



DECISÃO

RIO

**INVESTIMENTOS
2010.2012**



MATERIAL DIGITAL

Todo o conteúdo do Decisão Rio 2010-2012 e seu exclusivo mapeamento dos investimentos no software Google Earth, com instruções de instalação e utilização, estão disponíveis no material digital do Decisão Rio 2010-2012, que traz ainda informações sobre o Sistema FIRJAN e os parceiros do estudo.

Sistema FIRJAN – Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro
Presidente: Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira

Conselho Empresarial de Infraestrutura
Presidente: Mauro Ribeiro Viegas Filho

Diretoria Geral do Sistema FIRJAN
Diretor: Augusto Franco Alencar

Diretoria de Desenvolvimento Econômico
Diretora: Luciana Costa M. de Sá

Centro Internacional de Negócios
Diretor: Amaury Temporal

Documento elaborado pela Gerência de Infraestrutura e Novos Investimentos
Gerente: Cristiano Prado M. Barbosa

Equipe Técnica:
Arabela de Paula Ferreira Pinto
Daniela Brayner dos Santos
Flávia Almeida Costa Barros
Nadia Maria Ribeiro Guedes
Riley Rodrigues de Oliveira
Tatiana Lauria Vieira da Silva

Estagiários:
Letícia Baierl Melo
Natália de Souza Salomão
Rogério Falcão Pereira
Vinícius Gomes Dominato Ferreira

Contato:
www.frjan.org.br/decisaorio
decisaorio@frjan.org.br
Av. Graça Aranha, nº 1 – 10º andar – CEP: 20030-002 – Rio de Janeiro – RJ
Tel: + 55 (21) 2563-4196
Fax: + 55 (21) 2563-4061

A versão em inglês impressa deste documento está disponível no endereço acima, e a digital pode ser baixada diretamente do site. Versões em outras línguas também podem estar disponíveis. Este documento foi elaborado com base nas informações disponíveis até julho de 2009.

SUMÁRIO

05

Apresentação

07

Introdução

09

Sumário Executivo

13

Rio de Janeiro: quatro eixos de desenvolvimento e uma clara visão de futuro

19

Investimentos anunciados para o período 2010-2012 no Rio de Janeiro

27

Descrição dos investimentos e oportunidades

61

Investimentos potenciais e oportunidades futuras

67

Parceiros

73

Anexos

APRESENTAÇÃO

BOAS OPORTUNIDADES, NOVOS NEGÓCIOS

Os bons ventos sopram em direção ao Estado do Rio de Janeiro, trazendo boas oportunidades e novos negócios. Boas oportunidades, porque a nossa vocação para o crescimento supera com otimismo, trabalho e números positivos a recente turbulência econômica global. E novos negócios, porque vivemos um momento oportuno de investimentos públicos e privados que movimentarão recursos anunciados em R\$ 126,3 bilhões nos próximos três anos.

Essa é a garantia dada pela diversificada economia fluminense, a segunda do país em Produto Interno Bruto, que não perdeu seu vigor diante das incertezas econômicas. Ao contrário, acreditamos na possibilidade da revitalização do ciclo do desenvolvimento sustentado, sobretudo pela força da indústria, que aponta em direção a empreendimentos sólidos no Rio de Janeiro.

É por acreditar em nosso futuro que o Sistema FIRJAN apresenta seu estudo Decisão Rio – Investimentos 2010-2012, mapeamento dos investimentos previstos para o Estado, com o objetivo de nortear empresários e investidores rumo ao crescimento econômico-social. É mais uma contribuição para o setor produtivo, e um instrumento eficaz para a identificação de novos negócios e oportunidades.

Além disso, o Sistema FIRJAN está pronto para ajudar atuais e futuros investidores e empresários a navegar nos bons ventos do Estado do Rio de Janeiro. Para isso, disponibiliza uma ampla rede de ensino e qualificação profissional, de centros de tecnologia e serviços de orientação técnica, além de promover o planejamento de ações do poder público que beneficiam o desenvolvimento sustentável e trazem melhor qualidade de vida à nossa população. Assim, o Sistema FIRJAN se orgulha de estar promovendo a competitividade empresarial, a educação e a qualidade de vida dos trabalhadores e da sociedade, contribuindo para o desenvolvimento sustentável do Estado do Rio de Janeiro. Que os ventos da prosperidade tragam bons negócios a todos.

Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira
Presidente do Sistema FIRJAN



INTRODUÇÃO

A Gerência de Infraestrutura e Novos Investimentos do Sistema FIRJAN realiza anualmente uma pesquisa sobre as intenções de investimentos no Estado do Rio de Janeiro, intitulada Decisão Rio, junto aos próprios investidores privados e estatais, para um período prospectivo de três anos. O seu objetivo é mostrar as tendências de investimentos e apresentar oportunidades de negócios aos tomadores de decisão do setor público e da iniciativa privada.

A presente edição, que compila valor de investimentos da ordem de R\$ 126 bilhões em mais de 100 projetos anunciados até o mês de julho de 2009 para o período 2010-2012, apresenta um Estado que, em um momento de crise mundial, se destaca pela manutenção das intenções de investimento em patamar elevado, tornando-se, portanto, um porto seguro para empresários em busca de negócios e de oportunidades no mar revolto da economia mundial.

O Decisão Rio 2010-2012 traz, ainda, novidades. Primeiro, revela uma clara visão de futuro para o Estado do Rio de Janeiro, indicando que as oportunidades não se encerrarão no futuro próximo. Segundo, apresenta maiores detalhes sobre os grandes investimentos anunciados e acrescenta informações advindas de estudos técnicos do próprio Sistema FIRJAN sobre os mesmos, como forma de aumentar o conhecimento público dos impactos e oportunidades que eles gerarão. Terceiro, expande o mapeamento dos investimentos no software Google Earth, ação inovadora em termos mundiais realizada pelo Sistema FIRJAN, incluindo agora fotos atualizadas e mais vídeos sobre os investimentos em andamento no Estado. Essa ferramenta permite que o investidor compreenda o potencial não só a partir do lócus do investimento, mas também pelo seu status, evidenciando ainda mais as vantagens de se empreender no Rio de Janeiro. Por fim, traz uma seção inteiramente nova com detalhes de parceiros do Decisão Rio, na qual as empresas Caixa Econômica Federal, RJZ Cyrela Construtora e Empreendimentos Imobiliários Ltda e Veirano Advogados se apresentam e demonstram o que podem oferecer aos empresários nacionais e internacionais que buscam encontrar sua oportunidade no mundo de investimentos que o Rio de Janeiro está recebendo.

Ao realizar esse mapeamento e oferecê-lo ao público e aos investidores, o Sistema FIRJAN tem a certeza de estar contribuindo para o desenvolvimento econômico fluminense e para a atração de novos investimentos para o Estado. Com ele, o Rio de Janeiro certamente deixará de ser uma opção para se tornar, definitivamente, uma Decisão.

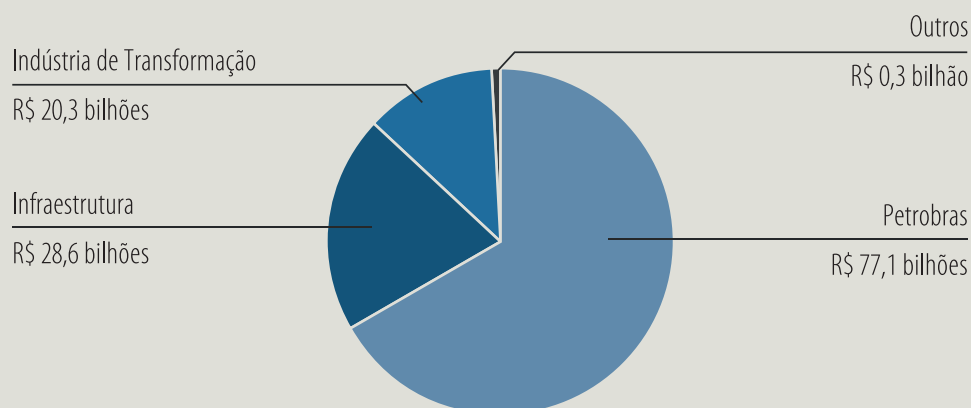
SUMÁRIO EXECUTIVO

O Decisão Rio 2010-2012 apresenta um Rio de Janeiro dinâmico, com investimentos anunciados para o período no valor de R\$ 126,3 bilhões. O estudo permite observar que, apesar da crise financeira mundial ter afetado a decisão de investimento de algumas empresas, os grandes empreendimentos que já estavam em andamento foram mantidos e novos foram anunciados para o período. Ainda é possível destacar que existe atualmente no Estado a formação de quatro grandes eixos de desenvolvimento: o Norte, ancorado pela construção do Complexo Portuário do Açu e investimentos em exploração de petróleo; o Leste, com o Comperj; o eixo de Sepetiba, derivado da competitividade logística da região a partir da combinação de portos, rodovias e indústria; e o eixo Sul, cujo motor maior será a retomada da construção da usina nuclear Angra 3.

Análise setorial

Os R\$ 126,3 bilhões de investimentos previstos para o Estado estão distribuídos entre os setores de atividade, conforme o gráfico abaixo.

Gráfico 1 ■ Investimentos por setor de atividade



■ **Indústria de transformação:** o setor petroquímico responde por 74,9% do total de investimentos desse segmento, com destaque para a implantação do Comperj. A indústria naval também se destaca pelos investimentos em construção de novas embarcações e na expansão e modernização de estaleiros, e representa 18% dos investimentos dessa indústria. Além do petroquímico e da indústria naval, a siderurgia é de grande importância para a indústria de transformação. O setor siderúrgico, apesar de corresponder a somente 2,7% dos investimentos, conta com grandes projetos que estão em fase de conclusão, na zona oeste da Cidade do Rio de Janeiro e também na Região Sul Fluminense, com a construção da ThyssenKrupp CSA Siderúrgica do Atlântico, em Santa Cruz, e a nova usina da Votorantim, em Resende. Vale destacar que a Região Norte tem potencial para a instalação de grandes investimentos siderúrgicos, devido à logística criada pelo Complexo Portuário do Açu em São João da Barra, que proporcionará condições favoráveis à implantação de novos projetos em sua retroárea.

■ **Infraestrutura:** a área de logística receberá R\$ 10,5 bilhões em investimentos. O maior destaque é o setor portuário fluminense, que, além de contar com o investimento na dragagem do Porto de Itaguaí, inclui o Porto do Sudeste, os investimentos da CSN em sua plataforma logística, bem como o Complexo Portuário do Açu, com início de operações previsto para o segundo semestre de 2011. O destaque do setor rodoviário são as obras já iniciadas do Arco Metropolitano, um investimento de grande importância para a logística do Rio de Janeiro e do país. Outros investimentos importantes são a modernização do Aeroporto Internacional Tom Jobim e sua possível concessão ao setor privado e a duplicação de rodovias como a BR-101 Norte. Por fim, cabe ressaltar a existência de investimentos potenciais importantes que, embora não estejam contabilizados nos R\$ 126,3 bilhões, merecem ser acompanhados pelos investidores, tais como a possível construção do Trem Bala – que ligará a Cidade do Rio de Janeiro a São Paulo.

■ **Outros investimentos da Petrobras:** os investimentos da Petrobras são de grande importância para a economia fluminense e correspondem a aproximadamente 61% dos investimentos previstos para o Estado. Os projetos realizados pela empresa no Rio de Janeiro estão distribuídos em diferentes áreas de atividade, como petroquímica, exploração e produção, biocombustíveis, entre outras.

Distribuição regional

Observa-se uma maior interiorização dos investimentos. O Leste fluminense, que responde por 12,3% do total, tem como setores de maior importância as indústrias petroquímica e naval. No Norte, inversões em infraestrutura logística, siderurgia, energia e na indústria naval tornam a participação da região bastante significativa no total do Estado: 10,3%. O Sul fluminense receberá 3,9% dos investimentos previstos, sobretudo em siderurgia e energia. Por fim, o Município do Rio de Janeiro, que receberá 4,2% do total previsto, se destaca pelas inversões na indústria naval, na siderurgia, na infraestrutura logística e no desenvolvimento urbano, sobretudo na urbanização de favelas. Cabe ressaltar que 62% dos investimentos irão beneficiar várias regiões, o que evidencia a sua desconcentração.



RIO DE JANEIRO:

QUATRO EIXOS DE DESENVOLVIMENTO E UMA CLARA VISÃO DE FUTURO

Apoiado em uma economia diversificada e extremamente dinâmica, o Estado do Rio de Janeiro vive nos últimos anos um período de grande dinamismo. Sua economia, a segunda do país em termos de Produto Interno Bruto (PIB), atingiu valor superior a R\$ 275 bilhões em 2006 – equivalente ao PIB chileno – representando 11,6% da produção nacional. Distribuídos por 43.696 km² de extensão territorial de rica diversidade topográfica, os cerca de 15 milhões de habitantes fluminenses exibem bons indicadores sociais, de escolaridade e de saúde. Com 50% da produção nacional localizados dentro de um raio de 500 km de sua capital, o Estado apresenta o maior índice de urbanização nacional, estrutura industrial diversificada e uma das menores taxas de desemprego do país.

O Rio de Janeiro é, ainda, um “Estado de logística”, já que suas características naturais o colocam em uma posição privilegiada comparativamente aos demais estados da federação: centralidade e multimodalidade. De fato, existem no Rio cinco portos de diferentes perfis que exportam 13,5% do total brasileiro, sendo dois deles – Porto de Itaguaí e Porto do Rio de Janeiro – as principais portas de entrada e de saída das mercadorias produzidas ou destinadas ao próprio Estado do Rio de Janeiro e ao de Minas Gerais, atendendo também aos demais estados. Além disso, o Porto de Itaguaí – localizado na baía de Sepetiba – tem potencial para se tornar um *hub port*, dada a sua retroárea e o grande calado natural. Três aeroportos de grande porte também fazem parte dos equipamentos logísticos do Rio: o Aeroporto Internacional Tom Jobim – segundo maior do Brasil – que recebe cerca de 10 milhões de passageiros/ano e tem capacidade para receber mais de 15 milhões; o Aeroporto Internacional de Cabo Frio, porta de entrada para uma região altamente turística no Estado – a chamada Costa Azul – e o Santos Dumont, localizado no centro da capital fluminense. Por fim, rodovias e ferrovias conectam os portos e aeroportos aos demais estados do Brasil, permitindo fácil acesso aos principais mercados nacionais e internacionais.

As características que destacam o Rio de Janeiro no âmbito nacional fizeram com que, nos anos recentes, diversos investimentos fossem atraídos para o Estado. A dimensão desses investimentos associada ao impacto que trarão à economia local e nacional criaram verdadeiros eixos de desenvolvimento, que guiarão o desenvolvimento fluminense nos próximos anos: eixos norte, sul, leste e Sepetiba.

O eixo da região sul tem como motor principal a retomada da construção da terceira usina nuclear brasileira. Após 25 anos, Angra 3 – localizada em Angra dos Reis, ao lado das usinas Angra 1 e 2 – já obteve todas as licenças necessárias, e sua obra deverá iniciar-se ainda em 2009. Com alto valor (R\$ 7,3 bilhões), esse investimento terá o poder não só de mobilizar toda a cadeia produtiva – em especial o setor metal-mecânico

– como induzirá a transformações urbanas na região, assim como o ocorrido à época da construção das outras duas usinas. O investimento em Angra 3 representa, portanto, não somente um enorme conjunto de oportunidades de fornecimento de produtos e serviços, mas também uma chance de melhoria da qualidade de vida e desenvolvimento da localidade, dado ao fato de que o horizonte relativamente longo de construção (o prazo da obra é de 66 meses) permitirá que a infraestrutura pública necessária seja planejada e construída de forma adequada. Quando pronta, as três usinas produzirão conjuntamente mais de 80% da demanda de energia no Estado, aumentando ainda mais a confiabilidade do suprimento energético em toda a região sudeste.

O eixo de Sepetiba deriva da competitividade logística da região a partir da combinação de portos, rodovias e indústria. Em relação aos portos, a localização geográfica privilegiada e as características naturais da Baía de Sepetiba são fatores diferenciadores tão significativos que atraíram o interesse de diversos grupos na construção de novos portos na região, mesmo em um ambiente caracterizado pela retração de novos projetos devido à crise internacional. De fato, tamanha foi a demanda, que dos oito projetos propostos em 2008, apenas cinco – os considerados de maior impacto econômico e social e de menor impacto ambiental – foram autorizados a prosseguir e se instalarão na região nos próximos anos. Em conjunto aos novos portos, a instalação de dois novos estaleiros na região – um para a construção de navios e embarcações de apoio, e outro da Marinha Militar do Brasil – movimentarão uma enorme quantidade de recursos em investimentos e gerarão enorme demanda por mão-de-obra na região.

Da parte de rodovias, a construção do Arco Metropolitano – em especial o novo trecho, de 72 km – e a duplicação da rodovia BR-101 sul (Rio-Santos) completarão o acesso rodoviário ao Porto de Itaguaí, possibilitando que cargas vindas das regiões norte, nordeste e centro-oeste do país cheguem a esse porto sem ter que passar por dentro da região metropolitana fluminense. Estudos encomendados pelo Sistema FIRJAN à Coppead e a Tendências Consultoria apontam que os impactos logísticos de tais obras se estenderão por sete estados do Brasil, através da redução do custo de transporte de/para o porto, alcançando até a fronteira da Bolívia. Tais impactos, porém, serão muito mais intensos nos estados do sudeste, em particular na região do Vale do Paraíba – a grande artéria da economia brasileira, já que por ali circula a maior parte do PIB nacional – que terá redução de custos de transporte de no mínimo 10%, podendo chegar até a 20%¹. Essas vantagens são ainda potencializadas quando se considera que os 72 km do Arco estão sendo construídos em uma região com baixa densidade populacional. Isso faz com que existam grandes áreas livres que poderão ser utilizadas para instalação de novas indústrias e centros de distribuição. Assim, espera-se que, quando o Arco estiver pronto, haja um grande movimento de empresas e de habitantes se fixando no seu entorno. Os desafios quanto à organização desse movimento já estão sendo analisados pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, que desenvolve, em conjunto com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, o plano diretor de ocupação da região.

¹ Para mais detalhes, ver o estudo Avaliação dos Impactos Logísticos e Socioeconômicos da Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro disponível em www.firjan.org.br ou na versão do Google Earth do Decisão Rio 2010-2012.

