, Jorge Luiz de Mello, informou que estão previstos investimentos de cerca de R\$ 250 milhões nos canais do porto na segunda fase do Programa de Aceleração do Crescimento, o chamado PAC 2. Uma das intervenções esperadas é o alargamento e aprofundamento do canal que leva ao novo terminal da LLX, disse Mello. Também são previstas obras no canal principal de acesso ao porto. A análise realizada pela Antaq buscou assegurar ainda que as obras do terminal da companhia de logística não venham a interferir na construção de um estaleiro e de uma base naval da Marinha a serem instalados em área contígua ao porto organizado de Itaguaí. A Marinha comunicou à CDRJ, segundo consta do processo da Antaq, que os projetos de seu estaleiro e base naval estão "harmonizados" com o terminal da LLX. "Trabalhamos a seis mãos", disse o presidente da CDRJ. A Secretaria Especial de Portos (SEP) também se manifestou de forma favorável à construção e exploração do terminal da LLX Sudeste.

[<volta>](#)

Webtranspo

02 de março

Campina do Simão terá R\$ 10,9 mi para acesso rodoviário

Na última quinta-feira, 25, Rogério Tizzot, secretário dos Transportes do Paraná assinou, em Campina do Simão, região Central do Estado, uma ordem de serviço para pavimentação da estrada de acesso ao município. Conforme anunciado, com a aplicação de R\$ 10,9 milhões, serão asfaltados 16,8 quilômetros, da via que liga o distrito de Cerro Verde à PR-364.

“Sabemos que esta é uma obra importante para a comunidade. Ela vai garantir trafegabilidade no local, além de beneficiar o transporte da população. Com a conclusão das obras, o município estará ligado à malha rodoviária do estado, o que trará, sem dúvida, desenvolvimento”, destacou o secretário.

Para o prefeito do município, Emilio Lazzaretti, a pavimentação asfáltica será fundamental para o desenvolvimento do município. “Campina do Simão precisava urgentemente dessa obra. Nunca seremos uma cidade desenvolvida sem esta ligação asfáltica. Como criar empregos se não há ligação de asfalto. Muitas empresas nos procuram, mas hesitam em se instalar na cidade por não termos uma rodovia de qualidade”, argumentou.

Outros acessos

O governo paranaense também divulgou que estão em fase final os trabalhos de pavimentação do acesso a Diamante do Sul (PR-670), no Oeste do Estado, com 12,6 quilômetros de extensão. Os investimentos são de R\$ 7,7 milhões.

Em Cerro Azul, na Região Metropolitana de Curitiba, foram investidos R\$ 31 milhões na pavimentação da estrada que liga o município a Rio Branco do Sul.

Foram aplicados R\$ 2 milhões na pavimentação do acesso que liga Ariranha do Ivaí a Ivaiporã, no Vale do Ivaí.

Outro R\$ 1,5 milhão foi aplicado para asfaltar a estrada municipal entre a PRC-466 e Boa Ventura de São Roque, e R\$ 5,3 milhões para integrar Reserva do Iguaçu à Usina de Segredo e ao município de Foz do Jordão.

[<volta>](#)

Webtranspo

02 de março

Trilhos da Ferrovia Norte-Sul alcançam estado do Tocantins em outubro

Matheus Maurício Ramos, gerente do Departamento Comercial e Logística da Ferrovia Norte Sul/Valec, anunciou nesta semana que os trilhos da Ferrovia Norte-Sul começaram a ser instalados em Tocantins em outubro. Para a ocasião, também está prevista a finalização das obras estruturais da Plataforma Multimodal Porto Nacional/Palmas.

Com isso, a expectativa do estado tocantinense é que até o fim deste ano esteja concluído o trecho até a divisa com o estado de Goiás, o que resultará em um traçado de 853 quilômetros, considerado o maior entre os estados beneficiados pela obra.

Os trilhos já chegaram ao Rio Tabocão, no município de Fortaleza do Tabocão, a 153 quilômetros de Palmas. Estão finalizados 51% dos trabalhos entre a plataforma de Porto Nacional/Palmas até o Córrego Jabuti, com 99,8 quilômetros, com previsão de término em julho deste ano.

