

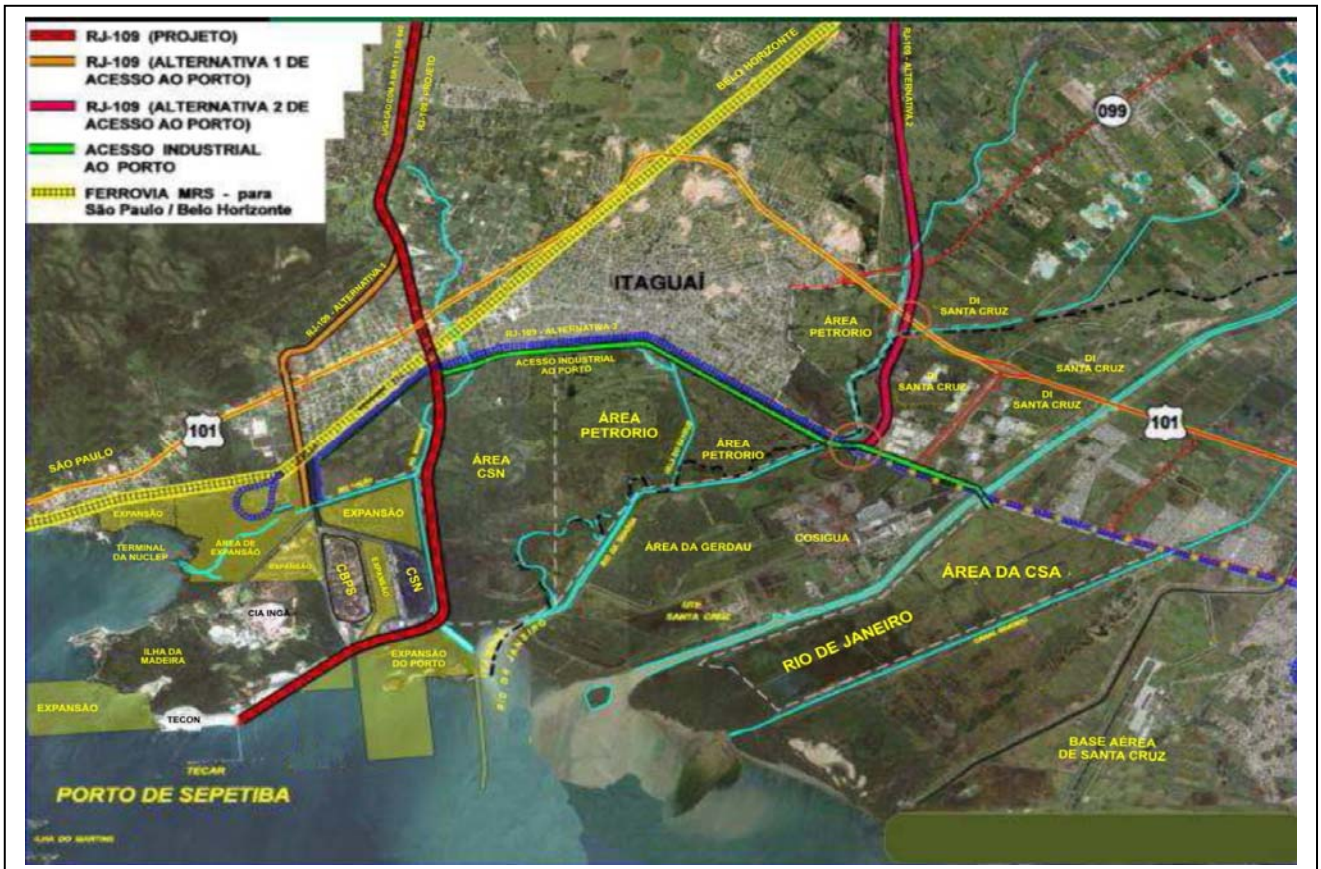
#### **4 – PLANOS E PROGRAMAS**

O presente item tem como finalidade apresentar os planos e programas previstos para a região da Área de Influência do empreendimento denominado como Central de Tratamento e Disposição Final de Resíduos Santa Rosa – CTR Santa Rosa previsto para ser implantado no município de Seropédica, RJ. Para a elaboração desse item foram pesquisados projetos governamentais e privados a serem desenvolvidos na citada região, visando a não sobreposição desses com empreendimento CTR Santa Rosa.