Os ganhos de competitividade que a logística existente na região de influência da Baía de Sepetiba vem oferecendo, mesmo antes da conclusão do Arco Metropolitano, já têm sido suficientes para atrair investimentos significativos para a região. De fato, completando o tripé que sustenta esse eixo de desenvolvimento, o investimento atualmente em andamento da ThyssenKrupp CSA – que se configura como o maior empreendimento privado em realização no país (mobilizando simultaneamente mais de 18 mil pessoas na fase de obras) – bem como as intenções anunciadas de investimento no entorno (como o Centro Logístico da CSN) e a possível instalação futura de bases de apoio à exploração dos campos de petróleo localizados na camada pré-sal que se encontra na costa fluminense fazem com que as perspectivas futuras de desenvolvimento econômico tanto a curto quanto a longo prazos sejam muito positivas.

O eixo de desenvolvimento norte levará a uma rápida transformação da realidade econômica e social no norte fluminense. Sua economia – historicamente voltada para a produção de cana-de-açúcar – já sofreu forte alteração no final dos anos 90, com o início da exploração de petróleo na Bacia de Campos. Agora, as perspectivas de intensificação de tal exploração – anunciadas pela Petrobras em seu último plano de negócios e advindas também da exploração de novos blocos por empresas como a OGX, Maersk Oil, Anadarko, Starfish, BG, Chevron e Repsol – deverão aprofundar essa vocação. Mais ainda, as obras de melhoria que serão realizadas na BR-101 norte – que liga a região à capital – aliadas ao volume e diversidade de investimentos previstos para o Complexo do Porto do Açu (que prevê a construção de um porto capaz de receber navios de grande porte, uma usina termelétrica, uma usina de pelotização e retroárea projetada para abrigar um polo industrial de grande capacidade, tudo isso localizado em uma cidade de baixa densidade populacional com cerca de 30 mil habitantes) induzirão a um forte movimento de atração de novas empresas para a região, ao mesmo tempo gerando novas demandas sobre a mão-de-obra local e a infraestrutura urbana. Esse eixo, portanto, trará desafios importantes no que diz respeito à ordenação do crescimento econômico, que se devidamente tratados poderão gerar uma forte melhoria do desenvolvimento econômico e social do Estado.

O eixo leste, por fim, é apoiado na construção do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj) e em seus impactos. Maior investimento em andamento no país, localizado no município de Itaboraí e totalizando aproximadamente US\$ 8,4 bilhões – ou R\$ 17,6 bilhões – prevê a construção de uma refinaria de padrão internacional, com tecnologia inovadora, capaz de refinar o óleo pesado da Bacia de Campos e gerar subprodutos com alto valor agregado. Segundo estudo realizado pelo Sistema FIRJAN e pela FGV – *Comperj: Potencial de Desenvolvimento Produtivo*² – o desenvolvimento que pode ser induzido pelo investimento não se restringe à implantação de indústrias do setor de plástico – destaca-se também a possibilidade de indução de um amplo espectro de empreendimentos voltado para a prestação de serviços de apoio tanto na fase de implantação quanto na fase de operação, além da criação de grandes oportunidades no setor terciário (comércio e serviços) e na indústria da construção civil. Em termos econômicos, seus impactos poderão

² Para mais detalhes, ver o estudo Comperj: Potencial de Desenvolvimento Produtivo, disponível em www.firjan.org.br ou na versão do Google Earth do Decisão Rio 2010-2012.

alcançar 23 municípios, gerando no ano de 2015 valor adicionado de US\$ 7,2 bilhões que corresponde a aproximadamente 39% do total do PIB desses municípios.

Face a esse cenário, chama a atenção como, em um momento de crise internacional, o Rio de Janeiro consegue se destacar com diversos e gigantescos empreendimentos em andamento, com perspectivas positivas para o futuro em um momento em que o mundo todo discute perdas e vivencia a desaceleração econômica. A resposta para tal questão, porém, pode ser encontrada nas características que, somadas às vantagens logísticas já citadas, tornam o Rio de Janeiro diferente de outros estados.

Primeiro, é o maior produtor de petróleo e gás natural do país, contabilizando 81% e 53% da produção nacional respectivamente. A extração de petróleo em águas profundas tem crescido a uma média anual de 19,6% ao ano, alcançando a marca de 1,7 milhão de barris por dia, o que coloca o Rio de Janeiro entre os maiores produtores de petróleo mundiais, superando, até mesmo, países integrantes da OPEP, como Argélia e Nigéria. Tal produção tem gerado significativa distribuição de *royalties* ao Estado e aos municípios produtores, o que se configura como uma importante receita extra para ambos os níveis de governo. É verdade que a queda abrupta dos preços de petróleo diminuiu temporariamente essa vantagem natural do Estado, mas a recente descoberta de vastas reservas situadas abaixo da camada de sal (conhecidas como pré-sal) em uma faixa de 800 km do litoral brasileiro, com concentração em frente à costa fluminense, inevitavelmente exigirá a construção de nova infraestrutura para exploração em outros municípios do Estado. A qualidade do óleo encontrado e o tamanho das reservas tornam sua exploração viável, segundo estudos da Petrobras e de outras entidades, mesmo com o preço do petróleo em patamar de US\$ 35 / barril. Assim, desde já e por pelo menos mais duas décadas, o petróleo será um enorme gerador de desenvolvimento para o Rio de Janeiro.

Segundo, a estrutura industrial do Rio de Janeiro – diversificada, com produção voltada para o mercado interno³ e com alta participação de empresas de bens de consumo não durável – em conjunto com o importante peso do setor de serviços tornam o Estado menos vulnerável à crise internacional, relativamente aos demais.

Terceiro, o Rio possui ainda o turismo como forte vocação econômica. A despeito de suas belezas naturais – que atraem turistas nacionais e internacionais – eventos futuros de grande porte movimentarão a economia do Estado. De fato, após a bem-sucedida realização dos jogos Pan-Americanos, a indústria do turismo conta com duas perspectivas concretas futuras e uma grande possibilidade: os V Jogos Mundiais Militares, em 2011; a Copa do Mundo de 2014; e as Olimpíadas de 2016, para a qual o Rio de Janeiro é cidade-candidata. Além disso, o Brasil pode se transformar no primeiro país das Américas a entrar no seleto grupo das nações que dispõem de trens-bala: a previsão é que a ferrovia de alta velocidade percorra 403 km, ligando a capital fluminense à Estação da Luz, na capital paulista, em pouco mais de uma hora de viagem – o que a integrará ainda mais à maior metrópole do país.

³ Segundo o Índice FIRJAN de Produção Exportada (IFPE), o Estado destinou cerca de 10% de sua produção ao exterior em 2008, metade dos 21,9% da média nacional. Ver Nota Técnica 05 de 2009 no site www.firjan.org.br.

Quarto, a chamada “indústria criativa” tem grande presença e expressão no Estado, destacadamente nos setores de moda e televisão. O já tradicional evento de moda Fashion Rio – apoiado pelo Sistema FIRJAN – é o ponto alto de uma indústria que não para de crescer. De fato, a capacidade produtiva da indústria da moda do Estado do Rio de Janeiro conta com polos como o de Petrópolis (que reúne mais de 800 indústrias) e o de Moda Íntima de Nova Friburgo (que gera cerca de 20 mil empregos e produz 25% de toda a lingerie consumida no país). No setor de televisão, por sua vez, a presença de grandes emissoras e produtoras no Estado eleva a Cidade do Rio de Janeiro a status de capital da teledramaturgia nacional. Segundo estudo produzido pelo Sistema FIRJAN, a cadeia da indústria criativa representa 18% do PIB do Rio de Janeiro e movimenta uma série de outros setores da economia.⁴

Quinto, o Estado do Rio de Janeiro conta, atualmente, com uma conjuntura política extremamente favorável, conjugando após um longo período o alinhamento entre as três esferas de governo, Federal, Estadual e Municipal. A consequência concreta desse alinhamento tem se manifestado na construção de um ambiente de negócios pró-mercado, aliado à recuperação da capacidade de investimento do Estado através de um programa de melhoria da qualidade do gasto público. O resultado tem sido a execução de ações articuladas com os interesses e as necessidades da sociedade fluminense, como o Programa de Aceleração do Crescimento, desenvolvido em conjunto pelos três entes federativos e que contempla um significativo volume de investimentos em diversas áreas.

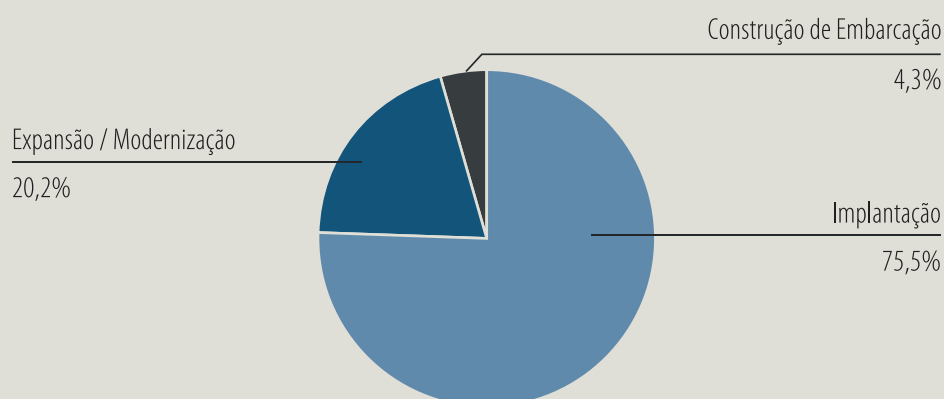
O futuro do Estado do Rio de Janeiro está, portanto, sendo desenhado a partir da conjunção dos eixos de desenvolvimento com as características que o Estado já possui. Muito embora a crise tenha afetado esse movimento – como fez no mundo todo – seus impactos foram surpreendentemente limitados nas intenções de investimento no Estado, como será demonstrado a seguir. A crise não foi capaz de alterar o futuro que se vislumbra para os próximos anos, a partir dos quatro eixos de desenvolvimento do Estado. São esses eixos, os demais investimentos que os acompanham e as oportunidades que serão geradas, que estão detalhadas nas próximas páginas.

⁴ Para mais detalhes, ver o estudo A Cadeia da Indústria Criativa no Brasil, disponível em www.firjan.org.br.

INVESTIMENTOS ANUNCIADOS PARA O PERÍODO 2010-2012 NO RIO DE JANEIRO

Estão anunciados para o Estado do Rio de Janeiro R\$ 126,3 bilhões de investimentos entre os anos de 2010 e 2012. Esse volume é composto por investimentos tanto do setor público como do setor privado, de origem nacional e estrangeira. Além disso, 75,5% dos projetos realizados são em novas plantas, enquanto 20,2% são destinados à expansão/modernização e 4,2% à construção de embarcações.

Gráfico 2 ■ Objetivo dos investimentos previstos



Dos R\$ 126,3 bilhões previstos para o Estado, 77,1% (R\$ 97,4 bilhões) correspondem aos investimentos industriais – que compreendem os investimentos da indústria de transformação, R\$ 20,3 bilhões, e os da Petrobras, R\$ 77,1 bilhões. Para infraestrutura estão previstos R\$ 28,6 bilhões e para outros setores, R\$ 0,3 milhão. Os 20 maiores investimentos previstos para o período estão listados na tabela 3.

Tabela 1 ■ Investimentos por setor de atividade

Setor	Valor do Investimento (R\$ bilhões)		%
Petrobras	77,1		61,1
Infraestrutura	28,6		22,6
Indústria de Transformação	20,3		16,0
Outros	0,3		0,3
Total geral	126,3		100

Tabela 2 ■ Vinte maiores investimentos previstos para o período 2010-2012

Investimento	Setor	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Comperj	Petroquímica	Itaboraí	Implantação	14,6
Chevron	Energia	Campos	Implantação	4,4
Usina Termelétrica do Açú	Energia	São João da Barra	Implantação	4,3
Angra 3	Energia	Angra dos Reis	Implantação	4,0
CSN – Plataforma Logística em Itaguaí	Transporte/Logística	Itaguaí	Expansão/Modernização	3,7
Complexo Portuário do Açú	Transporte/Logística	São João da Barra	Implantação	2,0
OGX	Energia	Campos	Implantação	1,5
Eisa	Indústria Naval	Rio de Janeiro	Construção de Embarcação	1,4
Grupo Fisher	Indústria Naval	Vários	Expansão/Modernização	1,3
Governo Federal	Desenvolvimento Urbano	Vários	Expansão/Modernização	1,1
Porto do Sudeste	Transporte/Logística	Itaguaí	Implantação	1,1
Light S/A – UHE Itaocara	Energia	Vários	Implantação	0,6
Gerdau – Terminal Portuário	Transporte/Logística	Itaguaí	Implantação	0,6
Metrô – Linha 1A	Transporte/Logística	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,5
Aeroporto Internacional Tom Jobim	Transporte/Logística	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,4
Porto Maravilha	Desenvolvimento Urbano	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,4
MRS Logística	Transporte/Logística	Vários	Expansão/Modernização	0,4
STX Europe	Indústria Naval	Niterói	Construção de Embarcação	0,4
Coquepar – Companhia de Coque Calcinado de Petróleo	Petroquímica	Seropédica	Implantação	0,3
Michelin	Borracha	Itatiaia	Implantação	0,3

Indústria de transformação

O setor de maior peso no que diz respeito aos investimentos previstos na indústria de transformação é o petroquímico. Serão investidos R\$ 15,2 bilhões até 2012, dos quais R\$ 14,6 bilhões referem-se à implantação do Comperj, que é atualmente o maior investimento em andamento não apenas no Rio de Janeiro como em todo o País.

Outro setor importante é o naval. Além da construção de navios para a Transpetro, que será realizada pelos estaleiros Mauá e Eisa, cabe mencionar as encomendas das carteiras dos estaleiros STX Europe e Renave. Ademais, investimentos estão sendo realizados em expansão/modernização para que os estaleiros fluminenses possam absorver a demanda crescente por construção e reparo de embarcações.

Tabela 3 ■ Investimentos previstos na indústria de transformação fluminense

Setor	Valor do Investimento (R\$ bilhões)	%
Petroquímica	15,2	75,0
Indústria Naval	3,7	18,1
Siderurgia	0,8	3,9
Outros	0,6	3,0
Total	20,3	100,0

Destaca-se também o setor siderúrgico, no qual, a despeito da crise, estão sendo finalizados grandes investimentos: a ThyssenKrupp CSA Siderúrgica do Atlântico, da alemã ThyssenKrupp com participação da Vale, nas proximidades do Porto de Itaguaí, na Zona Oeste do Rio e, em Resende, no Sul fluminense, a instalação da planta do Grupo Votorantim. Setores como bebidas, alimentos, químico, farmacêutico, entre outros também possuem investimentos previstos para o período e estão contabilizados no item outros.

Tabela 4 ■ Maiores investimentos da indústria de transformação

Investimento	Setor	Município	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Comperj	Petroquímica	Itaboraí	14,6
Eisa	Indústria Naval	Rio de Janeiro	1,4
Grupo Fisher	Indústria Naval	Vários	1,3
STX Europe	Indústria Naval	Niterói	0,4
Coquepar – Companhia de Coque Calcinado de Petróleo	Petroquímica	Seropédica	0,4

Petrobras

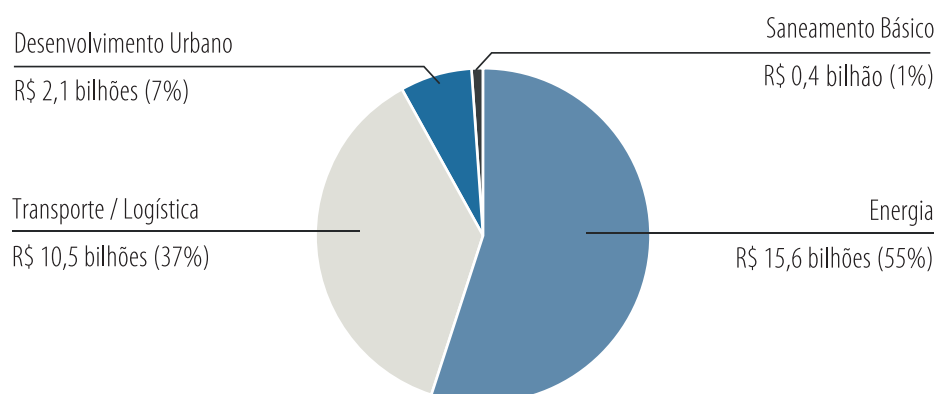
Os investimentos totais da Petrobras previstos para o Estado do Rio de Janeiro somam R\$ 77,1 bilhões no período de 2010 a 2012. Esses investimentos dizem respeito a projetos realizados pela Petrobras e seus parceiros no desenvolvimento da produção de petróleo e gás natural nas Bacias de Campos, Santos e no Pré-Sal, além de outros investimentos previstos, mas não detalhados pela empresa. Investimentos como o Comperj, o Aeroporto Farol de São Tomé, ampliação da Reduc, dentre outros, estão detalhados no documento e não estão contabilizados no valor acima.

Infraestrutura

O Estado do Rio de Janeiro receberá um grande volume de investimentos em infraestrutura entre 2010 e 2012, da ordem de R\$ 28 bilhões, dos quais R\$ 10,5 bilhões serão destinados à logística (investimentos em portos, aeroportos, ferrovias e rodovias).

O setor portuário fluminense receberá 73% do total previsto para a área de logística. Destacam-se os investimentos na região da Baía de Sepetiba, em Itaguaí, entre os quais os investimentos no Porto do Sudeste, do Grupo EBX, o investimento da CSN, destinado à expansão dos terminais de contêineres e de cargas (Tecon e Tecar) e à implantação de um Porto privativo e de um Centro de Apoio Logístico. No Norte do Estado, o destaque fica por conta do Complexo Portuário do Açu, que está em construção em São João da Barra, cujos impactos para a região serão muito positivos, no que diz respeito à geração de emprego e renda, especialmente pelo fato de que devem ser atraídos novos investimentos para sua retroárea, que terá características de um condomínio industrial. O empreendimento da LLX, no valor de R\$ 3,6 bilhões, foi iniciado em 2007 e será integralmente concluído em 2012. Suas operações, no entanto, serão iniciadas em 2011.

Gráfico 3 ■ Investimentos em infraestrutura no Rio de Janeiro



Além dos investimentos nos Portos, deve-se mencionar as obras já iniciadas do Arco Metropolitano, um investimento total de R\$ 1,2 bilhão, que contornará a região metropolitana do Estado e ligará dois importantes eixos de desenvolvimento: o eixo leste, onde será construído o Comperj e o eixo Sepetiba, onde se localiza o Porto de Itaguaí.