Ramos informou que as operações no Pátio de Colinas, com destino ao Porto de Itaqui, em São Luís do Maranhão, serão iniciadas em março com o transporte de soja. Segundo ele, o pátio de Porto Nacional/Palmas, com aproximadamente 5,5

quilômetros, é o maior em toda a extensão da ferrovia com diversos lotes destinados à movimentação de grãos, contêineres, carga geral, fertilizantes e combustíveis.

A Petrobras adquiriu o maior lote da plataforma, em torno de 120 mil metros quadrados, destinado a movimentação de combustível, para a instalação de um centro de distribuição.

De acordo com a Valec Engenharia, Construções e Ferrovia S/A desde 2003 foram construídos 356 quilômetros de trilhos. E mais 1003 quilômetros serão entregues neste ano. Até abril, o número de empregos diretos deve atingir 16.638 postos diretos e mais de 50 mil indiretos.

[<volta>](#)

Webtranspo

02 de março

Encontro coloca em pauta expansão da Ferroeste até o Rio Grande do Sul

Em audiência pública, realizada na última quarta-feira, 24, responsáveis pelo projeto de construção da Ferrosul, entre eles Samuel Gomes, presidente da Ferroeste, defenderam a expansão da ferrovia até Passo Fundo, na região Norte do Rio Grande do Sul, e a criação da Ferrosul.

O “Encontro Regional de Mobilização pela Ferroeste”, segundo Juliano Roso, um dos coordenadores do Comitê Pró-Ferrosul, tem por objetivo “criar uma clima de unidade em prol da ferrovia que vai necessitar de força política para frutificar”, disse.

Para ele, “a importância do projeto para o Norte e Noroeste gaúcho é estratégica”, já que Passo Fundo é um pólo econômico importante na área do agronegócio e da indústria de máquinas.

Em outubro, a Ferroeste havia feito uma audiência pública em solo gaúcho, no município de Nonoai, para discutir o novo ramal que pretende construir até Chapecó e que vai colocar uma grande região produtiva do Norte e Noroeste gaúcho na área de influência da ferrovia. Na ocasião foi elaborada a Carta de Nonoai, “certidão de nascimento da Ferrosul”, de acordo com declaração do presidente Samuel Gomes.

Na consideração de João Viane Rubim, prefeito de Nonoai (RS), “o projeto é altamente viável e vai entrar no PAC”. “Todos estão enxergando a ferrovia passando por aqui”, completou.

Uma das premissas da reunião em Passo Fundo foi “atualizar o conjunto de passos dados desde o início da mobilização para a criação da Ferrosul e evoluir para a discussão do traçado no Rio Grande do Sul a partir dos estudos existentes”, disse Gomes.

O presidente da Ferroeste declarou que “manifestações como esta da comunidade de Passo Fundo demonstram que a transformação da Ferroeste em Ferrosul é uma necessidade percebida pelo conjunto da sociedade e dos governos da região Sul do Brasil”, observou.

Ferrosul

Gomes ressaltou que a criação da Ferrosul visa impulsionar todo um conjunto de projetos ferroviários em andamento, como a ligação do Mato Grosso do Sul e do Paraguai ao Porto de Paranaguá e a ferrovia da integração que conectará o porto de Itajaí e a ferrovia litorânea catarinense, articulando essas linhas entre si e à ferrovia Norte-Sul, e também aos modais rodoviários, hidroviários e aeroportuários e aos portos da região.

Com isso, a Resolução Codesul nº. 1.042 manifesta “a evidência de que a construção de novas ferrovias no Norte, Nordeste, Centro Oeste e Sudeste brasileiro, atualmente planejadas e executadas pelo Governo Federal, somente se completa como projeto de integração nacional quando a ferrovia Norte-Sul interligar-se, em bitola larga, com os trilhos da Ferroeste em Maracaju, no Mato Grosso do Sul, para que, com isso, os portos do Sul do Brasil e não apenas os das demais regiões do País, possam contar com conexões com o interior do território com linhas modernas e de alta capacidade”.

[<volta>](#)

Webtranspo

02 de março

Paraná construirá ponte sobre o Rio Chopim, na PR-459

O governo paranaense construirá uma ponte sobre o Rio Chopim, na PR-459. A obra – que será realizada no trecho que liga o município de Clevelândia ao distrito de São Pedro, em Mangueirinha, região Sul do Estado – está orçada em R\$ 7,1 milhões.