Constatou-se que a maioria dos projetos e planos voltados para a região sul fluminense envolve basicamente o Porto de Itaguaí, outrora denominado Porto de Sepetiba, considerado um dos nove maiores e mais importantes da América do Sul. O Porto conta com quatro terminais: Terminal de Carvão – TCV, da Companhia Siderúrgica Nacional S/A; Terminal de Contêineres – TCS, da Sepetiba Tecon S/A; Terminal de Minério da CPBS – Companhia Portuária Baía de Sepetiba S/A. – CVRD e Terminal de Alumina – TAL, da Valesul Alumínio S/A, em concordância com as modalidades estabelecidas na Lei N° 8.630, de fevereiro de 1993 (Lei de Modernização dos Portos).

O setor siderúrgico fluminense promete um grande salto na produção de aço. Estão previstos investimentos de mais de US\$ 7 bilhões que poderão transformar o estado no maior parque siderúrgico da América Latina, desbancando Minas Gerais. Atraídos pelo programa de incentivos fiscais do governo do estado, empresas do setor como a CSA (Companhia Siderúrgica do Atlântico); CSN (Companhia Siderúrgica Nacional), e Gerdau (Cosigua) começam a tirar os planos do papel. Estão previstas, ainda, a construção do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro e a instalação do Terminal de Grãos no Porto de Itaguaí. Com isso, o estado do Rio de Janeiro será o maior produtor de aço da América Latina. A Figura 4-1 apresenta uma representação esquemática da localização dos diversos projetos a serem implantados na região do Porto de Itaguaí.

**Figura 4-1:** Diagrama dos projetos previstos para a área do Porto de Itaguaí.



#### 4.1 - PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC

Trata-se de um programa de expansão do crescimento lançado pelo governo federal com diretrizes de governo que objetivam um crescimento econômico de 5% ao ano no período de 2007 a 2010. Esse novo conceito de investimento trouxe perspectivas positivas para a infra-estrutura, estimulando os setores produtivos e, ao mesmo tempo, levando benefícios sociais para todas as regiões do país.

A parte econômica do Programa está apoiada até 2010 em um conjunto de incentivos tributários e financeiros ao setor privado, no arranjo das políticas fiscal e monetária, que visa à redução progressiva da taxa básica de juros e por final, uma programação maciça de investimentos em geração de energia e infra-estrutura social (saneamento e habitação), infra-estrutura logística (rodovias, ferrovias, portos, etc), que juntos irão favorecer a dinamização do crescimento nacional.

O setor de infra-estrutura e logística do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC do Governo Federal prevê investimentos da cifra de R\$ 24,6 bilhões que serão aplicados em programas especiais do governo, como programa de dragagem dos Portos, o programa de financiamento da marinha mercante e ainda para o sistema rodoviário a conservação e sinalização de 52.000 km em rodovias, o estudo e projetos para 14.500km de estradas e a manutenção e recuperação dessas vias.

Para o desenvolvimento econômico e social da região sudeste, o setor de infra-estrutura dos transportes ultrapassa a faixa dos R\$ 6 bilhões em investimentos. Dentre as principais obras incluídas no PAC, estão previstas a pavimentação, duplicação, adequação da capacidade de rodovias e ainda a construção de segmentos de conexão de estradas federais como a construção do trecho Sul do rodoanel em São Paulo e a finalização do Arco-Rodoviário no Rio de Janeiro, o que inclui a duplicação da BR-101-RJ. (Figura 4.1-1)