Considerando os investimentos em logística, destaca-se ainda a modernização e recuperação do Aeroporto Internacional Tom Jobim e de rodovias de grande importância para o Estado, a exemplo da duplicação da

BR-101 norte. Na área de energia, os destaques ficam por conta da construção de Angra 3, que já possui as licenças ambientais e tem previsão de início das obras ainda em 2009, e do investimento da Usina Termelétrica do Açú, na retroárea do Porto. Além disso, cabe mencionar a construção de pequenas centrais hidrelétricas, em diversas regiões do Estado, e do primeiro parque eólico do país, em São Francisco de Itabapoana, no Norte do Estado.

Turismo

No setor de turismo, os investimentos para o período 2010-2012 somam R\$ 0,5 bilhão. Além dos empreendimentos turísticos da região da Costa do Sol, em especial no município de Cabo Frio, devem ser destacados os investimentos projetados na infraestrutura e saneamento básico do Estado, a serem realizados no âmbito do Programa de Desenvolvimento do Turismo (Prodetur), em diversos municípios: Petrópolis, Niterói, Cabo Frio, Nova Friburgo, municípios da Região do Vale do Café, além da Capital. Todos os municípios serão contemplados com investimentos em sinalização turística e qualificação de profissionais do setor.⁵

Por região do Estado

A distribuição regional indica que existe uma tendência à interiorização dos investimentos. A maior parte dos recursos foi classificada como tendo impacto em várias regiões do Estado. Esses investimentos referem-se em sua maioria aos realizados pela Petrobras, que não são detalhados pela empresa, e a investimentos em infraestrutura rodoviária. O Leste fluminense, onde se instalará o Comperj, receberá a maior parcela do total dos investimentos previstos, 12,3%, seguido pela região Norte do Estado, que receberá 10,3% do valor, em função da implantação do Complexo Portuário do Açú, no município de São João da Barra. A região da Baixada – Área I, vem em terceiro lugar, com 4,9% dos investimentos. A tabela a seguir traz a distribuição regional dos investimentos previstos para o Estado entre 2010-2012.

Tabela 5 ■ Investimentos previstos por região do Estado

Região	Valor do Investimento (R\$ bilhões)	%
Leste	15,6	12,3
Norte	12,9	10,3
Baixada I	6,2	4,9
Município do Rio de Janeiro	5,3	4,2
Sul	5,0	3,9
Outros	1,9	1,5
Várias	79,4	62,9
Total geral	126,3	100

Várias: investimentos que não se restringem a uma única região, a exemplo do Arco Metropolitano, duplicação de rodovias, investimentos da Petrobras. Outros: Baixada II, Noroeste, Serrana, Centro-Norte, além de investimentos cuja localização não havia sido definida até a conclusão deste documento. A definição dos municípios de cada região se encontra no Anexo 2 no final do documento.

⁵ Em relação à última versão do Decisão Rio (2008-2010), nota-se a ausência do investimento Fazenda São Bento da Lagoa. Conforme analisado à época, problemas ambientais efetivamente impediram a sua realização. Tal projeto encontra-se em fase de reavaliação, existindo possibilidade de que ele seja executado, porém em proporções menores.

Tabela 6 ■ Principais investimentos na região Leste Fluminense

Investimento	Sector	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Comperj	Petroquímica	Itaboraí	Implantação	14,6
STX Europe	Indústria Naval	Niterói	Construção de Embarcação	0,4
Mauá	Indústria Naval	Niterói	Construção de Embarcação	0,3
Governo Federal	Desenvolvimento Urbano	Vários	Expansão/Modernização	0,1

Tabela 7 ■ Principais investimentos no Município do Rio de Janeiro

Investimento	Sector	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Eisa	Indústria Naval	Rio de Janeiro	Construção de Embarcação	1,4
Wtorre	Desenvolvimento Urbano	Rio de Janeiro	Implantação	0,5
Governo Federal	Desenvolvimento Urbano	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,5
Metrô – Linha 1A	Transporte/Logística	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,5
Aeroporto Internacional Tom Jobim	Transporte/Logística	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,4
Porto Maravilha	Desenvolvimento Urbano	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,4
Porto do Rio – Século XXI	Transporte/Logística	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,1
EBX – Hotel Glória	Hospedagem	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,1
Super Via	Transporte/Logística	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,1
Canal do Fundão e Canal do Cunha	Saneamento Básico	Rio de Janeiro	Expansão/Modernização	0,1

Tabela 8 ■ Principais investimentos na região da Baixada Fluminense – Área I

Investimento	Sector	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
CSN – Plataforma Logística em Itaguaí	Transporte/Logística	Itaguaí	Expansão/Modernização	3,7
Porto do Sudeste	Transporte/Logística	Itaguaí	Implantação	1,1
Gerdau - Terminal Portuário	Transporte/Logística	Itaguaí	Implantação	0,6
Coquepar	Petroquímica	Seropédica	Implantação	0,3
Governo Federal	Desenvolvimento Urbano	Vários	Expansão/Modernização	0,2
Arco Metropolitano	Transporte/Logística	Vários	Implantação	*

Tabela 9 ■ Principais investimentos na região da Baixada Fluminense – Área II

Investimento	Sector	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Reduc	Petroquímica	Duque de Caxias	Expansão/Modernização	0,23
Governo Federal	Desenvolvimento Urbano	Vários	Expansão/Modernização	0,18
Bayer	Farmacêutica	Belford Roxo	Expansão/Modernização	0,03
Arco Metropolitano	Transporte/Logística	Vários	Implantação	*

*O investimento total no trecho virgem do Arco Metropolitano é de R\$ 720 milhões e está situado tanto na Baixada-Área I quanto na Baixada-Área II.

Tabela 10 ■ Principais investimentos na região Norte Fluminense

Investimento	Setor	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Chevron	Energia	Campos	Implantação	4,4
Usina Termelétrica do Açú	Energia	São João da Barra	Implantação	4,3
Complexo Portuário do Açú	Transporte/Logística	São João da Barra	Implantação	2,0
OGX – Exploração de Petróleo	Energia	Campos	Implantação	1,5
Aeroporto Farol de São Tomé	Transporte/Logística	Campos	Implantação	0,3
Centro Logístico de Barra do Furado	Indústria Naval	Quissamã	Implantação	0,1

Tabela 11 ■ Principais investimentos na região Noroeste Fluminense

Investimento	Setor	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Light S/A – Itaocara	Energia	Vários	Implantação	0,62
Governo Federal	Desenvolvimento Urbano	Vários	Expansão/Modernização	0,01
Godiva Alimentos – GODAM	Alimentos	São José de Ubá	Implantação	0,01

Tabela 12 ■ Principais investimentos na região Sul

Investimento	Setor	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Angra 3	Energia	Angra dos Reis	Implantação	4,0
Michelin	Borracha	Itatiaia	Implantação	0,3
CSN – Aços Longos	Metalurgia/Siderurgia	Volta Redonda	Implantação	0,2
BR 393	Transporte/Logística	Vários	Expansão/Modernização	0,1

Tabela 13 ■ Principais investimentos na região Serrana

Investimento	Setor	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
AES Rio PCH Ltda – Complexo Piabanha	Energia	Vários	Implantação	0,3
UHE Simplício	Energia	Sapucaia	Implantação	0,2
Latapack Ball	Siderurgia	Três Rios	Implantação	0,1
MRS Logística – Oficina de Locomotivas	Transporte/Logística	Paraíba do Sul	Implantação	0,1

Tabela 14 ■ Principais investimentos na região Centro-Norte

Investimento	Setor	Município	Objetivo	Valor do Investimento (R\$ bilhões)
Energisa Geração Rio Grande	Energia	São Sebastião do Alto	Implantação	0,10
Governo Federal	Desenvolvimento Urbano	Vários	Expansão/Modernização	0,03
Lafarge	Minerais Não-Metálicos	Cantagalo	Expansão/Modernização	0,02
Mega Embalagens	Plástico	Bom Jardim	Implantação	0,01

DESCRIÇÃO DOS INVESTIMENTOS E OPORTUNIDADES

Nas páginas seguintes encontram-se informações resumidas sobre os principais investimentos compilados pelo estudo. Elas trazem os seguintes dados:

- Segmento industrial
- Localização física
- Empreendedores
- Descrição do projeto
- Mercado potencial
- Valor total do investimento
- Cronograma e estágio atual (referente ao 1º semestre de 2009) ⁶
- Descrição das oportunidades

Além disso, o final da seção traz investimentos potenciais que não foram adicionados ao total computado para o período 2010-2012, seja por terem enfrentado dificuldades de implementação advindos da crise, seja por ainda haver dúvidas técnicas ou econômicas sobre sua realização, ou por dependerem da execução de outros investimentos para que possam se materializar. Não obstante, o conhecimento dessas oportunidades bem como o acompanhamento do andamento desses projetos são de extrema importância e darão uma vantagem comparativa em termos de *timing* para os investidores que buscam novas oportunidades.

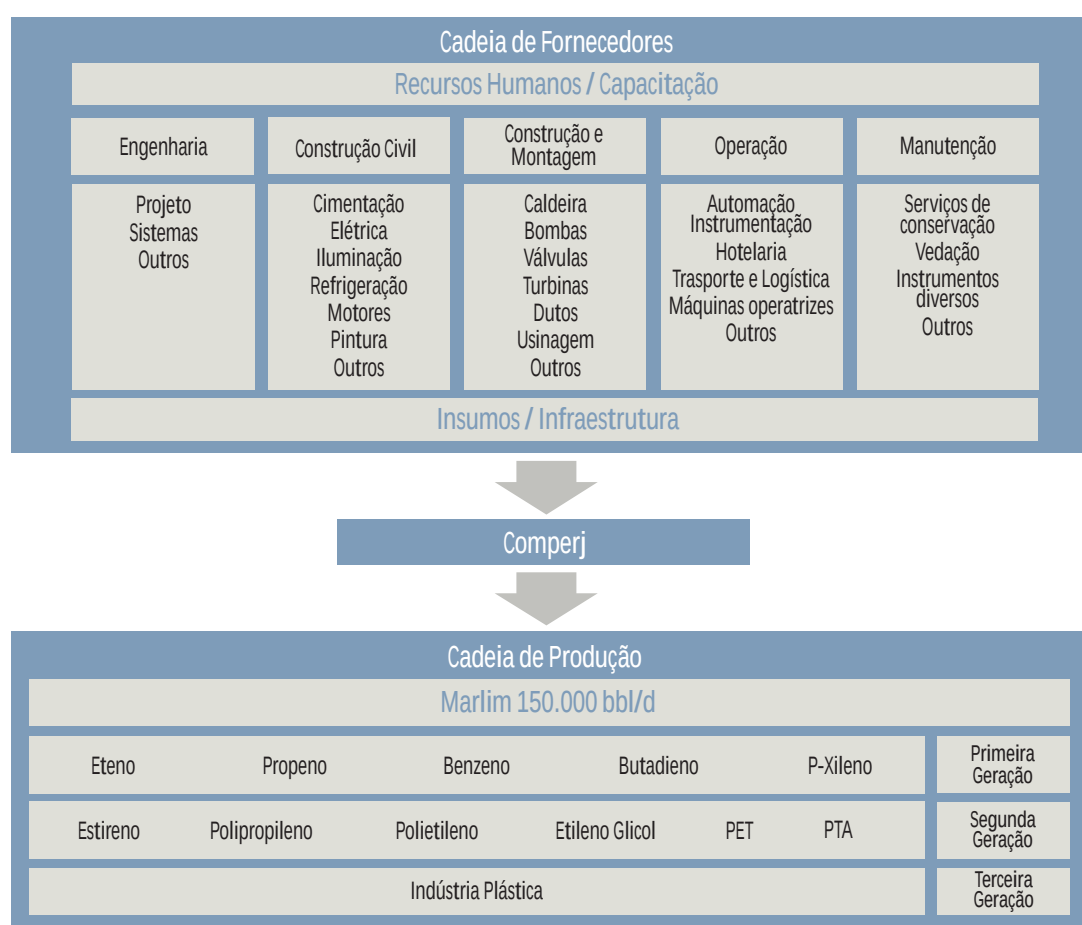
Por fim, informações ainda mais detalhadas sobre os investimentos descritos ou oportunidades de negócios podem ser obtidas no Sistema FIRJAN, através do endereço eletrônico decisaorio@firjan.org.br. Tanto a Gerência de Infraestrutura e Novos Investimentos quanto o Centro Internacional de Negócios (CIN) estão aptos a fornecer o apoio necessário para potenciais investidores nacionais ou internacionais que desejem se instalar ou realizar negócios com indústrias fluminenses. Cabe lembrar, ainda, que o mapeamento desses investimentos está disponível para ser utilizado no software Google Earth.

⁶ Ressalta-se que no Brasil os investimentos requerem licença ambiental. Esse processo começa com a elaboração de um Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e com a apresentação de um Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), a partir do qual o investidor obtém a licença prévia. Após realizar audiências públicas nas localidades afetadas, os investidores precisam fazer ajustes no projeto para obter a licença de instalação, que permite o início das obras. Com a construção terminada, é expedida a licença de operação, que possibilita o início do funcionamento.

Indústria Petroquímica

O Estado do Rio de Janeiro é o maior produtor de petróleo no Brasil. De fato, 81% da produção vêm da Bacia de Campos, o que faz com que haja uma grande atividade da indústria petrolífera e de suas adjacentes no Estado. Já estão instalados no Rio de Janeiro a Refinaria de Duque de Caxias (Reduc), da Petrobras, com grande importância nacional na produção de derivados de petróleo, e o polo gás-químico de Duque de Caxias, que reúne empresas de primeira, segunda e terceira geração da cadeia petroquímica, com destaque para a Riopol – Rio Polímeros S.A.. Os investimentos projetados para o período 2010-2012 – em especial a construção do Comperj, em Itaboraí – tenderão a aprofundar ainda mais a vocação natural fluminense, atraindo um número significativo de empresas de terceira geração que buscarão ter, na facilidade de acesso às suas matérias-primas, um diferencial competitivo. Com isso, esse setor será um grande propulsor da economia do Rio de Janeiro nos próximos anos, gerando emprego, renda e oportunidades para a população e para as indústrias fluminenses.

Figura 1 ■ Cadeia da indústria petroquímica: exemplo do Comperj



A seguir, a descrição dos principais investimentos da indústria petroquímica para os próximos anos.

Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro (Comperj)

- **Segmento:** Petroquímica.
 - **Localização:** Itaboraí.
 - **Empreendedores:** Petrobras a partir da empresa Comperj Participações S.A, que é composta pela Comperj Petroquímicos Básicos S.A, Comperj PET S.A., Comperj Estirênicos S.A., Comperj MEG S.A. e Comperj Poliofinas S.A..
 - **Descrição do projeto:** instalação do Complexo Petroquímico do Rio de Janeiro em uma área de 20 milhões de m², que irá abrigar, em uma mesma planta industrial, uma Unidade de Refino e primeira geração, também chamada de Unidade de Petroquímicos Básicos (UPB); um conjunto de unidades de segunda geração, denominadas Unidades Petroquímicas Associadas (UPAs); e uma Central de Utilidades (UTIL), responsável pelo fornecimento de água, vapor e energia elétrica necessários para a operação de todo o Complexo. A UPB deverá consumir pelo menos 50% do total do investimento e será responsável pela produção dos petroquímicos básicos, que para esta unidade serão: a) Eteno – 1,3 milhão de toneladas/ano, b) Propeno – 880 mil toneladas/ano, c) Benzeno – 600 mil toneladas/ano e d) Paraxileno – 700 mil toneladas/ano. As UPAs vão transformar esses produtos básicos em produtos petroquímicos, como: Estireno – 500 mil toneladas/ano, Etilenoglicol – 600 mil toneladas/ano, Polietilenos – 800 mil toneladas/ano, Polipropileno – 850 mil toneladas/ano e PTA/PET – 500 mil/600 mil toneladas/ano. O Comperj introduz uma nova tecnologia, desenvolvida pelo Centro de Pesquisa da Petrobras (Cenpes), baseada em um diferencial que garante sua vantagem em relação a outras refinarias: a matéria-prima para a operação é o óleo pesado, um produto que o País exporta.
- No projeto, ainda está prevista a instalação da Central de Escoamentos de Produtos Líquidos e o Centro de Integração, ambos em São Gonçalo. A Central de Escoamentos terá como objetivo otimizar a distribuição entre Itaboraí e os terminais de carregamento na Baía de Guanabara. A construção da Central está orçada em R\$ 422 milhões. Já o Centro de Integração de São Gonçalo tem como objetivo a capacitação da mão-de-obra para o Comperj. O Sistema FIRJAN, através do SENAI-RJ é parceiro nesse processo de capacitação.
- **Mercado potencial:** a produção do Comperj será destinada ao mercado interno e em especial às indústrias consumidoras de insumos petroquímicos básicos, resinas termoplásticas e outras consumidoras intermediárias de produtos de material plástico. Estudo realizado pelo Sistema FIRJAN sobre o potencial produtivo do Comperj estima que em um cenário conservador – considera-se que somente 13% da produção do Comperj seriam absorvidos pelo mercado do Rio de Janeiro – seriam atraídas mais de 350 novas indústrias de produtos de material plástico para o Estado, gerando investimentos da ordem de R\$ 900 milhões. Quando considerado um cenário otimista – com 27% das resinas produzidas

O estudo Comperj – Potencial de Desenvolvimento Produtivo está disponível para download no site <http://www.firjan.org.br> ou na versão do Google Earth do Decisão Rio 2010-2012, e contém todos os detalhes a respeito dos efeitos que esse grande investimento irá gerar para a economia fluminense.

pelo Comperj sendo absorvidos pelo mercado fluminense – o estudo aponta que mais de 720 novas indústrias poderão se instalar no Estado, com potencial de geração de R\$ 1,8 bilhão em investimentos. Vale ressaltar que, considerando a estrutura atual da indústria de material plástico brasileira, mais de 90% dos empreendimentos a serem implantados corresponderão às micro e pequenas empresas (até 99 empregados), enquanto 8% serão médias empresas e apenas 1% grandes empresas.

- **Valor total do investimento:** R\$ 17,6 bilhões, dos quais R\$ 14,6 bilhões estão previstos para o período 2010-2012.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** o empreendimento possui as licenças prévia e de instalação e atualmente as obras estão em fase de terraplanagem. A fase seguinte, de construção e montagem, tem previsão de ser iniciada ainda em 2009 e concluída no fim de 2012, quando deve ter início a primeira partida da petroquímica básica. Em 2013, deve-se iniciar a partida das unidades de segunda geração. A previsão é de que o investimento estará em plena operação no ano de 2014.
- **Descrição das oportunidades:** o Comperj é o maior investimento da história da Petrobras e o maior investimento industrial em andamento no país. O empreendimento deverá causar fortes impactos às regiões Leste e Centro-Norte Fluminenses, em especial aos municípios de Cachoeiras de Macacu, Guapimirim, Itaboraí, Magé, Rio Bonito, São Gonçalo e Tanguá, influenciando, dessa forma, positivamente a economia do Rio de Janeiro.