Conforme divulgado, a nova estrutura de 200 metros de extensão criará uma ligação direta entre os dois municípios e acabará com os transtornos da população que depende de balsa para atravessar diariamente o rio.

Além do custo - R\$ 6,00 para motos, R\$ 8,00 para carros, R\$ 10,00 para caminhões e R\$ 12,00 para ônibus -, a travessia pela embarcação tem horário limitado entre 6h e 22h.

“Naturalmente o movimento no trecho ficará mais intenso ao estabelecer uma nova ligação na região. Por esse caminho a viagem entre as duas cidades diminuiu em 50 quilômetros”, explica Rogério Tizzot, secretário dos Transportes.

Para o prefeito da cidade de Clevelândia, Ademir José Gheller, a ponte será um propulsor do desenvolvimento. “Em pouco tempo teremos mais condições de atrair

empresas para a região, já que a ponte vai possibilitar uma via movimentada pela agricultura, pelo comércio e pela população municípios”, finalizou.

[<volta>](#)

Porto Gente

02 de março

Assessor da SEP confirma implantação do Porto sem Papel em Vitória

Vitória será o segundo porto a ter implantado o projeto Porto Sem Papel. A confirmação do cronograma, já publicado pelo **PortoGente**, é de Luis Claudio Santana Montenegro, assessor da Secretaria Especial de Portos (SEP) e que representa o órgão no Conselho de Autoridade Portuária no Espírito Santo (CAP). O primeiro a receber o projeto será o Porto de Santos (SP) provavelmente no dia 8 de abril próximo, segundo Montenegro. Depois de Vitória, será a vez do Porto do Rio de Janeiro.

"A estratégia de implantação passa por um momento de desenvolvimento do sistema. A ideia é de que em meados de março comecem a treinar os anuentes dos portos para conhecer e entender o sistema. Fiscais e operadores de ponta também serão treinados". Montenegro explica que se terá uma base, mas que não serão descartadas as realidades regionais.

O orçamento para o Porto sem Papel consta do no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC). Depois da implantação do projeto em Santos, a SEP irá avaliar os valores a serem aplicados nos demais portos. Contudo, Montenegro disse que existe a possibilidade de que as implantações sejam realizadas paralelamente. "Santos é o primeiro pela sua complexidade. Conforme o andamento em Santos vai para Vitória".

Rastreando cargas

O assessor da SEP adiantou que existe um anteprojeto denominado Carga Inteligente, que consiste no rastreamento das cargas para agilizar as liberações. Para sua implantação o Governo Federal, por meio da SEP, firmou parceria com a empresa Unisys Corporation, que fará o estudo de viabilidade. Para esse estudo, já estão disponíveis US\$ 600 mil.

"A ideia é analisar quais as alternativas tecnológicas existentes para rastrear a carga da origem ao porto ou do porto ao destino final atendendo a exigências dos norte-americanos". Os Estados Unidos querem saber quais os caminhos para as cargas numa ação preventiva de segurança contra possíveis movimentos terroristas. O projeto ainda está embrionário. "Tem que desenvolver sistemas, tecnologias, integrações com autoridades etc. O rastreamento é parte complementar do Porto sem Papel e o Porto de Vitória pode ser contemplado com esse projeto também".

Outro projeto em andamento para o Porto de Vitória é a organização do acesso ao complexo portuário sem perda de tempo. Segundo Montenegro, há estudos para a criação de uma organização de acesso ao porto que incluirá o sequenciamento de autorizações para acesso evitando congestionamentos. O projeto será conjunto entre

prefeituras da Grande Vitória, Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e CAP. “Esse é um projeto importante e urgente”. A fonte de recursos para sua implantação ainda não foi definida.

[<volta>](#)

Jornal do Commercio

02 de março

Revitalização do Porto do Recife é aprovada

Após três anos de análise, foi aprovado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) o projeto que visa transformar os armazéns 10 a 16, pertencentes ao Porto do Recife, em um complexo integrado comercial, hoteleiro, de convenções e de exposições. Orçado em R\$ 108 milhões, todo empreendimento deverá ser construído e operado pela iniciativa privada, que irá pagar ao porto pelo uso da área por 25 anos - prazo que poderá ser renovado por igual período.