**Figura 4.1-1** - Previsão de obras para o Sistema rodoviário na região sudeste.



**FONTE:** Governo Federal/PAC, 2007

## 4.2 - ARCO RODOVIÁRIO DO RIO DE JANEIRO

O projeto do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro compreende segmentos que se desenvolvem perpendicularmente aos grandes eixos rodoviários que convergem para a cidade do Rio de Janeiro. A obra ligará trechos das rodovias BR-101/RJ sul, BR-116/RJ sul (Via Dutra), BR-040/RJ (Rio Juiz de Fora), BR-116/RJ norte e BR-101/RJ norte, facilitando o acesso e o escoamento de mercadorias do Porto de Itaguaí para os principais troncos viários do país, de forma a canalizar em uma única rodovia o tráfego pesado de todas as estradas federais que cortam o estado e ainda garantir investimentos privados para região, como o da Companhia Siderúrgica do Atlântico.

O projeto começou a ser elaborado em 1978, quando o Departamento de Estradas e Rodagem (DER) preparou estudos de engenharia para a criação de uma ligação entre as rodovias federais que cortam o Estado. Em 1999, estudos dos eixos nacionais de integração e desenvolvimento identificaram um elo entre o Porto de Itaguaí e as rodovias BR-116 e BR-040. Desde 2003, a União, o Estado do Rio de Janeiro e diversos municípios da Baixada Fluminense têm mantido crescente interlocução, para viabilizar o Projeto do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro que se arrasta há 15 anos.

Segundo o DNIT, as obras do Arco Rodoviário, outrora apontadas na modalidade de concessão ao setor privado, estão incluídas no Projeto Piloto de Investimento (PPI), o que assegura a disponibilidade de recursos fiscais como incentivo à implementação. Desta forma as ações serão financiadas por recursos orçamentários da União, não sendo previsto, a princípio, seu pedagiamento.

Com uma extensão de 153,5 quilômetros, o empreendimento custeado pelo governo federal, prevendo investimentos da cifra de 1 bilhão. Segundo o projeto, o Arco Rodoviário do Rio de Janeiro pode ser dividido em quatro trechos (Figura 4.2-1).

### TRECHO A

O trecho inicial do Arco compreende o fragmento da BR-493, com duplicação da pista entre o entroncamento com a BR-101, em Manilha, e o entroncamento com a BR-116, em Santa Guilhermina, no município de Magé. Essa via é considerada fundamental para prover o acesso do COMPERJ - Complexo petroquímico em Itaboraí, cuja construção está prevista para o segundo semestre de 2007.

## **TRECHO B**

O segundo segmento, de 22 quilômetros, em pista dupla, compreende o trecho da BR-116, entre o entroncamento com a BR-493, em Santa Guilhermina, município de Magé, e o entroncamento com a BR-040 (Rio-Juiz de Fora) em Saracuruna, Duque de Caxias. Esse trecho que funciona em forma de concessão há vários anos é o único dos segmentos já terminado.