Durante as obras, as oportunidades encontram-se nos serviços de engenharia e no fornecimento de produtos – principalmente equipamentos de grande porte. Haverá também grande demanda por moradia, comércio, serviço e educação/qualificação, devido ao grande contingente de mão-de-obra alocado no projeto.

Na fase de produção, as oportunidades estão relacionadas à expansão da indústria de material plástico, já que a disponibilidade de matéria-prima para essas indústrias representa um importante fator para a atração de novos investidores. Dentre as atividades passíveis de serem induzidas pelo Comperj, destacam-se as indústrias consumidoras de insumos petroquímicos básicos, produzidos pela UPB, e de resinas termoplásticas, produzidas pelas UPAs, as indústrias consumidoras intermediárias de produtos de material plástico e as atividades associadas aos efeitos induzidos pela renda (salários, lucros, impostos, etc) gerada pelos empreendimentos. Vale destacar que as atividades de prestação de serviço não têm suas áreas de operação condicionadas à escolha da localização das empresas, o que gera a possibilidade da criação de novos negócios em todo o Estado do Rio de Janeiro, mesmo para municípios com menor vocação para a atração de indústrias. Esse efeito pode ser um instrumento importante de apropriação dos efeitos do Comperj por municípios que tenham vantagens competitivas para tal, mesmo não sendo geradores do emprego industrial.

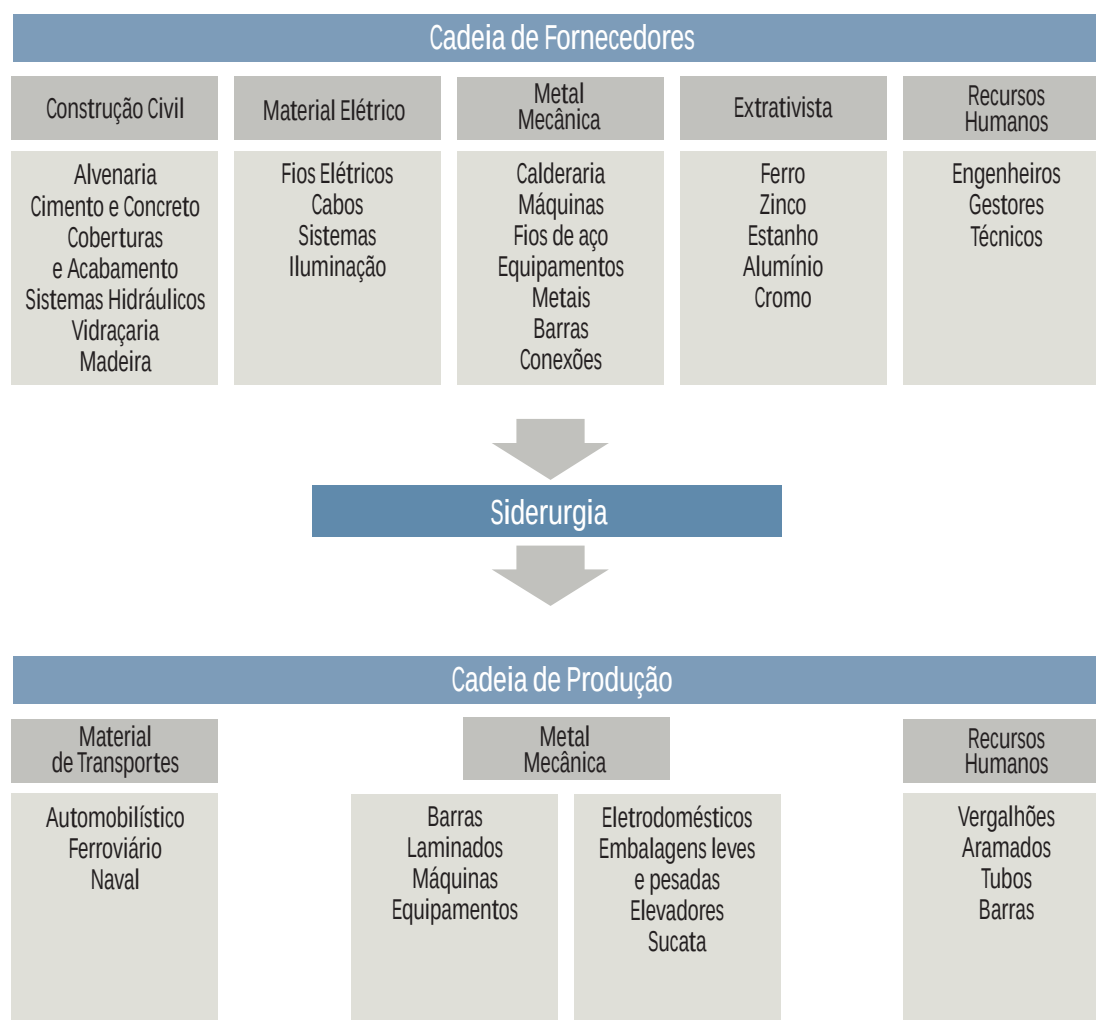
Companhia de Coque Calcinado de Petróleo S.A. (Coquepar)

- **Segmento:** Petroquímica.
- **Localização:** Seropédica.
- **Empreendedores:** Petroquisa, Unimetal e Brazil Energy.
- **Descrição do projeto:** o projeto Coquepar tem como objetivo a construção de uma unidade com escala de 250 mil ton/ano para a calcinação de coque verde de petróleo grau anodo (CVP). Os produtos comercializados pela nova unidade serão o coque calcinado de petróleo (CCP) e 35 MW de energia elétrica limpa, através do aproveitamento do calor resultante do processo de calcinação.
- **Mercado potencial:** a produção de CCP destina-se ao mercado de alumínio primário. A maior parte da produção da Coquepar (85%) será destinada ao mercado externo.
- **Valor total do investimento:** R\$ 524 milhões, dos quais R\$ 349,4 milhões devem ser investidos no período 2010-2012.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** o projeto inicial previa a construção de duas unidades de calcinação de coque verde, que seriam concluídas em 2009 e 2010. Porém as dificuldades geradas pela crise internacional levaram à alteração do projeto e do cronograma da obra. A empresa já possui o terreno e, atualmente, está sendo realizado o processo de licenciamento ambiental. Assim que as licenças forem concedidas, as obras serão iniciadas, o que deve ocorrer no início de 2010.
- **Descrição das oportunidades:** construção civil, fornecimento de tecnologia, máquinas, equipamentos e insumos necessários ao funcionamento das unidades. Além disso, a construção das duas unidades aumentará a oferta da matéria-prima, o coque calcinado de petróleo, para o mercado de alumínio.

Investimentos siderúrgicos

No período 2010-2012, o Rio de Janeiro ainda receberá um volume significativo de investimentos no setor siderúrgico, que tornará o estado fluminense o grande polo de produção de aço no Brasil. Esses investimentos são importantes tanto pela sua magnitude quanto pelo impacto econômico que gerarão no Estado, em especial pela característica do setor de possuir uma extensa cadeia produtiva, como demonstra a figura abaixo, que deixa claro o leque de indústrias que pode ser beneficiado com esse tipo de empreendimento.

Figura 2 ■ Cadeia da indústria siderúrgica



ThyssenKrupp CSA Siderúrgica do Atlântico (TKCSA)

- **Segmento:** Siderurgia.
- **Localização:** Rio de Janeiro.
- **Empreendedores:** ThyssenKrupp Steel (73,13%) e Vale S/A (26,87%).
- **Descrição do projeto:** implantação de um complexo siderúrgico que engloba além de uma usina, uma termelétrica, uma coqueria e um terminal portuário. Sua capacidade de produção prevista é de 5 milhões de ton/ano de placas de aço, destinadas ao mercado externo; e a coqueria terá capacidade de produzir 1,4 milhão de ton/ano de coque.

A implantação da ThyssenKrupp CSA Siderúrgica do Atlântico é o principal investimento da alemã ThyssenKrupp Steel no Brasil, tendo gerado durante a etapa de construção cerca de 18 mil empregos diretos. Na fase de operação, é previsto que sejam gerados mais de 3,5 mil empregos diretos e cerca de 15 mil indiretos.

- **Mercado potencial:** mesmo com a crise internacional, a queda do preço das *commodities* e a retração do mercado mundial, a produção da ThyssenKrupp CSA Siderúrgica do Atlântico será totalmente destinada ao mercado externo. A estimativa da empresa é de que 2 milhões de toneladas sejam exportadas para as suas instalações na Alemanha e para outros países europeus. Já os outros 3 milhões devem abastecer o mercado norte-americano, em especial, os Estados Unidos.
- **Valor total do investimento:** o investimento total é de R\$ 13,1 bilhões.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** as obras foram iniciadas no final de 2006 e estão em fase de finalização. A construção do porto foi concluída no primeiro trimestre de 2009 e a previsão é de que as operações do complexo siderúrgico sejam iniciadas em dezembro de 2009, mas esse prazo pode ser postergado, a depender do ritmo de finalização das obras, para o primeiro semestre de 2010.
- **Descrição das oportunidades:** Instalação de indústrias do ramo metal-mecânico no entorno do empreendimento para fornecer produtos e serviços após o início da operação; instalação de comércio e serviços, além de construção residencial para atender à demanda por novas moradias que surgirão no distrito de Santa Cruz e nos municípios de seu entorno. É importante destacar que, segundo estudo contratado pelo Sistema FIRJAN, foram identificados como principais atividades favoráveis para a atuação de micro e pequenas empresas os segmentos de prestação de serviços e fornecimento de insumos mecânicos, elétricos, hidráulicos e de automação, seguidos pelas atividades associadas ao segmento de obras civis, administrativo e meio ambiente.

O estudo realizado pela FGV “Condicionantes da inserção das micro e pequenas empresas do Estado do Rio de Janeiro na rede de fornecedores das indústrias siderúrgicas” visa a identificar as atividades favoráveis para a atuação das micro e pequenas empresas na cadeia de suprimento da indústria siderúrgica. Os resultados indicam que existe médio ou alto potencial para a atuação das micro e pequenas empresas em 83,6% das atividades. Esse estudo pode ser obtido no site do Sistema FIRJAN, em www.firjan.org.br, ou na versão do Google Earth do Decisão Rio 2010-2012.

Votorantim

- **Segmento:** Siderurgia.
- **Localização:** Resende – Região Sul Fluminense.
- **Empreendedores:** Grupo Votorantim.
- **Descrição do projeto:** construção de uma nova usina com capacidade de produção de 1 milhão de toneladas de fio-máquina e vergalhão. Estima-se que sejam gerados 4,3 mil empregos diretos e indiretos quando a unidade entrar em operação. A usina está sendo construída em um terreno de 4,3 milhões de metros quadrados, a 50 quilômetros da outra usina do Grupo, a Siderúrgica Barra Mansa.
- **Mercado potencial:** a produção será destinada ao mercado nacional de aços longos para a construção civil, menos afetado pela crise internacional.
- **Valor total do investimento:** R\$ 1,2 bilhão.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** o projeto, iniciado em 2007, encontra-se em estágio de finalização das obras. A previsão é de que as operações sejam iniciadas até o final de 2009, com capacidade de produção anual de 1 milhão de toneladas de laminados.
- **Descrição das oportunidades:** instalação de indústrias do ramo metal-mecânico no entorno do empreendimento para fornecer produtos e serviços após o início da operação; instalação de comércio e serviços para atender à expansão da renda da população local; instalação de indústrias próximas ao empreendimento que utilizem o material como insumo em sua produção, de forma a reduzir custos logísticos; fornecimento para as empresas de engenharia executantes da obra.

Muito embora esse investimento se encerre em 2009 – e, portanto, seu valor não esteja computado nos R\$ 126,3 bilhões – optou-se por incluí-lo nessa seção, dadas as oportunidades que podem ser geradas.

Construção Naval

A partir do ano 2000, a indústria naval brasileira – praticamente desativada em meados da década de 1990 – iniciou um movimento de crescente reativação de suas unidades fabris, impulsionadas, de um lado, pelas reformas e construção de plataformas da Petrobras e navios da Transpetro e, de outro, pelas encomendas de embarcações de apoio às atividades de exploração e produção de petróleo em alto mar. Esse movimento vem beneficiando particularmente o Rio de Janeiro, que historicamente possui um número significativo de estaleiros e um grande contingente de trabalhadores especializados nessa indústria. De fato, nos últimos anos, cerca de 20 estaleiros foram reabertos no Estado, o que significou a criação de milhares de empregos no setor e a geração de oportunidades na cadeia de fornecedores da indústria da construção naval. O potencial de continuidade do crescimento dessa atividade, a despeito da crise mundial, seja pelo aumento da cabotagem, seja pela intensificação da exploração petrolífera no país nos próximos anos, traz perspectivas especialmente positivas para esse setor fluminense.

A seguir, o detalhamento dos principais investimentos referentes à construção de embarcações.

Estaleiro Mauá

- **Segmento:** Indústria de Construção Naval.
- **Localização:** Niterói.
- **Empreendedores:** Estaleiro Mauá e Transpetro.
- **Descrição do projeto:** serão construídos quatro navios-tanque para transporte de produtos derivados de petróleo.
- **Valor total do investimento:** R\$ 627,2 milhões, dos quais R\$ 268,8 milhões devem ser investidos no período 2010-2012.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** a construção dos navios está no âmbito do Programa de Modernização e Expansão da Frota da Transpetro, que tem prazo de execução até 2015, e seu período de construção é de 16 a 20 meses. Os navios que estão sendo construídos pelo estaleiro Mauá serão entregues à Transpetro até 2015. Os contratos entre a Transpetro e o Estaleiro Mauá foram assinados em 2007 e entraram em eficácia em janeiro de 2009. Atualmente, está sendo feita a compra de aço para que seja iniciada a primeira etapa da construção, que consiste no corte das chapas.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de máquinas e equipamentos para os estaleiros; oportunidades para o setor de navieças. Exige-se um índice de 65% de conteúdo nacional nos navios.

STX Europe

- **Segmento:** Indústria de Construção Naval.
- **Localização:** Niterói.
- **Empreendedores:** STX Europe, Dofcon Navegação e GEO Navegação e Pesquisa.
- **Descrição do projeto:** construção de cinco embarcações (PRO 23, PRO 24, PRO 25, PRO 26 e PRO 27) dos tipos Offshore Support and Construction Vessel (OSCV) e Remotely Operated Vehicle Vessel (ROV) para a armadora norueguesa Dofcon Navegação e GEO Navegação e Pesquisa.
- **Valor total do investimento:** R\$ 1,1 bilhão.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** a construção das embarcações PRO 23 e PRO 24 foi iniciada em 2006 e tem previsão de ser concluída em 2009 e 2010, respectivamente. A construção das outras três embarcações foi iniciada em 2008 e a previsão de entrega é 2011.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de máquinas e equipamentos pela indústria de navieças.

EISA

- **Segmento:** Indústria de Construção Naval.
- **Localização:** Cidade do Rio de Janeiro.

PROJETO 1

- **Empreendedores:** PDV Marina – subsidiária da Petróleos de Venezuela (PDVSA) – e EISA.
- **Descrição do projeto:** construção de 10 navios para a venezuelana PDVSA, dos quais 8 navios tipo Panamax, com capacidade individual de 70 mil toneladas de porte bruto (TPB) e 2 embarcações para transporte de derivados de petróleo, com capacidade individual de 47 mil toneladas de porte bruto (TPB).
- **Valor total do investimento:** R\$ 1,6 bilhão.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** a construção das embarcações teve início em 2007; a primeira será entregue em 2009 e a segunda em 2010. As seguintes terão seus prazos de entrega intercalados com os navios de contêineres da Log-in.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de máquinas e equipamentos pela indústria de navieças.

PROJETO 2

- **Empreendedores:** Log-in e EISA.
- **Descrição do projeto:** construção de cinco navios porta-contêineres para a Log-in, braço logístico da Vale.
- **Valor total do investimento:** R\$ 700 milhões.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** Os dois primeiros navios começarão a ser construídos após a entrega do segundo navio da PDVSA, em 2010. Os seguintes terão seus prazos de entrega intercalados com os navios da PDVSA.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de máquinas e equipamentos pela indústria de navieças.

PROJETO 3

- **Empreendedores:** Transpetro.
- **Descrição do projeto:** construção de quatro navios Panamax, transferidos do consórcio Rio Naval.
- **Valor total do investimento:** R\$ 985 milhões.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** a construção das embarcações foi iniciada em 2009 e deverá ser concluída até 2015.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de máquinas e equipamentos pela indústria de navieças.

Investimentos em infraestrutura e logística

No período 2010-2012, o Rio de Janeiro receberá um grande volume de investimentos públicos e privados nas áreas de infraestrutura e logística. Esses investimentos são essenciais para o desenvolvimento do Estado, por contarem com recursos de origem pública e por não estarem relacionados à demanda interna ou externa, mas sim à competitividade local, e ficam menos vulneráveis à crise econômica. Ainda vale destacar que tais inversões têm como características gerar oportunidades de participação em licitações, de apresentação de projetos e de fornecimento de produtos e serviços às empresas de engenharia vencedoras da licitação. Ademais, os investimentos que se seguem têm a característica comum de gerar um grande impacto nas regiões onde ocorrerão, o que abrirá oportunidade para instalação de empresas ligadas aos setores de comércio e serviço.

A seguir, o detalhamento dos principais investimentos dessa categoria.

Arco Metropolitano do Rio de Janeiro

- **Segmento:** Infraestrutura Logística (Rodovias).
- **Localização:** os municípios pelos quais passará o Arco serão Itaboraí, Guapimirim, Magé, Duque de Caxias, Nova Iguaçu, Japeri, Seropédica e Itaguaí.
- **Empreendedores:** Governo Federal/Governo do Estado do Rio de Janeiro.

- **Descrição do projeto:** o Arco Metropolitano do Estado do Rio de Janeiro é um anel viário que contornará a região metropolitana, permitindo o acesso adequado de cargas ao Porto de Itaguaí por toda a malha rodoviária do país, através de cinco grandes eixos rodoviários que convergem para o Rio de Janeiro e que serão conectados pelo Arco Metropolitano.

O Arco terá aproximadamente 145 km de extensão, estando subdividido em quatro trechos, três já existentes – a Rio-Teresópolis, entre Santa Guilhermina e Saracuruna, a rodovia Rio-Santos, entre Santa Cruz e Itaguaí, e a BR-493, entre Santa Guilhermina e Itaboraí – sendo que os dois últimos trechos passarão por reformas – e um trecho de 72 quilômetros a ser construído. Esse empreendimento prevê a construção de nove pontes, cinco viadutos, três passagens inferiores e três passarelas, além de pistas duplas. Será uma estrada de longa distância, com velocidade média estimada de 100 km/h. Ela ligará também os dois maiores empreendimentos do Estado, ThyssenKrupp CSA Siderúrgica do Atlântico e Comperj, passando ainda pelo polo gás-químico de Duque de Caxias.