A aprovação foi publicada ontem no Diário Oficial da União. Agora, resta o Tribunal de Contas da União (TCU) analisar os principais pontos do edital para permitir que ele seja lançado. O projeto foi encaminhado à Antaq em 17 de dezembro de 2007. Desde então, por falta de documentos obrigatórios e retificações em alguns aspectos, passou por várias versões.

“Na verdade, ele foi encaminhado por partes pelo governo do Estado. Após várias diligências, chegamos a melhor solução para o porto. Foi um processo de aperfeiçoamento”, explicou o diretor-relator do projeto na Antaq, Tiago Lima. Com a publicação de ontem, já apareceram interessados. Um fundo de investimentos privados procurou o Porto do Recife em busca de maiores informações. Os armazéns que serão arrendados fazem parte da área não-operacional do ancoradouro, ou seja, a parte onde não há movimentação de cargas ou passageiros.

O grupo que vencer a licitação pagará, no mínimo, 10% do valor total do empreendimento ao Porto do Recife – que são R\$ 10,8 milhões - ao longo do período de arrendamento. De acordo com o projeto, a área está apta a receber um hotel, um centro de convenções e de exposições, uma marina onde poderão atracar desde embarcações menores e particulares (lanchas e pequenos barcos) a navios de cruzeiro, estabelecimentos voltados para compras e entretenimento, e escritórios empresariais. As operações do complexo devem começar cinco anos depois de oficializado o ganhador do processo licitatório, alertou o diretor da Antaq.

O Porto do Recife tem um mês para encaminhar o projeto ao TCU, que emitirá seu parecer em até 30 dias. Hoje, o presidente do ancoradouro recifense, Sileno Guedes, segue para Brasília para agilizar os trâmites dessa segunda etapa. “Em paralelo à deliberação do TCU, vamos começar a detalhar o projeto de arquitetura e de urbanismo em conjunto com a Prefeitura da Cidade do Recife e o Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan). Precisamos definir como irá ficar a nova paisagem com o empreendimento”, complementou Guedes.

O futuro empreendedor do complexo poderá sublocar as áreas para os diversos agentes econômicos previstos no projeto. Isso significa que o vencedor da licitação irá construir o hotel, mas poderá negociar com um grupo hoteleiro a sua operação. O mesmo acontecerá para o centro de compras e os locais voltados para entretenimento – como bares e restaurantes. Quando estiver concluído, o empreendimento irá mudar a cara da região no Bairro do Recife. Ele faz parte, inclusive, de um projeto antigo e bem maior de revitalização da área, batizado de Complexo Turístico Cultural Recife/Olinda, comentou Sileno Guedes.

[<volta>](#)

Portos e Navios

02 de março

Petrobras aprova encomenda de 7 navios do Programa EBN

Até o final deste mês a Petrobras deve assinar contrato de afretamento dos últimos sete de um total de 19 navios que integram o chamado Programa EBN. A contratação foi aprovada na reunião de diretoria da estatal realizada na última sexta-feira, 26. A empresa de navegação King Fish vai contratar três navios de 45 mil tpb destinados ao transporte de produtos escuros na cabotagem. Já a Pancoast Navegação, subsidiária da grega Pancoast Trading, conquistou o contrato de quatro navios de 30 mil tpb, sendo dois para o transporte de produtos claros e dois para produtos escuros. Atualmente a Pancoast opera no transporte de graneis secos com navios afretados e o graneleiro "Mimosa K", ex-"Lily", comprado em 2007 da Aliança Navegação.

A encomenda da Pancoast deverá ser feita ao estaleiro Rionave, que funciona nas instalações do antigo estaleiro Caneco, no Caju, Rio de Janeiro. O projeto é da Projemar e as obras devem ser iniciadas no início do próximo ano. Até lá o estaleiro deverá passar por obras de modernização. As empresas pretendem utilizar recursos do Fundo da Marinha Mercante, mas ainda não têm aprovação de prioridade para os financiamentos.

O programa EBN prevê o contrato de afretamento por período de 15 anos de navios operados por empresas de navegação brasileiras e construídos em estaleiros nacionais. Todos os navios devem entrar em operação até 2014.