De acordo com estudo realizado pelo Sistema FIRJAN, o Arco Metropolitano tem o potencial de se tornar um corredor de desenvolvimento, com reflexos positivos logísticos e socioeconômicos não só para o Rio de Janeiro, mas também para outros estados. Os impactos logísticos se estenderão por sete estados, através da redução de custos de transporte para o Porto de Itaguaí.

No início de 2007, o Arco Metropolitano foi incluído no Programa de Aceleração do Crescimento do Governo Federal, o PAC, que engloba diversas áreas, como energia, educação e infraestrutura, sendo considerado de extrema relevância para o desenvolvimento do país. O PAC prevê que os recursos para essa obra não serão contingenciados, representando uma oportunidade real de realização.

- **Valor total do investimento:** o valor licitado da construção do trecho virgem é de R\$ 797 milhões, e da duplicação e recuperação do trecho da Rio-Santos, de R\$ 244 milhões. A licitação das obras de conservação para a BR 493 ainda não ocorreu, de forma que seu valor ainda não está disponível. A obra total está estimada em R\$ 1,2 bilhão.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** a licitação para a realização das obras do trecho virgem do Arco Metropolitano foi realizada no primeiro semestre de 2008, assim como o início das

O estudo Avaliação dos Impactos Logísticos e Socioeconômicos da Implantação do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro pode ser obtido no site www.firjan.org.br ou na versão do Google Earth do Decisão Rio 2010-2012.

obras no trecho da Rio-Santos. Atualmente, nessa rodovia, entre Santa Cruz e Itaguaí, está sendo feita a duplicação da pista e a previsão é de que 26 km sejam duplicados em 30 meses, com conclusão no segundo semestre de 2010. Já no trecho virgem, que está dividido em 4 lotes, a abertura da estrada teve autorização para ser iniciada no segundo trimestre de 2009. A previsão é de que sejam feitos 25 km de obras de terraplanagem nos 4 lotes até o final de 2009. O prazo estabelecido para a conclusão de todo o trecho virgem é 2010. A Rio-Teresópolis – entre Santa Guilhermina e Saracuruna – já foi concluída. A rodovia está em bom estado de conservação e é administrada por uma concessionária; não há previsão de obras significativas. Já na BR-493, as obras ainda não foram iniciadas e o trecho ainda se encontra em condições inadequadas de conservação. Para esse trecho, foi apresentado, no final de 2008, o EIA/RIMA do projeto de duplicação/conservação; a licença prévia foi concedida no segundo trimestre de 2009, porém, o início das obras ainda depende da realização de licitação. A previsão atual para a conclusão de todas as obras do Arco Metropolitano é 2010, contudo o ritmo em que estão sendo realizadas as obras indica que esse prazo pode ser adiado para o ano seguinte.

- **Descrição das oportunidades:** os impactos da construção do Arco Metropolitano poderão ser sentidos de forma direta na economia. No curto prazo, a implantação do Arco acionará o setor de construção pesada para a realização das obras e também, de forma indireta, toda a cadeia de fornecedores de insumos das empresas construtoras. No que diz respeito ao longo prazo, cabe destacar os impactos da reordenação do espaço urbano com a possibilidade de incremento populacional, com aglomeração da população nas proximidades do novo eixo rodoviário, o que vai gerar um aumento da demanda por serviços de infraestrutura básica. Ainda vale ressaltar que, segundo o estudo sobre os impactos logísticos do Arco Metropolitano, realizado pelo Sistema FIRJAN, a plena exploração do Arco levará a uma redução do custo de transporte que produzirá efeitos sobre o comércio exterior e consequentemente sobre o PIB, a arrecadação de impostos e o emprego. Além disso, o Arco passará por importantes empreendimentos do Estado, a exemplo da ThyssenKrupp CSA Siderúrgica do Atlântico, do Comperj e do polo gás-químico de Duque de Caxias, o que, aliado à proximidade do porto e à redução dos custos logísticos, vai gerar grandes oportunidades para a instalação de indústrias, comércio e de centros logísticos ao longo de seu trecho virgem.

OHL Brasil – Autopista Fluminense

- **Segmento:** Infraestrutura Logística (Rodovias).
- **Localização:** BR-101/RJ (Ponte Rio-Niterói – Divisa RJ/ES).
- **Empreendedores:** Obrascon Huarte Lain Brasil S.A. (OHL Brasil).
- **Descrição do projeto:** concessão para administrar e conservar pelos próximos 25 anos a BR-101/RJ no trecho entre Niterói e Campos dos Goytacazes, a partir de leilão realizado pela Agência Nacional de Transportes Terrestres – ANTT, no final de 2007, pela 2ª Etapa do Programa Federal de Concessões. Além de obras emergenciais, a concessionária deverá realizar serviços de recuperação da rodovia e também obras de manutenção até o final da concessão.
- **Valor total do investimento:** serão investidos R\$ 2,3 bilhões durante toda a vigência do contrato, cuja duração é de 25 anos.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** os investimentos começaram em 2008 e serão realizados durante todo o período de concessão, que termina em 2033, quando o contrato será finalizado. Em 2008, a concessionária passou a disponibilizar diversos serviços aos clientes, como telefone de emergência, ambulâncias de resgate, reboques e controladores de tráfego. No primeiro trimestre de 2009, foi iniciada a operação de uma das praças de pedágio. Atualmente estão sendo realizadas obras emergenciais e de construção das demais praças de pedágio. De acordo com o cronograma de execução, as obras de melhoria serão concluídas até o final de 2011 e as de duplicação da rodovia até o final do período de concessão em 2033.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de serviços pela indústria da construção pesada.

Acciona – BR-393

- **Segmento:** Infraestrutura Logística (Rodovias).
- **Localização:** BR-393 (Divisa RJ/MG – Entroncamento com a BR-116).
- **Empreendedores:** Consórcio Acciona.
- **Descrição do projeto:** concessão para administrar e conservar pelos próximos 25 anos a rodovia BR-393/RJ (Rodovia Lúcio Meira), no trecho de 200,4 quilômetros entre a divisa RJ/MG e o entroncamento com a BR-116 (Via Dutra). Além da realização de obras emergenciais, a concessionária deverá fazer obras de ampliação e melhorias.
- **Valor total do investimento:** o valor total do investimento previsto no contrato de concessão é de R\$ 1,1 bilhão, sendo de R\$ 537 milhões o montante previsto para as obras emergenciais, de manutenção e ampliação.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** as obras emergenciais e de construção de praças de pedágio, iniciadas em 2008, foram concluídas no primeiro semestre de 2009, e o restante do investimento será realizado ao longo do período de concessão.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de serviços e produtos pela indústria da construção pesada.

Via Light

- **Segmento:** Infraestrutura Logística (Rodovias).
- **Localização:** a Via Light tem início em Nova Iguaçu e passa pelos municípios de Mesquita, Nilópolis, São João de Meriti e Rio de Janeiro.
- **Empreendedores:** Governo do Estado do Rio de Janeiro, Prefeitura e a concessionária Light S/A, através de um acordo de cooperação técnica.
- **Descrição do projeto:** expansão da Via Light, que passará a ter 19,5 quilômetros de extensão, a partir dos 11 quilômetros atuais. O fluxo atual de veículos, de 15 mil por dia, passará a ser de 35 mil, após o término das obras. Com a expansão de mais 3,5 quilômetros, a via chegará até a Avenida Brasil e de lá, com mais 5 quilômetros, até o centro de Madureira, cruzando os bairros de Acari, Guadalupe, Honório Gurgel, Rocha Miranda e Cascadura. Com isso, a nova Via Light ligará dois dos mais importantes centros comerciais do Estado, Nova Iguaçu e Madureira. Está prevista também a construção de dois túneis, o que gera a necessidade de obtenção de licenças ambientais.
- **Valor total do investimento:** projeto orçado em R\$ 240 milhões.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** atualmente está sendo elaborado o EIA/RIMA para obtenção da licença prévia. As obras só poderão começar após a obtenção das licenças ambientais e a realização da licitação. A previsão é de que a obra seja concluída em 12 meses após a licitação.
- **Descrição das oportunidades:** participação na licitação; oportunidades para o setor de construção pesada.

Porto Maravilha

- **Segmento:** Infraestrutura (Desenvolvimento urbano).
- **Localização:** Cidade do Rio de Janeiro (Porto do Rio de Janeiro e seu entorno).
- **Empreendedores:** Prefeitura do Rio de Janeiro, Governo do Estado do Rio de Janeiro, Governo Federal.
- **Descrição do projeto:** a primeira fase prevê a reurbanização completa da Praça Mauá, das principais vias do entorno da Avenida Rodrigues Alves (seguindo até o Armazém nº6) e da Rua Sacadura Cabral, do Morro da Conceição e do Píer Mauá, com a criação de um novo espaço público na área, a construção de uma garagem subterrânea para 1.000 veículos, a recuperação de imóveis antigos subutilizados para a criação de aproximadamente 500 moradias, a implantação da Pinacoteca do Rio no edifício Dom João VI e a implantação do Museu do Amanhã nos armazéns 5 e 6 do cais do Porto.
- **Valor total do investimento:** serão investidos R\$ 145 milhões na reurbanização da área, R\$ 45 milhões na construção da garagem subterrânea, R\$ 34 milhões na construção de novas residências, R\$ 25 milhões na Pinacoteca e R\$ 125 milhões no Museu do Amanhã, totalizando R\$ 374 milhões.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** os investimentos se darão ao longo do período 2010 – 2012. Em 23 de junho de 2009 foram assinados: (1) protocolo de cooperação entre a União, o Estado e o Município do Rio de Janeiro, para definir o modelo de gestão e acompanhar a execução conjunta a longo prazo; (2) protocolo para lançamento dos editais de licitação das obras de reurbanização da Praça Mauá, das vias do entorno e do Píer Mauá; (3) decreto que cria Comissão especial de licitação da garagem subterrânea da Praça Mauá; (4) decreto de desapropriação do edifício Dom João VI para criação da Pinacoteca do Rio; (5) termo de Cooperação entre a Prefeitura do Rio de Janeiro e a Caixa Econômica Federal para recuperação de imóveis antigos subutilizados; (6) entrega de carta-consulta PRODETUR pelo prefeito e pelo governador do Rio de Janeiro ao Ministro do Turismo Luiz Barreto, para inclusão do projeto Porto Maravilha no programa; (7) convênio entre a Fundação Roberto Marinho e o Município do Rio de Janeiro visando à execução do projeto Museu do Amanhã e da Pinacoteca do Rio.
- **Descrição das oportunidades:** participação nas licitações; construção de novos empreendimentos imobiliários na área e no seu entorno; instalação de novos empreendimentos comerciais na área e no seu entorno, e instalação de novas empresas na região.

Complexo Portuário do Açu

- **Segmento:** Infraestrutura Logística (Portos).
- **Localização:** São João da Barra.
- **Empreendedores:** LLX Logística S.A. (LLX), através de suas subsidiárias, LLX Porto do Açu Ltda (LLX Açu) e LLX Minas-Rio Logística Ltda (LLX Minas Rio).
- **Descrição do projeto:** o Complexo Portuário do Açu é um projeto que prevê a construção de um terminal portuário em São João da Barra, de uma usina de pelotização, píeres *offshore* com acesso por meio de um canal com 21 metros de profundidade e capacidade para receber navios de grande porte com berços de atracação especializados e dedicados às diferentes famílias de produtos.

O Complexo do Açu é parte integrante de um projeto ainda maior da empresa MMX (do mesmo grupo da LLX) e Anglo American conhecido como Sistema Minas-Rio. Esse compreende também a construção de uma mina para extração de minério de ferro localizada no município de Alvorada, em Minas Gerais, com capacidade de produção estimada em 26,5 milhões de toneladas ao ano de finos de pelotização e um mineroduto, de 525 km de extensão, a ser utilizado para transportar polpa de minério de ferro até o terminal portuário do Açu. O Sistema Minas-Rio irá viabilizar um eficiente corredor de exportação das regiões Centro-Oeste/Sudeste, com forte impacto no crescimento econômico do Rio de Janeiro.

A partir de 2012, a LLX vai complementar as atividades portuárias de minério, iniciando as operações dos demais píeres para movimentar outros tipos de cargas (*non-ore*). O Porto do Açu terá capacidade para movimentar 11,5 milhões de toneladas de carvão, atendendo à demanda de empresas siderúrgicas situadas na sua área de influência, assim como às necessidades de uma planta termoelétrica que fará parte do complexo portuário. O Porto contará ainda com um terminal de carga geral, que terá capacidade para movimentar contêineres, granito e produtos siderúrgicos. Foi projetado ainda um terminal de granel líquido, que atenderá primeiramente as necessidades de movimentação de etanol, derivados de petróleo e Gás Natural Liquefeito (GNL), com capacidade de 4 milhões de m³ por ano.

Além disso, foram destinados dois berços de atracação para logística *offshore*, com capacidade para aproximadamente 1,2 mil atracações e movimentação de 90 mil toneladas de carga por ano, além de área de armazenagem de fluido de perfuração.

O Porto do Açu é um dos maiores investimentos do Brasil em terminais marítimos privados. Próximo aos campos de petróleo *offshore* das bacias de Campos, Santos e do Espírito Santo e com fácil acesso às regiões mais desenvolvidas do Brasil, induzirá um forte movimento de atração de novas empresas para a região, ao mesmo tempo gerando novas demandas sobre a mão-de-obra local e a infraestrutura urbana. Esse movimento levará a uma rápida transformação econômica no norte fluminense, que precisará se preparar desde já para transformar os benefícios econômicos em sociais.

O Complexo terá uma retroárea de 6,9 mil hectares projetada para abrigar diferentes segmentos econômicos. Por meio de Lei Municipal de São João da Barra, o Complexo Portuário do Açu foi contemplado com a condição de Distrito Industrial, estabelecendo aspectos favoráveis para a instalação e desenvolvimento de indústrias, incluindo plantas de siderurgia, termelétrica, gaseificação, indústria automotiva, polo metal-mecânico, refinaria, armazenagem e logística, entre outras.

- **Mercado potencial:** o Sistema MMX Minas-Rio estima que irá produzir até 26,6 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, dos quais 19,0 milhões de toneladas serão *pellet feed* para exportação e 7,6 milhões de toneladas serão empregadas na produção de 7,0 milhões de toneladas de pelotas de minério de ferro, beneficiadas na usina de pelletização do porto.
- **Valor total do investimento:** R\$ 3,6 bilhões, desses, R\$ 2 bilhões serão investidos no período 2010-2012.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** em 2007 foram iniciadas as obras para a construção da estrutura portuária para movimentação de minério de ferro, e atualmente estão sendo feitas as obras de dragagem do canal portuário e o estaqueamento da ponte de acesso. Além disso, estão em andamento os estudos de impacto ambiental para a implantação dos pátios logísticos. A previsão é de que as obras estejam integralmente concluídas no final de 2012. Suas operações, no entanto, serão iniciadas no primeiro semestre de 2012, com a movimentação de minério de ferro.
- **Descrição das oportunidades:** durante a fase das obras, fornecimento de serviços de engenharia e construção pesada, bem como de máquinas e equipamentos dos mais variados. Ainda durante a construção, o grande contingente de trabalhadores demandará a instalação de comércio e serviços no entorno do empreendimento e na cidade – que possui, segundo dados oficiais, aproximadamente 28 mil moradores, apenas. Também durante a obra haverá aumento na demanda por moradia na região, o que possibilitará o desenvolvimento do setor de construção civil.

O Porto do Açu poderá ser utilizado como base de apoio para as empresas ligadas à atividade de exploração de petróleo da Bacia de Campos. A imensa retroárea, somada à disponibilidade de energia, matéria-prima e vantagens logísticas, tornará possível a instalação de plantas industriais de diversos setores como automobilístico e siderúrgico, dentre outros. Essas possibilidades estão detalhadas na parte de oportunidades potenciais, no final dessa seção.

Porto do Sudeste

- **Segmento:** Infraestrutura (Transporte e Logística).
- **Localização:** Itaguaí.
- **Empreendedores:** LLX Logística.
- **Descrição do projeto:** Localizado ao lado do Porto de Itaguaí, o projeto do Porto do Sudeste prevê a construção de um porto com profundidade de 18,50 metros para receber navios do tipo *capsize*. O Porto do Sudeste será dedicado à exportação do minério de ferro – trazido pela malha da MRS Logística da mina pertencente à MMX da região de Serra Azul, localizada a sudoeste de Belo Horizonte – e à importação de grãos sólidos, principalmente carvão. No projeto, está prevista a construção de pátios para estocagem e manuseio de minério de ferro e de outros grãos sólidos. O Porto contará também com um berço de atracação e uma área total de 51,2 hectares. Sua capacidade de armazenagem será de até 25 milhões de toneladas de minério de ferro por ano. O Porto do Sudeste contará com a infraestrutura de acesso terrestre e marítimo já existente na região. Deverão ser gerados 3.000 empregos na fase de construção e 450 na fase de operação do Porto.
- **Mercado potencial:** o Porto do Sudeste atenderá as regiões mineradoras de Minas Gerais além do setor industrial, no que diz respeito à sua demanda por carvão, em função da integração do Porto à ferrovia da MRS.
- **Valor total do investimento:** R\$ 1,5 bilhão, dos quais R\$ 1,1 bilhão no período 2010-2012.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** o projeto obteve autorização do Governo do Estado para ser implantado, o que permitiu que fosse dada continuidade ao processo de licenciamento ambiental, inclusive com a realização de audiências públicas. As obras poderão começar assim que a licença de instalação for concedida, o que deve ocorrer até o primeiro trimestre de 2010. Já o início da operação está previsto para o primeiro semestre de 2011.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de serviços de engenharia e construção pesada e fornecimento de máquinas e equipamentos. A construção do Porto do Sudeste, ao lado dos demais investimentos previstos no setor portuário na região da Baía de Sepetiba e a conexão desses novos projetos ao Arco Metropolitano do Rio de Janeiro provocarão uma grande mudança na economia da região. A possibilidade de atração de novas indústrias em função das facilidades logísticas em gestação demandará a instalação de estabelecimentos comerciais e de serviços na região.