No final de dezembro a Petrobras já havia assinado três contratos. Um com a Navegação São Miguel para três embarcações de 4,5 mil tpb destinadas ao transporte de bunker e que serão construídas no estaleiro do próprio grupo. Outro com a Delima Comércio e Navegação do mesmo tipo só que de 2,5 mil tpb e que serão contratados ao estaleiro Renave Enavi, também do grupo do armador. E ainda três navios de 45 mil para o transporte de produtos claros e contratados pela Global Transportes Oceânicos. Em janeiro foi assinado com a Empresa de Navegação Elcano o contrato de afretamento para três navios gaseiros com capacidade para 7 mil metros cúbicos. Os navios deverão ser construídos no estaleiro Itajaí, que também pertence ao grupo espanhol Elcano.

Segundo a Petrobras, as contratações visam reduzir a dependência externa do mercado de fretes marítimos e contribuir para a geração de empregos no Brasil.

[<volta>](#)

Diário de Pernambuco

02 de março

Porto terá complexo comercial

Arrendamento // Antaq aprovou edital de licitação para área portuária do Recife, que terá investimentos de R\$ 108 milhões

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) aprovou na última quinta-feira o edital de licitação para arrendamento da área do Porto do Recife.

Porto do Recife vai arrendar 34 hectares que serão explorados como complexo comercial e hoteleiro, com centro de convenções e marina

O projeto permitirá a reforma e utilização do espaço entre os armazéns 10 e 18, num total de 34 hectares na área central do Recife, transformando a área num complexo comercial e hoteleiro. A decisão da Antaq será publicada na próxima segunda-feira no Diário Oficial da União.

O arrendatário que vencer a licitação poderá explorar a região, incluindo os armazéns e os pátios externos da região portuária, pelo período mínimo de 25 anos - renováveis por mais 25 anos. O projeto de viabilidade econômica já aguardava três anos pela aprovação da agência reguladora.

A previsão de investimento total é de R\$ 108 milhões e inclui a implantação de um centro de convenções e exposições, uma marina e uma área reservada para a instalação de escritórios empresariais.

"Sigo para Brasília na próxima terça-feira para dar prosseguimento às exigências da legislação, que determina que o edital seja enviado ao Tribunal de Contas da União. O TCU tem o prazo de 30 dias para se manifestar. A partir daí, caberá ao governador decidir se haverá a licitação nos moldes já apresentados", explica Sileno Guedes, presidente do Porto do Recife.

Prazos - Segundo Guedes, a partir da aprovação da Antaq e, por consequência, do TCU, o governo deve se reunir com representantes da Prefeitura do Recife, do Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (Iphan) e dos demais envolvidos no debate sobre a revitalização da região para decidir como serão feitas as próximas etapas. Permanecendo a decisão de licitar o arrendamento do terreno, a empresa vencedora terá o prazo máximo de cinco anos para concluir a revitalização, com implementação total do projeto. Neste período, a arrendatária pagará no mínimo 10% do valor total previsto para o período de operação (mínimo de 25 anos). Durante a operação, o valor pago mensalmente pelo uso da região foi calculado em R\$ 2,63 por metro quadrado, por mês (valores de 2007).

"No anteprojeto havia previsão de implantar hotel, marina, centro de convenções. Temos que atualizar a discussão, mas acredito que não haverá maiores problemas, pois há sintonia com a prefeitura, o Iphan e os demais", considera Sileno Guedes.

[<volta>](#)

Agência Estado

02 de março

Usiminas e Gerdau anunciam metas

Usiminas e Gerdau anunciaram na última semana que pretendem avançar no setor de mineração, mas demonstraram focos distintos em seus planos. Enquanto a Usiminas sinalizou que pretende seguir os passos da CSN, primeira siderúrgica a anunciar que faria a segregação dos ativos de minério de ferro, a atuação da Gerdau no mercado da matéria-prima deverá ser mais modesta, pelo menos no curto prazo, com foco em assegurar 80% do minério necessário para a produção de aço na Açominas, em Ouro Branco. A nova empresa, a ser criada pela Usiminas, reunirá negócios de exploração de minério de ferro e atividades de logística relacionadas. Segundo o presidente da companhia, Marco Antonio Castello Branco, a participação da Usiminas no capital dessa empresa não deve ser inferior a 51%.

A Usiminas tem interesse em ter um sócio estratégico de longo prazo no negócio de mineração e já sinalizou que poderá abrir o capital da nova empresa. A companhia mantém contato com vários investidores estratégicos, que se mostraram interessados no negócio de mineração. A estratégia da companhia se assemelha à da CSN, que tomou a decisão de segregar, no primeiro trimestre, seus ativos de mineração e logística das demais atividades para posteriormente abrir capital da nova empresa ou vender uma fatia para um sócio. É possível também que as duas possibilidades sejam colocadas em curso.

A CSN já divulgou ao mercado, diversas vezes, sua intenção de abrir capital da Casa de Pedra. Em 2009, a CSN vendeu 40% da mineradora Namisa para um consórcio asiático. Não está decidido se a nova empresa, que será formada com a cisão dos ativos de mineração, vai incluir a participação da CSN na MRS Logística. Segundo o analista da Geração Corretora Rafael Weber, a segregação dos ativos de mineração pode contribuir para dar mais visibilidade desse negócio da Usiminas para o mercado. "O ativo de mineração da Usiminas está mal precificado, sem aparecer nos resultados", diz Weber. A CSN divulgou várias vezes que a soma das partes da companhia é maior que o todo e que a venda de participação em mineração poderá valorizar esse negócio. Na avaliação de outro analista, que não quis ser identificado, a Usiminas costuma ser mais conservadora que a CSN ao anunciar suas intenções, mas ressaltou que "o mercado tem dado o benefício da dúvida à CSN" desde que a companhia começou a divulgar que quer abrir o capital da Casa de Pedra.

Segundo ele, a tendência é que o anúncio de que a Usiminas pretende segregar as atividades de mineração e buscar um sócio estratégico que contribua para valorizar os papéis da companhia. Mais do que a cisão dos ativos de mineração, o foco da Usiminas em agregar valor ao aço pode contribuir para a valorização das ações da

Usiminas, conforme o analista.

Ao comentar os resultados do quarto trimestre, o presidente da Gerdau, André Gerdau Johannpeter, afirmou que a empresa poderá fazer negócios com uma empresa de mineração ou iniciar a exportação do minério de ferro, mas destacou que, nos próximos dois anos, a sua prioridade é atingir 80% de autossuficiência em minério de ferro para a produção de aço.

"A Gerdau olha para a mineração mais do ponto de vista do custo e não como receita. Já a Usiminas está muito mais próxima da CSN na intenção de desenvolver o negócio de minério e vender (a matéria-prima)", diz o analista do banco Sicredi Carlos Kochenborger. Não se espera que a concorrência com Usiminas e Gerdau em minério de ferro ameace a CSN no curto prazo.

Nos cálculos de Kochenborger, a CSN deve produzir cerca de 39 milhões de toneladas este ano, enquanto a produção da Usiminas será de 7 milhões de toneladas. A produção de minério da Gerdau é estimada em 3,3 milhões de toneladas. O analista da SLW Pedro Galdi destaca que não há muitos ativos minerários disponíveis para venda no Brasil.

[<volta>](#)

Portos e Navios

02 de março

Minério cearense é cobiçado por empresas nacionais

Empresas nacionais negociam com uma firma carregadora a exportação de minério cearense. Primeira exportação do Estado chega a 60% de carregamento do navio Apóstolos, que deve estar pronto para seguir viagem à China amanhã
Imagem da área onde está o carregamento de minério de ferro no Porto do Pecém
(Foto: Evilázio Bezerra)

Cinco empresas nacionais negociam com a Tecer Terminais Portuários o contrato de carregamentos de minério de ferro e manganês do Ceará para exportação, informou ao O POVO uma fonte ligada à empresa.0

``São brasileiras, mas vão explorar minério de ferro e manganês no Ceará. Tem uma que vai começar a extrair no segundo semestre. Essa é de Goiás``, disse.

O nome das empresas ainda se mantém em sigilo, mas conforme repassou, algumas empresas já solicitaram licença de exploração e estão em fase avançada de negociação com a Tecer.