Porto de Itaguaí

- **Segmento:** Infraestrutura.
- **Localização:** Itaguaí.
- **Empreendedores:** Governo Federal.
- **Descrição do projeto:** A Companhia Docas do Rio de Janeiro assinou, em maio de 2008, o primeiro contrato de execução de obras no setor portuário brasileiro dentro do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC). O contrato prevê a realização de obras de dragagem no Porto de Itaguaí, divididas em duas fases. A primeira foi iniciada em julho de 2008 e concluída no primeiro semestre de 2009 pela empresa Ster Engenharia, vencedora da licitação. Com a conclusão da primeira etapa, o Porto de Itaguaí passará a ter profundidade de 20 metros, contra os atuais 17,5, o que facilitará a movimentação de embarcações.

A segunda fase da dragagem do Porto de Itaguaí vai ampliar a extensão do canal das Docas para a Thyssenkrupp CSA Siderúrgica do Atlântico. A empresa tem cais próprio, mas, para chegar ao seu porto, será necessário passar pelo canal do Porto de Itaguaí.
- **Mercado potencial:** o investimento possibilitará um aumento significativo da capacidade do Porto para atender a demanda por transporte de cargas.
- **Valor total do investimento:** Na primeira fase, foram investidos R\$ 64 milhões, e R\$ 86 milhões serão destinados à segunda fase da dragagem do Porto.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** as obras da primeira fase foram iniciadas em 2008 e concluídas no primeiro semestre de 2009. A segunda etapa do projeto está em fase de licenciamento ambiental; já obteve a licença prévia e estão sendo realizadas as audiências públicas para seguir com o processo de licenciamento. Em paralelo, está em andamento o processo de licitação, que teve início no primeiro trimestre de 2009. A conclusão das obras da segunda fase deverá ocorrer em 2010.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de serviços de engenharia e construção pesada durante a fase das obras, assim como fornecimento de máquinas e equipamentos.

Em 2008, o Porto de Itaguaí movimentou 100,8 milhões de toneladas de carga. A perspectiva é de que a capacidade de movimentação aumente em 50% após as obras de dragagem.

CSN – Plataforma Logística em Itaguaí

- **Segmento:** Infraestrutura.
- **Localização:** Itaguaí.
- **Empreendedores:** CSN (Companhia Siderúrgica Nacional).
- **Descrição do projeto:**

Projeto 1 – Expansão do Sepetiba Tecon (Terminal de Contêineres) – adequação de dois berços em cais contínuo (Equalização do Berço 301 e Adequação dos Berços 302 e 303).

Projeto 2 – Expansão do Tecar (Terminal de Cargas): berços e pátios de estocagem. O investimento terá como objetivo aumentar a capacidade do Tecar para 100 milhões de toneladas por ano (Mtpa) de minério de ferro e para 8 Mtpa de carvão.

Projeto 3 – Implantação do Centro de Apoio Logístico, que compreende armazenagem de contêineres, armazéns dedicados a produtos siderúrgicos, café, algodão, açúcar e químicos, além de centros de distribuição, veículos e autopeças, serviços acessórios e projeto modular (*built to suit*). O Centro de Apoio Logístico terá capacidade de armazenagem e movimentação de 900 mil TEUs (Twenty Equivalent Unity) por ano.

Projeto 4 – Implantação do Porto Privativo Lago da Pedra e de sua retroárea. O Porto terá dois píeres. No píer 1, serão movimentados carga geral, produtos siderúrgicos e contêineres e no píer 2, carvão e minério de ferro. A capacidade de movimentação nos píeres será de 60 Mtpa de minério de ferro, 12 Mtpa de carvão e outras cargas diversas, 11 Mtpa de carga geral e produtos siderúrgicos e 1 Milhão de TEUs ao ano.

A retroárea contará com pátios de estocagem de 1,2 milhão de m² e nas áreas de apoio serão construídos um edifício institucional, armazém, prédio administrativo e refeitório.

- **Mercado potencial:** o investimento possibilitará um aumento significativo da capacidade para atender a demanda por transporte de cargas do Estado do Rio de Janeiro e de toda a região Sudeste, nos seguintes segmentos: contêineres, produtos siderúrgicos, cargas de projeto, importação e exportação de granéis sólidos e movimentação de minério de ferro e carvão.
- **Valor total do investimento:** serão investidos R\$ 4,7 bilhões em quatro projetos, detalhados a seguir.

Projeto 1 – R\$ 348 milhões em dois berços em cais contínuo: o primeiro berço receberá investimentos da ordem de R\$ 132 milhões, dos quais R\$ 80 milhões serão destinados ao cais e R\$ 52 milhões aos equipamentos. No segundo berço serão investidos R\$ 216 milhões: R\$ 98 milhões no cais e na retroárea e R\$ 117 milhões em equipamentos.

Projeto 2 – Os investimentos totalizam R\$ 1,6 bilhões.

Projeto 3 – R\$ 423 milhões.

Projeto 4 – Píeres: R\$ 1,6 bilhão; Retroárea: R\$ 593 milhões.

■ **Cronograma de implantação e estágio atual:**

Projeto 1 – atualmente estão sendo realizadas as obras de equalização do Berço 301. Já o projeto de adequação dos Berços 302/303 está em fase de licenciamento ambiental, e a previsão é de que as obras comecem no segundo semestre de 2009 e sejam finalizadas até o primeiro semestre de 2011.

Projeto 2 – a expansão do Tecar foi iniciada em 2007, atualmente está sendo realizada a compra de máquinas e equipamentos e a contratação de obras civis nos pátios, para a implantação da primeira fase do projeto, que aumentará a capacidade do Tecar para 55Mtpa. Já para a segunda fase do projeto, quando a capacidade chegará a 100 Mtpa, está sendo realizado o projeto de engenharia básica. A previsão é de que as obras sejam concluídas em 2012.

Projeto 3 – atualmente estão sendo elaborados o projeto e os estudos para solicitação das licenças ambientais. Este porto será, provavelmente, desenvolvido conjuntamente com a Gerdau e Petrobras. Veja mais informações na p.62.

Projeto 4 – atualmente estão sendo elaborados o projeto e os estudos para solicitação das licenças ambientais. A obra deverá começar no 1º semestre de 2010 e ser concluída até o 2º semestre de 2013.

■ **Descrição das oportunidades:** fornecimento de serviços de engenharia e construção pesada durante a fase das obras, assim como fornecimento de máquinas e equipamentos.

MRS Logística

- **Segmento:** Infraestrutura de Transporte/Logística (Ferrovias).
- **Localização:** toda a extensão da malha ferroviária da MRS no Rio de Janeiro.
- **Empreendedores:** MRS Logística.
- **Descrição do projeto:** os investimentos se concentram na expansão da via (ampliação e adequação de pátios), na manutenção, expansão e infraestrutura da via permanente, em melhoramentos diversos em oficinas, sinalização e melhoria nas instalações fixas ao longo da malha.

Os investimentos incluem as seguintes obras: duplicação do acesso ao Porto de Itaguaí, atendimento aos projetos de ampliação dos terminais de minério da CSN no Porto de Itaguaí, ampliação do pátio de Barra do Pirai para suporte ao incremento da circulação de trens, projeto de reformulação das linhas em Barra Mansa, melhoria do acesso ferroviário ao Porto do Rio, adequação das vias internas de circulação no Porto do Rio, substituição dos sistemas de sinalização e comunicação em toda a malha ferroviária da MRS (Projeto SIACO), construção de viadutos e passarelas ao longo da faixa de domínio. Vale destacar que será construída ainda uma oficina de locomotivas no município de Paraíba do Sul.

- **Valor total do investimento:** R\$ 436 milhões, em toda a malha, e R\$ 70 milhões na nova oficina.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** os investimentos foram iniciados em 2009 e se estenderão até 2011.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de serviços e equipamentos pelos segmentos da indústria metal-mecânica.

A MRS é a única via férrea de acesso à região de Itaguaí. Assim a implantação dos novos portos na Baía de Sepetiba, bem como a dragagem do Porto de Itaguaí deverão provocar um aumento significativo na sua movimentação de cargas, principalmente de minério de ferro.

Usina Nuclear Angra 3

- **Segmento:** Infraestrutura (geração de energia elétrica).
- **Localização:** Angra dos Reis.
- **Empreendedores:** Eletronuclear.
- **Descrição do projeto:** construção da Usina Nuclear Angra 3 que terá uma potência bruta de 1.350 MW, capaz de gerar 10,9 milhões de MWh por ano, o que equivale a um terço do consumo do Estado do Rio de Janeiro. A usina, que ocupará uma área de 1.250 hectares, terá 40 anos de vida útil, aumentará a confiabilidade do sistema da Região Sudeste, pois junto às usinas Angra 1 e Angra 2, já existentes, atenderá a mais de 80% da demanda por eletricidade do Estado do Rio de Janeiro.
- **Mercado potencial:** mercado de energia elétrica das regiões Sudeste/Centro-Oeste.
- **Valor total do investimento:** R\$ 7,3 bilhões, dos quais R\$ 4 bilhões para o período 2010-2012.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** o empreendimento possui todas as licenças ambientais necessárias para dar início à obra, o que deve ocorrer ainda em 2009. As licenças são válidas por um período de seis anos, observadas as 6 condições gerais e as 45 específicas discriminadas no documento de concessão da licença ambiental prévia. Dentre elas, a empresa deverá apresentar o cronograma de execução de depósitos de rejeitos de longo prazo dos combustíveis usados e também o cronograma de execução do depósito para rejeitos de médio e baixo nível de radiação. São previstos um total de 66 meses (ou 5,5 anos) para o início das operações, período que engloba as atividades de construção civil, montagem eletromecânica, comissionamento dos sistemas e testes operacionais. O prazo se inicia com os trabalhos de concretagem das fundações do edifício reator.
- **Descrição das oportunidades:** participação na licitação para fornecimento de serviços de engenharia, máquinas, equipamentos e produtos diversos.

Complexo Hidrelétrico de Simplício

- **Segmento:** Infraestrutura (geração de energia elétrica).
- **Localização:** o empreendimento será construído no trecho médio inferior do Rio Paraíba do Sul, a 150 km da cidade do Rio de Janeiro, entre os municípios de Três Rios e Sapucaia.
- **Empreendedores:** FURNAS Centrais Elétricas S.A..
- **Descrição do projeto:** o complexo hidrelétrico de Simplício é composto pelas Usinas Hidrelétricas Simplício e Anta, construídas entre os Estados do Rio de Janeiro e Minas Gerais. A UHE Simplício terá três turbinas Francis, com potencia de 101,9 MW cada, enquanto a UHE Anta terá duas turbinas Kaplan de 14 MW cada, totalizando 333,7 MW de potência instalada. A obra inclui ainda um circuito hidráulico composto por uma sequência de canais, túneis e diques interligando os dois reservatórios. Esse Complexo Hidrelétrico irá contribuir de forma significativa para o suprimento energético do país.
- **Valor total do investimento:** R\$ 1,6 bilhão, sendo R\$ 162 milhões no período 2010-2012.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** as obras da UHE Simplício estão em andamento e aproximadamente 62% das obras civis já foram concluídas. A previsão é de que as unidades 1 e 2 estejam prontas em 2010 e a 3ª unidade em 2011. As obras da UHE Anta compreendem a concretagem da barragem e construção do vertedouro, que estão em fase de montagem de comportas.
- **Descrição das oportunidades:** contratação de máquinas, equipamentos, materiais elétricos e de construção pesada.

A Hidrelétrica Simplício irá fornecer cerca de 190 MW médios e a área do reservatório da usina, que inclui parte do reservatório da UHE Anta, totalizará apenas 15,83 km².

Isso significa uma relação potência/área inundada de mais de 10 MW/km², o que contribui para minimizar os impactos ambientais sobre as áreas atingidas. Essa relação é encontrada apenas em usinas mais modernas, como a binacional Itaipu.

Usina Termelétrica Porto do Açu

- **Segmento:** Infraestrutura (geração de energia elétrica).
- **Localização:** São João da Barra.
- **Empreendedores:** MPX Mineração e Energia S.A e quotistas de autoprodução da UTE Porto do Açu.
- **Descrição do projeto:** a UTE Porto do Açu é um projeto da MPX Mineração e Energia, localizado no norte do Estado do Rio de Janeiro, visando principalmente ao atendimento ao submercado elétrico-energético do Sudeste. O empreendimento será instalado na retroárea do Complexo Portuário do Açu em São João da Barra. A potência instalada da usina será de 2.100 MW, sendo três unidades geradoras a carvão de 700 MW. Para minimizar os impactos ambientais do projeto, serão utilizadas na planta tecnologias de uso sustentável para minimizar os impactos ambientais do projeto e serão instalados sistemas de tratamento de efluentes gasosos, líquidos, sólidos e oleosos. A torre mecânica de refrigeração utilizará a água do aquífero e do mineroduto do Sistema Minas-Rio da MMX Mineração e Metálicos. O suprimento de carvão mineral será realizado com carvão importado, contando com todo o apoio logístico da LLX Logística S.A. Esse carvão será descarregado num píer *offshore* próximo e levado via correia transportadora até a planta. A conexão ao Sistema Interligado Nacional será feita através da Subestação de Campos, pertencente a FURNAS Centrais Elétricas, em 345 kV, através da construção de uma linha de transmissão de cerca de 35 km.
- **Mercado potencial:** a energia gerada pela UTE Porto do Açu estará destinada ao Ambiente de Contratação Livre (ACL), para seus cotistas e para o atendimento a consumidores que hoje representam 30% do mercado de energia elétrica do país.
- **Valor total do investimento:** R\$ 8,5 bilhões, dos quais R\$ 4,3 bilhões devem ser investidos no período 2010-2012.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** o cronograma inicial previa o início da operação no segundo semestre de 2012 com capacidade de 700 MW no mercado livre. A UTE Porto do Açu já possui licença prévia, porém problemas com relação à venda de energia no mercado livre atrasaram o início do investimento que estava previsto para final de 2008. Assim torna-se necessária a elaboração de um novo cronograma e a revisão do projeto que serão liberados assim que for feita a venda de energia.
- **Descrição das oportunidades:** durante a fase das obras, fornecimento de serviços de engenharia e construção pesada, bem como de máquinas e equipamentos dos mais variados. A comercialização da energia elétrica da UTE Porto do Açu será feita de forma integrada, a partir do gerenciamento da demanda de energia elétrica dos quotistas da usina, garantindo o total fornecimento de energia elétrica para a sua produção.

Light – PCH Lajes

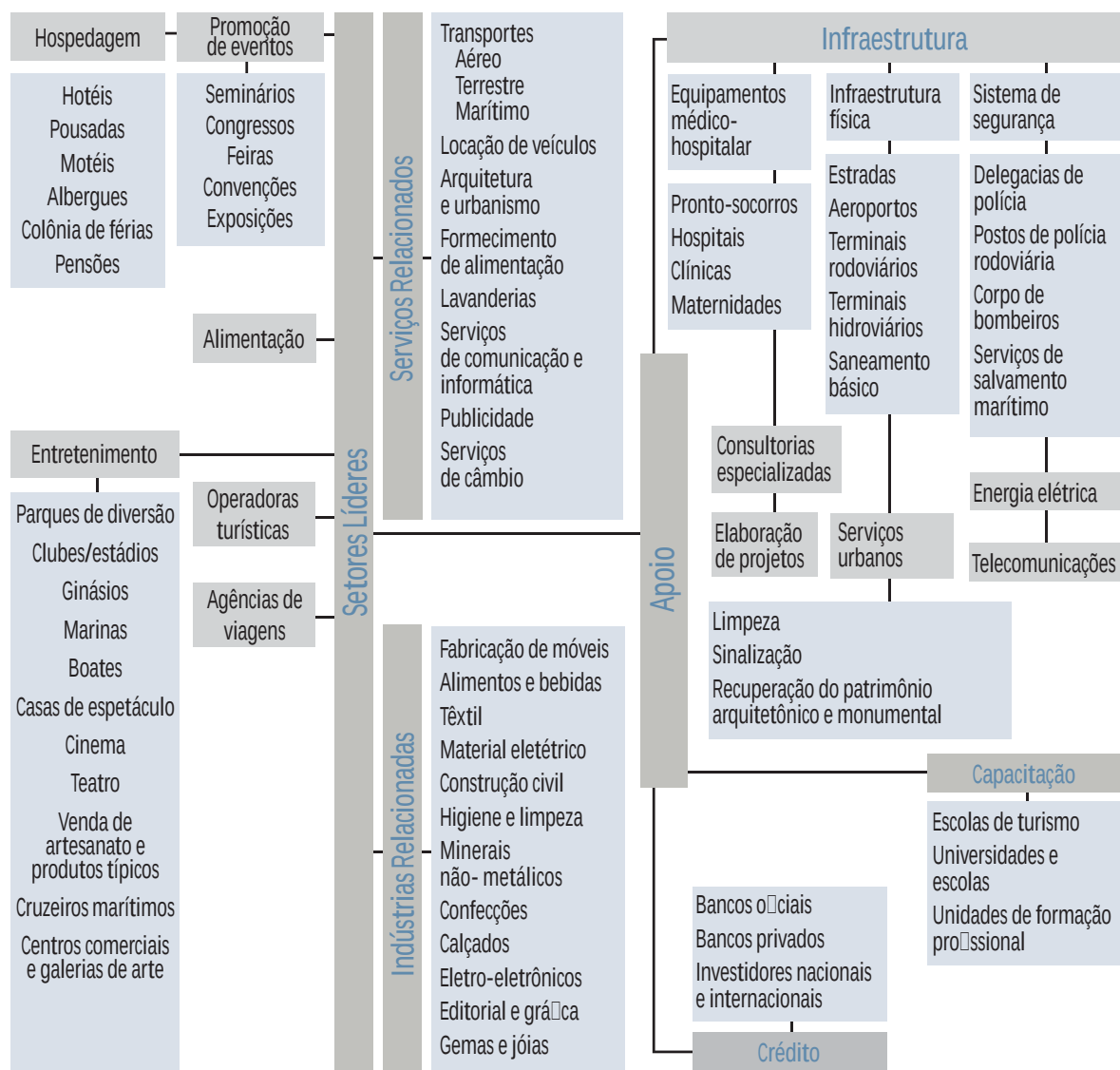
- **Segmento:** Infraestrutura (geração de energia elétrica).
- **Localização:** Municípios de Piraí, Barra do Piraí e Rio Claro – Região Sul Fluminense.
- **Empreendedores:** Light Energia S.A., do Grupo Light.
- **Descrição do projeto:** aumento da capacidade de geração do Complexo Hidrelétrico de Lajes, com prolongamento de um túnel que leva água ao complexo e construção da UHE Lajes. A usina, que terá 17 MW de potência instalada, será construída na casa de força da UHE Fontes Velha. O projeto visa a aumentar a garantia de geração do complexo.
- **Valor total do investimento:** R\$ 72,8 milhões, sendo R\$ 61,7 milhões no período 2010-2012.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** o projeto de engenharia já foi concluído e estão sendo contratadas as empresas construtoras (EPCs). O empreendimento já possui a licença de instalação e as obras devem começar no segundo semestre de 2009. A previsão é de que a PCH entre em operação no segundo semestre de 2012.
- **Descrição das oportunidades:** fornecimento de chapas de aço, tubulações, engenharia de base, turbinas hidráulicas, material elétrico, transformadores, geradores, condutores, outros componentes para geração e transmissão de energia elétrica.