O Ceará passa por um momento de redescoberta do seu potencial para exploração e exportação de minério. O cenário é considerado favorável em função da grande quantidade de pequenos jazimentos de minério de ferro; produto de qualidade; logística barata e pelo interesse do mercado chinês, conforme vem defendendo o Governo do Estado.

A Agência de Desenvolvimento do Ceará (Adece) estima um potencial de 12 milhões de toneladas por ano de minério de ferro, conforme O POVO informou em reportagem dia 23 de fevereiro.

As empresas interessadas no produto cearense são de Goiás, duas do Bahia, duas do Rio Grande do Norte, e uma local, informou a fonte da Tecer.

Conforme o chefe do distrito Departamento Nacional de Produção Mineral (DNPM) no

Ceará, há duas concessões de lavra para extração de manganês em Quiterianópolis e Novo Oriente para a Libra & Ligas do Brasil S/A. Mas esses processos são de 1959.
Parceria

A empresa chinesa Globest, que realiza a primeira exportação de minério de ferro do Estado, se mantém silenciosa quanto às possíveis parcerias com outras grandes empresas chinesas. O POVO apurou, no entanto, que estão nos planos trabalhar em conjunto. ``Não há nada concreto, mas a gente está aberto``, afirmou uma fonte ligada à diretoria da empresa.

A Globest investe em um mercado antes desacreditado no Ceará. Mesmo enfrentando dificuldades, a empresa afirma continuar acreditando em bons negócios.

``Não é fácil o que a Globest está fazendo. A gente já acreditava que era possível. Mas o mercado depende de uma série de fatores.

No caso da Globest, foi um pioneirismo. No passado, talvez pensasse duas vezes para fazer. Se analisar que tipo de empresa está no mercado, vai entender que uma experiência dessa só se faz quando se enxerga uma oportunidade. Estamos tentando conseguir o negócio``, declarou.Andreh Jonathas.

[<volta>](#)

Terra Brasil

02 de março

Maracanã inicia obras para a Copa do Mundo de 2014

Foi dado o pontapé inicial para um novo Maracanã, que entrará em campo reformado e com novidades para a Copa do Mundo de 2014.

- » Ato marca cessão de terreno à Grêmio Arena
- » Valcke critica Morumbi e avisa: Brasil não pode perder tempo
- » Chefe de polícia vê Brasil mais violento que África do Sul
- » Clique e saiba o que é Futweet

Na última segunda-feira, um grupo de trabalhadores começava as perfurações no instável solo dos arredores do estádio, sondando as condições para a instalação de quatro grandes rampas.

Serão 45 dias de ralação até que tudo esteja aprovado para a construção dos novos acessos, que possibilitarão a saída de todos os torcedores em apenas oito minutos. Hoje, é estimado que este tempo seja de aproximadamente 25 minutos.

"É a primeira etapa das obras, impostas pelo cronograma da Fifa", afirmou a secretária estadual de Turismo, Esporte e Lazer, Marcia Lins. "As rampas serão construídas com o Estadual ainda em andamento, mas sem impacto para o público. Em abril, a CBF, a Fifa e a Federação fazem uma avaliação para saber quando o estádio terá que ser interditado".

Isso quer dizer que, por exemplo, se o Flamengo chegar à final da Libertadores, o palco da partida poderá não ser o estádio. "A prioridade é preparar o Maracanã para a Copa", disse Marcia Lins. "Parte do Campeonato Brasileiro deste ano, ou até mesmo todo o torneio, certamente será afetado".

Grande parque público

A conclusão das obras, com orçamento total de R\$ 600 milhões (R\$ 400 milhões vêm do BNDES e o restante do governo do estado), está prevista para dezembro de 2012. Na parte interna, serão alteradas as áreas VIP, de imprensa e vestiários, entre outros pequenos ajustes. Também está prevista uma grande reurbanização do entorno do estádio.

"A ideia é que o Maracanã cresça e se transforme em um grande parque público, incorporando até a Quinta da Boa Vista", afirmou a secretária.

O Maracanã já sofreu várias intervenções. Em 1999, foram colocadas cadeiras no arco superior, que tinha apenas cimento. Outras modificações foram realizadas no Pan de 2007.

[<volta>](#)