Setor de Turismo

O Setor de Turismo possui uma ampla cadeia de valor, como demonstra a figura a seguir, e seus investimentos têm grande impacto positivo sobre a economia. O turismo foi eleito pelos empresários como um segmento âncora para a economia fluminense no Mapa do Desenvolvimento do Rio de Janeiro, divulgado pelo Sistema FIRJAN, em agosto de 2006.

O cenário desejado pelos empresários é de que o Estado consiga, em 2015, receber o mesmo número de turistas que Nova Iorque recebe anualmente. Os investimentos listados a seguir são parte do processo para tornar real o cenário desejado.

Figura 3 ■ Cadeia da indústria do turismo



Club Med – Reserva do Peró

- **Segmento:** Turismo.
- **Localização:** Cabo Frio / Reserva do Peró.
- **Empreendedores:** Club Med.
- **Descrição do projeto:** Construção de um Resort de 40 hectares, em uma praia de quatro quilômetros de extensão, na Reserva do Peró.
- **Mercado potencial:** turistas nacionais e estrangeiros, com demanda crescente gerada pela expansão do turismo na região, devido ao Aeroporto Internacional de Cabo Frio.
- **Valor total do investimento:** R\$ 95 milhões.
- **Cronograma de implantação e estágio atual:** o empreendimento possui as licenças ambientais necessárias para iniciar as obras em 2009. A inauguração do hotel está prevista para 2010.
- **Descrição das oportunidades:** na fase da construção, são inúmeras as oportunidades no setor de construção civil, consultorias ambientais – pelo fato de se encontrar em uma área de proteção ambiental – e decoração. A partir do momento em que entrar em operação, a movimentação de turistas poderá gerar oportunidades para os setores de comércio e serviços.

O hotel Club Med é o primeiro previsto para se instalar na praia do Peró, em Cabo Frio. O empreendimento fará parte do projeto Reserva do Peró, que compreende a instalação de um complexo hoteleiro, além de parques, condomínios residenciais, restaurantes e centros de convenções, detalhado na seção de Investimentos potenciais e oportunidades futuras.

INVESTIMENTOS POTENCIAIS E OPORTUNIDADES FUTURAS

Além dos investimentos mapeados no estudo Decisão Rio 2010-2012, cabe mencionar investimentos com potencial de realização no Estado que não foram computados nos R\$ 126,3 bilhões previstos, seja por não apresentarem valores definidos até a conclusão do estudo, seja porque, embora anunciados, ainda apresentam grande indefinição quanto à sua realização. Entretanto, pelo impacto que poderão gerar sobre a economia fluminense e pelas oportunidades que poderão ser criadas, é importante que estejam no radar dos investidores e demais empresários, e por isso integram o presente documento.

■ O desenvolvimento da exploração do pré-sal no Rio de Janeiro

Em novembro de 2007, a Petrobras declarou oficialmente junto à Agência Nacional do Petróleo (ANP) a comercialidade do campo petrolífero de Tupi. Situado abaixo da camada pré-sal brasileira – camada localizada em águas ultraprofundas, com cerca de 200 km de largura, 800 km de comprimento e a 300 km de distância do litoral – o campo de Tupi em conjunto com os demais descobertos posteriormente (Carioca, Pão de Açúcar, Iara e Caramba, dentre outros) se caracterizam como a nova fronteira de exploração petrolífera. A grande distância da costa, a profundidade superior a 7 mil metros (5 mil até a formação rochosa e mais 2 mil para atravessá-la) e a elevada temperatura dos campos são alguns dos desafios técnicos que terão que ser vencidos para viabilizar sua exploração. Em paralelo, a queda do preço internacional do petróleo e a desaceleração da economia mundial também se apresentam como fatores que poderiam dificultar sua exploração. Entretanto, estudos apontam que mesmo com preços do petróleo próximos a US\$ 35 / barril, a qualidade do óleo e a vastidão de suas reservas garantiriam a viabilidade financeira de sua extração. De fato, se confirmado o potencial petrolífero desses blocos, o Brasil passará da 17ª posição no ranking dos países com maiores reservas para a 8ª ou a 9ª posição, resultado da adição de mais de 65 bilhões de barris de petróleo nas reservas nacionais. Os testes de longa duração – que trarão dados ainda mais detalhados do tamanho da reserva e de sua qualidade – já se iniciaram em Tupi e serão ampliados ao longo de 2010 e 2011, com perspectivas de exploração comercial iniciando-se entre 2013 e 2015.

É importante ressaltar que o campo de Tupi bem como a grande maioria dos campos pré-sal anunciados até o presente se encontram na Bacia de Santos, na projeção cartográfica do Rio de Janeiro. Isso significa que a costa fluminense – em particular, a região sul do Estado, que engloba os eixos de desenvolvimento Sul e Sepetiba – é a que se encontra mais próxima, fisicamente, dos campos a serem explorados, conferindo, portanto, grande vantagem comparativa frente a outros estados no que diz respeito à instalação de novas

bases de exploração, além da já existente em Macaé, no norte do Estado. Por fim, o início da exploração – que deverá ocorrer até 2015 – gerará o pagamento de *royalties* a mais municípios fluminenses, que terão como desafio utilizá-los na construção da infraestrutura necessária para garantir o desenvolvimento econômico e social adequado à região. A localização dos campos do pré-sal fluminense e mais detalhes podem ser vistos na versão do Decisão Rio 2010-2012 feita para o Google Earth, que é parte integrante desse documento.

■ Os novos portos previstos para o eixo de desenvolvimento de Sepetiba

Ao longo de 2008, oito empresas afirmaram ter intenção de construir portos no sul do Estado, dos quais cinco na região da Baía de Sepetiba, no entorno do Porto de Itaguaí. Com objetivos de exportação de minério de ferro, em sua maioria, mas também voltado para operação de cargas gerais, esses projetos foram apresentados a um Grupo de Trabalho criado pelo Governo do Estado do Rio de Janeiro, que preparou e ofereceu ao Governo uma matriz de impactos econômicos, turísticos, ambientais e sociais de todos os projetos. Com base nela, o Governo do Estado deu permissão para que cinco projetos tenham continuidade no processo de obtenção do licenciamento ambiental. Desses, apenas três – o Porto do Sudeste, da LLX; Porto Lago de Pedra, da CSN; Porto da Gerdau – foram incluídos no total de R\$ 10,5 bilhões de investimentos em logística compilados nesse documento, por terem sido publicamente anunciados em detalhes. Os demais – Porto da Usiminas e Porto da Petrobras – encontram-se todos em fase de projeto, sendo que a maior parte ainda não deu entrada no processo de licenciamento ambiental. Não obstante, é importante que esses projetos sejam monitorados pelos investidores, já que se situam no eixo de desenvolvimento de Sepetiba e somarão um montante de investimento elevado quando de sua realização. Chama-se ainda atenção para a possibilidade de que o Porto da Petrobras, além de ser utilizado para a movimentação de produtos petroquímicos, venha a ser também uma base de operação da empresa para a exploração dos campos do pré-sal da Bacia de Santos. Por fim, cabe registrar que o Grupo de Trabalho criado pelo Governo estadual recomendou a integração entre os portos aprovados, o que provocará alterações nos projetos. Há ainda a possibilidade da Thyssenkrupp CSA Siderúrgica do Atlântico ampliar seu terminal portuário nos próximos anos, caso se observe o arrefecimento da crise internacional e o aumento dos preços e da demanda das *commodities*; assim como há a intenção da Companhia Docas de licitar um novo terminal dentro da área organizada do Porto de Itaguaí, que deverá ser destinada a graneis, muito embora as sucessivas postergações do projeto coloquem em dúvida a capacidade de sua execução no prazo deste estudo por parte da empresa governamental. A localização dos portos potenciais e mais detalhes do projeto podem ser visualizados na versão do Decisão Rio 2010-2012 feita para o Google Earth, que é parte integrante desse documento.

■ A ocupação do entorno do Arco Metropolitano

Como demonstrado ao longo do documento, o Arco se configura como um dos pilares do eixo de desenvolvimento de Sepetiba, e os benefícios logísticos que gerará atrairão grande quantidade de empresas e de habitantes para se fixar no seu entorno. Ciente disso, o Governo do Estado, em conjunto com o Banco

Interamericano de Desenvolvimento (BID), contratou por licitação a consultoria Tetraplan/Arcadis Tetraplan, em fevereiro de 2009, para desenvolver o Plano de Desenvolvimento Sustentável da Meso Região do Arco Metropolitano do Rio de Janeiro. O projeto, registrado sob o código BR-T1053 do BID, prevê valor total de US\$ 1,3 milhão, dos quais US\$ 253 mil serão de responsabilidade do Governo Estadual e o restante do BID. Com previsão de estar concluído no final de 2009 e ser divulgado no início de 2010, o estudo apontará as alternativas de ocupação do trecho virgem, fornecendo as diretrizes futuras do desenvolvimento da região. Assim, configura-se claramente como investimento potencial não só a instalação de novas empresas na região, mas também a construção de toda a infraestrutura necessária para o desenvolvimento da região.

■ Novos estaleiros no Estado

A vocação histórica de construção naval no Rio de Janeiro, a continuidade do programa de compras de embarcações por parte da Transpetro e da Petrobras, bem como a necessidade de serviços de manutenção e reparo naval geram oportunidades nesse setor no Rio de Janeiro. A instalação de um estaleiro da Marinha Militar do Brasil no entorno do Porto de Itaguaí – focado inicialmente em reparos, mas que poderá vir no futuro a construir o 1º submarino nuclear brasileiro – consta do acordo assinado entre a França e o Brasil no final de 2008. Também em Itaguaí, uma área de 1,4 milhão de metros quadrados deverá ser licitada em 2010 para a instalação de um estaleiro. Esse projeto está avançando – a destinação de uso do terreno, previamente definida como Zona de Apoio Logístico no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ) do Porto de Itaguaí, já foi alterada para permitir a nova finalidade – mas sua efetivação dependerá de licitação a ser realizada pela Companhia Docas do Rio de Janeiro. Por fim, cabe ressaltar que diversas empresas estão adquirindo áreas no entorno de Barra do Furado, de forma que no futuro próximo deve ser observada a instalação de estaleiros na região de Quissamã, no Eixo de Desenvolvimento Norte. A localização possível dos novos estaleiros, bem como mais detalhes, pode ser vista na versão do Decisão Rio 2010-2012 feita para o Google Earth, que é parte integrante desse documento.

■ Os investimentos siderúrgicos postergados e as oportunidades geradas pela retroárea do porto do Açu, no eixo de desenvolvimento Norte

Em meados de 2008, duas grandes empresas de siderurgia – Techint e Nucor – anunciaram que estavam próximas de fechar acordo para instalar uma nova unidade na retroárea do Porto do Açu – terreno equivalente, em termos de tamanho, à ilha de Manhattan. A crise internacional, porém, afetou esse processo, sendo que ambos os projetos foram postergados, sem definição, no presente momento, quanto a novas datas. No entanto, no primeiro trimestre de 2009, a LLX divulgou um fato relevante, anunciando o início das negociações com a siderúrgica chinesa Wuhan Iron and Steel Co. (WISCO), para a instalação de uma planta siderúrgica que terá capacidade para produzir 5 milhões de toneladas por ano. A despeito da postergação de dois grandes projetos, que ocorreu por um fator conjuntural, a negociação com a WISCO confirma a vantagem estrutural oferecida, em termos de competitividade logística, pela retroárea do Porto. Considerando

esse fato, bem como as dezenas de negociações em andamento com outras empresas, é importante que o desenvolvimento de todo o Complexo Portuário do Açu, e não somente do porto, fique constantemente no radar dos investidores, de forma que as oportunidades futuras, que inevitavelmente surgirão na região, possam ser aproveitadas. A localização da retroárea do Porto do Açu e mais detalhes podem ser vistos na versão do Decisão Rio 2010-2012 feita para o Google Earth, que é parte integrante desse documento.

■ O projeto Reserva do Perú

O projeto Reserva do Perú consiste em uma área equivalente ao tamanho do bairro de Copacabana, em mais de 4,5 milhões de m² que incluem 4 km de extensão de praia, no município de Cabo Frio, a ser realizado pelas empresas Perú Empreendimentos Imobiliários Ltda, Agenco Engenharia e Lakpar Emp. Marketing e Part. Ltda. Totalizando estimativas de R\$ 600 milhões a serem investidos nos próximos anos, prevê a construção, em parceria com grandes redes internacionais de hotelaria, de um complexo turístico na região, do qual o Club Med – cujo investimento está detalhado na seção anterior – é o primeiro a se confirmar. A proximidade do Aeroporto Internacional de Cabo Frio, as belezas naturais da região, a negociação para a construção de um hotel da rede Starwood – ainda não concluída – e a intenção do grupo de investidores de construir toda a infraestrutura necessária para a atração de novos empreendimentos justifica a sua inclusão como oportunidade potencial. A localização da Reserva do Perú e mais detalhes podem ser vistos na versão do Decisão Rio 2010-2012 feita para o Google Earth, que é parte integrante desse documento.

■ A construção das linhas 3 e 4 do Metrô

A malha metroviária fluminense é bastante limitada em termos relativos ao tamanho da população do Estado. De fato, ela é concentrada na capital, onde a grande densidade populacional e a necessidade de deslocamento exercem grande pressão sobre o transporte público. Dois projetos de expansão anunciados pelo Governo do Estado se destacam por serem essenciais para o desenvolvimento e união da capital com a região metropolitana do Rio de Janeiro, mas as dúvidas existentes sobre sua efetiva realização justificam a sua inclusão como projeto potencial, e não efetivo.

O projeto completo da linha 3 do metrô previa inicialmente a ligação da cidade do Rio de Janeiro a Niterói por baixo da Baía de Guanabara, além da construção de estações em São Gonçalo e Niterói, e é essencial para integrar o Eixo de Desenvolvimento Leste – e portanto, o Comperj – à capital. A despeito de sua importância, o alto custo da construção da ligação subterrânea por baixo da Baía fez com que ele fosse modificado de forma a conter apenas a ligação Niterói-Itaboraí (para o trecho Rio-Niterói seria utilizada uma integração com as Barcas, que já se encontra em operação). O processo de licenciamento ambiental foi completado com divulgação do EIA/RIMA, a obtenção da licença ambiental e a autorização para a instalação do canteiro de obras. Entretanto, a existência de poucos recursos destinados ao projeto pelos Governos Estadual e Federal (apenas R\$ 35 milhões possuem origem definida, de um custo total de R\$ 1,2 bilhão), o fato de não ser um projeto que conste no PAC – não sendo reconhecido formalmente, portanto, como prioritário pelo Governo

Federal – e a intenção anunciada conjuntamente pelo Governo Estadual e pelo Governo Municipal do Rio de Janeiro de priorizar o desenvolvimento da linha 4 colocam em dúvida sua efetiva realização no prazo contemplado por este estudo.

A linha 4 do metrô, por sua vez, prevê a integração da Barra da Tijuca – a fronteira da construção imobiliária carioca – com o centro do Rio de Janeiro com objetivo de aliviar o engargalamento da ligação rodoviária oferecida pela auto-estrada Lagoa-Barra. O projeto original, licitado em 1998 e de responsabilidade das empresas Construtora Queiroz Galvão S/A, Constran S/A Construções e Comércio, Trans Sistemas de Transportes S/A, nunca foi implementado por falta de recursos e pelo elevado custo projetado de sua tarifa. A intenção de alterar o projeto, anunciada recentemente pelos dois níveis de governo, deverá dificultar ainda mais sua realização, já que demandará, além dos recursos, ajustes jurídicos no processo e o entendimento entre os ganhadores da licitação, os dois níveis de governo e os controladores do Metro Rio. O desafio conjunto de encontrar um novo projeto que seja adequado aos interesses dos investidores e da sociedade e de obtenção dos recursos necessários para sua realização justifica sua alocação como projeto potencial, e não efetivo. A possível localização das linhas 3 e 4 bem como mais detalhes, podem ser vistos na versão do Decisão Rio 2010-2012, feita para o Google Earth que é parte integrante desse documento.

■ O Trem Bala Rio de Janeiro – São Paulo

O projeto do primeiro trem bala brasileiro consta no PAC e deverá movimentar recursos da ordem de R\$ 33 bilhões em cerca de cinco anos de construção. O projeto inicial, apresentado pela Italplan Engineering Environment & Transports S.A., previa uma demanda potencial de cerca de 32 milhões de passageiro/ano para 2013, volume considerado superestimado pelo Governo Federal e pela iniciativa privada, o que deixou clara a necessidade de sua reavaliação. Com apoio do BID (projeto BR-T1087), o BNDES contratou, via licitação, as consultorias Halcrow, Sinergia e Balman, para realizar estudos econômicos e técnicos em fevereiro de 2008, com prazo inicial de entrega do relatório para o final de 2008. Entretanto, a complexidade do projeto levou ao atraso da entrega do documento, que foi concluído somente em maio de 2009, e colocado para consulta pública em julho de 2009. De acordo com o relatório mais recente do PAC, a previsão é de que a licitação seja realizada ainda em 2009. Entretanto, a dimensão do projeto, o possível impacto negativo da retração do mercado global de crédito advindo da crise internacional e a intenção do Governo Federal de criar uma nova empresa estatal para gerir todo o processo podem dificultar a sua concretização, não obstante o interesse em sua realização. Pelo elevado grau de incerteza ainda existente sobre os detalhes do projeto, mas considerando o grande impacto que pode trazer em termos de desenvolvimento econômico e de geração de oportunidades, optou-se por alocá-lo como um investimento potencial. A localização possível do traçado, bem como mais detalhes, pode ser vista na versão do Decisão Rio 2010-2012 feita para o Google Earth, que é parte integrante desse documento.

PARCEIROS

O empresário que quiser investir e aproveitar as oportunidades que surgirão no Rio de Janeiro nesse e nos próximos anos precisará contar com bons parceiros que lhe ofereçam os serviços e facilidades necessárias. Com esse objetivo, o Sistema FIRJAN buscou identificar no mercado empresas que pudessem contribuir para a busca de oportunidades e a realização de novos negócios no Estado. Dessa forma, a empresa Caixa Econômica Federal, que oferece serviços bancários, o escritório de advocacia Veirano Advogados, e a RJZ Cyrela, empresa voltada para construção e empreendimentos imobiliários, se tornaram parceiros do Decisão Rio 2010-2012. Nas páginas seguintes, você encontrará, além da descrição das empresas, os serviços que oferecem, de forma a se tornarem também parceiros em sua busca pelas oportunidades.

CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

Além de serviços bancários, a CAIXA exerce um papel importante como agente do Governo Federal na execução das políticas públicas, particularmente nas áreas da infraestrutura urbana e na transferência de benefícios à população.

■ Onde encontrar a Caixa?

A CAIXA é parte integrante da vida de milhões de brasileiros. Como uma organização financeira e social, a companhia estabeleceu uma relação estreita com a população a partir do atendimento às suas necessidades fundamentais. Criada em 12 de janeiro de 1861, a CAIXA é hoje um dos maiores bancos públicos da América Latina, com cerca de 28 milhões de clientes. Sua rede está presente em todos os 5.554 municípios brasileiros. A CAIXA é o principal agente de desenvolvimento para os governos estaduais e municipais, pois oferece uma linha completa de programas, produtos e serviços voltados para a modernização da gestão pública.

Além disso, a CAIXA controla os jogos das Loterias Federais, cuja arrecadação, além de premiar os ganhadores, contribui com a execução de medidas oficiais e não-governamentais da inclusão social.

Desde 2004, os brasileiros que estão no exterior podem contar com a CAIXA, usando o serviço CAIXA Internacional para fazer remessas de valores ao Brasil. A CAIXA também está presente no exterior com escritórios de representação nos Estados Unidos e no Japão, de acordo com as tendências do mercado internacional.

■ Quais serviços a Caixa tem para oferecer aos investidores?

A CAIXA possui um portfólio completo de produtos e serviços para pessoas físicas e jurídicas. Para estas últimas, oferece, por exemplo:

PROGER Urbano – crédito de longo prazo, com utilização de recursos do Fundo de Amparo ao Trabalhador – FAT. Destina-se ao financiamento de investimentos fixos, com capital de giro associado ou apenas capital de giro. A linha é direcionada às empresas com faturamento anual de até R\$ 5 milhões.

Descontos de Títulos – crédito destinado a antecipar as duplicatas emitidas pela empresa e cheques de emissão de terceiros, para reforçar o capital de giro.

BNDES Automático – crédito de longo prazo, com recursos do BNDES, destinado ao financiamento de investimentos fixos, com ou sem capital de giro associado ou isolado.

Microcrédito – crédito destinado à atividade produtiva, concedido por meio de instituições de microfinanças credenciadas pela CAIXA a empreendedores que atuam no setor formal ou informal da economia, com no mínimo um ano de atividade, e que não atendem aos requisitos exigidos pelas instituições financeiras tradicionais.

Consulte todos os produtos e serviços da CAIXA no site www.caixa.gov.br.

RJZ Cyrela Construtora e Empreendimentos Imobiliários Ltda

A RJZ Cyrela atua no mercado imobiliário, na incorporação e construção de imóveis residenciais e comerciais. Antes de unirem suas forças em 2000, RJZ e Cyrela eram líderes nos mercados do Rio de Janeiro e São Paulo, respectivamente, e, após a consolidação, o grupo alcançou liderança nacional. Mais que isso, é uma empresa reconhecida, consolidada e admirada no setor imobiliário, quer pelo cuidado estético de seus empreendimentos, quer pela sua tecnologia e qualidade construtiva, ou pela busca permanente da satisfação dos Clientes. Afinal, entre projetos residenciais, comerciais e loteamentos, a RJZ Cyrela contabiliza mais de 2 milhões de metros quadrados lançados com muita dedicação. O êxito em cada realização nada mais é do que a somatória da filosofia moderna de negócio, da visão inovadora de futuro e da competência de uma equipe altamente profissional, motivada e envolvida. Tudo isso se reflete na conquista de alguns dos prêmios imobiliários mais expressivos do país, entre eles “A empresa do ano” pela ADEMI, em 2002, 2006 e 2007, e o “Top de Marketing” tanto em São Paulo quanto no Rio de Janeiro, concedidos pela ADVB – Associação dos Dirigentes de Vendas e Marketing do Brasil e, por 4 anos consecutivos, destaque entre as empresas mais admiradas do Brasil, segundo o levantamento da revista Carta Capital. A RJZ Cyrela tem como alicerce de sua trajetória os princípios éticos e morais, além da consciência de seu compromisso social e ambiental, não poupando esforços e investimentos na implementação de novos programas e tecnologias, focados na sustentabilidade e no bem-estar coletivo. Porque, antes de construir sonhos, o grupo tem em mente que o mundo é a nossa casa, e ele será um lugar melhor para viver se todos pensarem e agirem de forma mais planejada e humana.

■ Onde encontrar a RJZ Cyrela

A RJZ Cyrela é a representante da Cyrela Brazil Realty no Rio de Janeiro, onde atua em todo o Estado. Em nível nacional, a Cyrela tem algumas *joint ventures* e parceiros locais. A Cyrela também está presente na Argentina.

■ Quais serviços a RJZ Cyrela tem para oferecer aos investidores?

A RJZ Cyrela atua fortemente no mercado de alto e médio padrão, e também por meio da marca Living, empresa do mesmo grupo, no segmento econômico e supereconômico.

Alguns exemplos:

Residencial Barra da Tijuca – Le Parc, Reserva Uno, Bairro Cidade Jardim

Residencial Zona Sul – Les Palais

Residencial Zona Norte – Norte Privilege

Comercial Barra da Tijuca – Le Monde

Comercial Zona Norte – Torre Norte Shopping



Foto cedida pela RJZ Cyrela.

Veirano Advogados

Veirano Advogados é um escritório de advocacia *full-service* e presta assessoria jurídica a empresas, com atuação nos mercados nacional e internacional. Fundado em 1972, o escritório atua há mais de 37 anos em todas as áreas do Direito ligadas à atividade empresarial, sendo as principais áreas de atuação do escritório: ambiental, antitruste, arbitragem e mediação, bancário e financeiro, comércio exterior, administrativo, aeronáutico, consumidor, contencioso, contratos, energia, entretenimento, fusões e aquisições, imigração, imobiliário, mercado de capitais, mineração, naval, petróleo e gás, *project finance*, propriedade intelectual, regulatório, seguro e resseguro, societário, telecomunicações, trabalhista e previdenciário, e tributário. O escritório cresceu de forma sustentável e se mantém em constante desenvolvimento no meio corporativo. Em iniciativa pioneira entre bancas de advocacia brasileiras, Veirano Advogados instituiu um Conselho Consultivo, composto por empresários de destaque nacional e internacional em diferentes áreas de atividades, que se reúnem periodicamente para avaliar e aconselhar a Firma. Os membros desse Conselho não podem ser clientes do escritório, o que confere maior transparência à administração e ajuda a ampliar a nossa visão de mercado, contribuindo assim para o planejamento estratégico da firma e para a identificação de novas oportunidades de negócio.

■ Onde encontrar o Veirano Advogados?

Veirano Advogados possui escritório nas cidades do Rio de Janeiro, São Paulo, Porto Alegre, Brasília e Ribeirão Preto. Possui alianças estratégicas com as firmas Rebelo de Sousa & Associados, de Portugal; Beretta Godoy, da Argentina; e Macleod Dixon, do Canadá. Além disso, Veirano Advogados está presente em mais de 90 países através de correspondentes internacionais e possui, desde 2004, o 'Projeto Área China'. O intuito do Projeto Área China é atender às necessidades das crescentes relações entre Brasil e China e à demanda por serviços jurídicos especializados para empresas chinesas e brasileiras lá localizadas. O propósito de Veirano Advogados é oferecer aos clientes consultoria jurídica com especialização nos mercados brasileiro e chinês, através de profundo conhecimento da legislação do Brasil e da República Popular da China. Para tanto, conta com advogados fluentes em Mandarim, experiência profissional e vivência na China.

■ Quais serviços a Veirano tem para oferecer aos investidores?

O escritório presta consultoria jurídica nas diversas áreas ligadas ao Direito Empresarial. Como diferencial, possui uma política de investimentos no talento e na especialização de seus profissionais, incentivando a realização de cursos em instituições de ensino reconhecidas no exterior e a participação em programas de treinamento em escritórios, parceiros de grande expressão nos Estados Unidos e Europa. Isso permite a formação de um corpo jurídico altamente capacitado e fluente em diversos idiomas.

Contato | Ronaldo C. Veirano | ronaldo.veirano@veirano.com.br | Tel.: +55 (21) 3824-4724

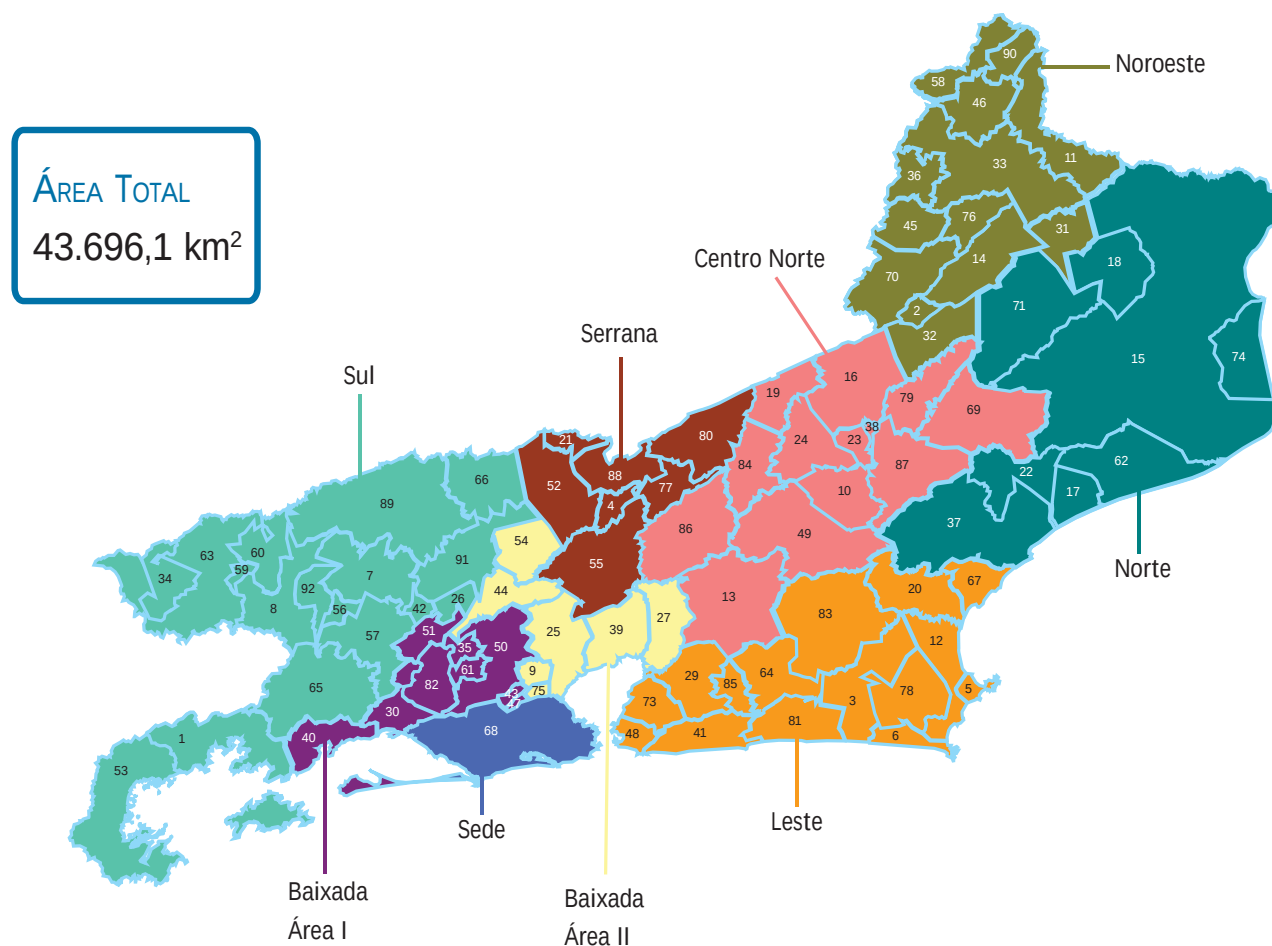
Av. Presidente Wilson, 231 – 23º andar – Castelo, Rio de Janeiro – RJ – CEP: 20030-021

ANEXOS

ANEXO 1 - METODOLOGIA

O Decisão Rio tem como objetivo mapear as intenções de investimentos no Estado do Rio de Janeiro para um período pré-estabelecido de três anos prospectivos. A pesquisa engloba as seguintes fases: coleta, checagem e análise dos dados. A coleta dos dados é feita a partir dos mais importantes jornais e revistas em circulação no país e do contato com as próprias empresas, nos quais são identificados os investimentos anunciados para o Estado. A checagem é a confirmação junto a investidores do setor privado e estatal, prefeituras e Governo Estadual e Federal, de todos os dados levantados. Cabe, portanto, a esses agentes a responsabilidade a respeito dos dados informados. Na etapa seguinte são totalizados e analisados os dados levantados. Por fim, os maiores investimentos do Estado são detalhados na pesquisa, com informações que visam a dar suporte aos agentes privados e públicos.

ANEXO 2 - REGIÕES E MUNICÍPIOS DO ESTADO DO RIO DE JANEIRO



Municípios do Estado do Rio de Janeiro

- | | | | |
|--------------------------------|----------------------------------|---------------------------|------------------------------------|
| 1 – Angra dos Reis | 24 – Duas Barras | 47 – Nilópolis | 70 – Santo Antônio de Pádua |
| 2 – Aperibé | 25 – Duque de Caxias | 48 – Niterói | 71 – São Fidélis |
| 3 – Araruama | 26 – Engenheiro Paulo de Frontin | 49 – Nova Friburgo | 72 – São Francisco de Itabapoana |
| 4 – Areal | 27 – Guapimirim | 50 – Nova Iguaçu | 73 – São Gonçalo |
| 5 – Armação dos Búzios | 28 – Iguaba Grande | 51 – Paracambi | 74 – São João da Barra |
| 6 – Arraial do Cabo | 29 – Itaboraí | 52 – Paraíba do Sul | 75 – São João de Meriti |
| 7 – Barra do Piraí | 30 – Itaguaí | 53 – Parati | 76 – São José de Ubá |
| 8 – Barra Mansa | 31 – Itaíva | 54 – Paty do Alferes | 77 – São José do Vale do Rio Preto |
| 9 – Belford Roxo | 32 – Itaocara | 55 – Petrópolis | 78 – São Pedro da Aldeia |
| 10 – Bom Jardim | 33 – Itaperuna | 56 – Pinheiral | 79 – São Sebastião do Alto |
| 11 – Bom Jesus do Itabapoana | 34 – Itatiaia | 57 – Piraí | 80 – Sapucaia |
| 12 – Cabo Frio | 35 – Japeri | 58 – Porciúncula | 81 – Saquarema |
| 13 – Cachoeiras de Macacu | 36 – Laje do Muriaé | 59 – Porto Real | 82 – Seropédica |
| 14 – Cambuci | 37 – Macaé | 60 – Quatis | 83 – Silva Jardim |
| 15 – Campos dos Goytacazes | 38 – Macuco | 61 – Queimados | 84 – Sumidouro |
| 16 – Cantagalo | 39 – Magé | 62 – Quissamã | 85 – Tanguá |
| 17 – Carapebus | 40 – Mangaratiba | 63 – Resende | 86 – Teresópolis |
| 18 – Cardoso Moreira | 41 – Maricá | 64 – Rio Bonito | 87 – Trajano de Moraes |
| 19 – Carmo | 42 – Mendes | 65 – Rio Claro | 88 – Três Rios |
| 20 – Casimiro de Abreu | 43 – Mesquita | 66 – Rio das Flores | 89 – Valença |
| 21 – Comendador Levy Gasparian | 44 – Miguel Pereira | 67 – Rio das Ostras | 90 – Varre-Sai |
| 22 – Conceição de Macabu | 45 – Miracema | 68 – Rio de Janeiro | 91 – Vassouras |
| 23 – Cordeiro | 46 – Natividade | 69 – Santa Maria Madalena | 92 – Volta Redonda |

Região Baixada Fluminense – Área I (9)

Itaguaí, Japeri, Mangaratiba, Mesquita, Nilópolis, Nova Iguaçu, Paracambi, Queimados e Seropédica.

Região Baixada Fluminense – Área II (7)

Belford Roxo, Duque de Caxias, Guapimirim, Magé, Miguel Pereira, Paty do Alferes e São João de Meriti.

Região Centro Norte Fluminense (13)

Bom Jardim, Cachoeiras de Macacu, Cantagalo, Carmo, Cordeiro, Duas Barras, Macuco, Nova Friburgo, Santa Maria Madalena, São Sebastião do Alto, Sumidouro, Teresópolis e Trajano de Moraes.

Região Leste Fluminense (16)

Araruama, Armação de Búzios, Arraial do Cabo, Cabo Frio, Casimiro de Abreu, Iguaba Grande, Itaboraí, Maricá, Niterói, Rio Bonito, Rio das Ostras, Saquarema, São Gonçalo, São Pedro da Aldeia, Silva Jardim e Tanguá.

Região Noroeste Fluminense (13)

Aperibé, Bom Jesus do Itabapoana, Cambuci, Italva, Itaocara, Itaperuna, Laje do Muriaé, Miracema, Natividade, Porciúncula, Santo Antônio de Pádua, São José de Ubá, Varre-Sai.

Região Norte Fluminense (9)

Campos dos Goytacazes, Carapebus, Cardoso Moreira, Conceição de Macabu, Quissamã, Macaé, São Fidélis, São Francisco de Itabapoana, São João da Barra.

Região Serrana (7)

Areal, Comendador Levy Gasparian, Paraíba do Sul, Petrópolis, São José do Vale do Rio Preto, Sapucaia, Três Rios.

Região Sul Fluminense (17)

Angra dos Reis, Barra do Piraí, Barra Mansa, Engenheiro Paulo de Frontin, Itatiaia, Mendes, Parati, Pinheiral, Piraí, Porto Real, Quatis, Resende, Rio Claro, Rio das Flores, Valença, Vassouras e Volta Redonda.

Capital (1)

Município do Rio de Janeiro.

REALIZAÇÃO

**Sistema
FIRJAN**

**FIRJAN
CIRJ
SESI
SENAI
IEL**
SISTEMA FIRJAN

PARCERIA

CAIXA **BRASIL**
UM PAÍS DE TODOS
GOVERNO FEDERAL

RJZ  **CYRELA**
www.cyrela.com.br

VEIRANO ADVOGADOS