## **TRECHO C**

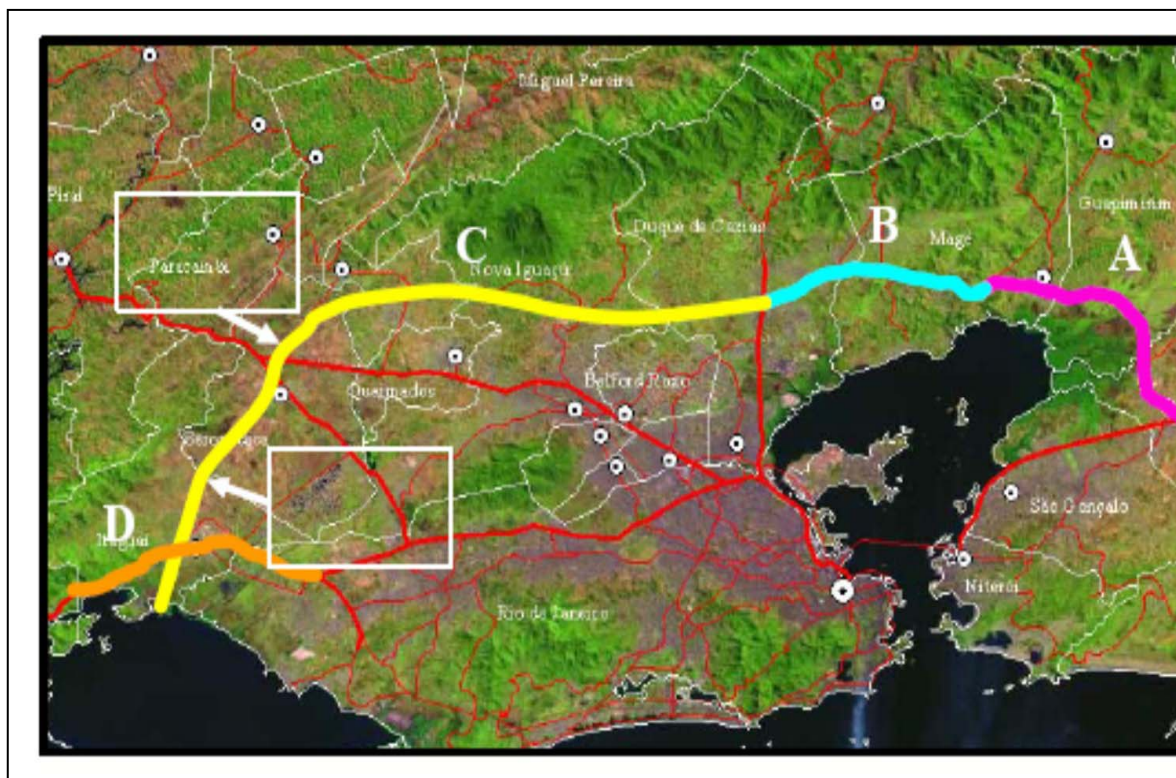
A implantação de 77 km de pista dupla, que vai de Duque de Caxias e liga a rodovia BR-40 ao Porto de Itaguaí faz parte do Programa de aceleração de crescimento do governo federal e é considerada segmento prioritário do Arco rodoviário. Esse segmento refere-se ao lócus coincidente de duas rodovias planejadas, uma estadual— RJ 109, e outra federal – BR-493/RJ que teria sido incluída no orçamento da União. A obra idealizada pelo governo estadual é um projeto antigo que não aconteceu por falta de recursos. Orçada R\$ 800 milhões, segundo dados da Secretaria Estadual de Obras do Rio de Janeiro o projeto está em andamento e sua entrega com previsão para julho ou agosto de 2007. O início das obras está previsto para novembro/2007, tendo o prazo de dois anos para a construção da rodovia.

## **TRECHO D**

O Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes (DNIT) do Rio de Janeiro já iniciou as obras de duplicação e ampliação do trecho da BR-101, à parte do Arco que passa por Seropédica. Com 29,6 quilômetros de extensão da BR-101, as obras de duplicação e ampliação da capacidade da rodovia abrangem o trecho que vai do Bairro de Santa Cruz ao acesso a Mangaratiba/Itacuruçá e ao Porto de Itaguaí (BR-493). O empreendimento iniciado em 2006 pelo consórcio Carioca/Serveng/SA Paulista está avaliado em R\$ 142 milhões. A primeira etapa da obra de construção foi autorizada em setembro de 2006 e contará com a construção de 3 quilômetros de acesso rodoviário ao Porto de Itaguaí, cinco viadutos, três passagens inferiores e alargamento de nove pontes (Agência Brasil, 2007).

Uma construção desse porte irá favorecer o complexo portuário de Itaguaí além de servir como benefício aos municípios do Rio de Janeiro, como Itaguaí, Mangaratiba, Angra dos Reis, Paraty, Rio Claro, Piraí, Barra Mansa e Volta Redonda. Atualmente, trafegam até 18 mil veículos pelo trecho, em pista simples. Com obra orçada em R\$142 milhões poderão circular até 15 mil veículos sem transtornos durante as obras e, após a duplicação, a estrada suportará até 30 mil.

**Figura 4.2-1:** Localização dos principais trechos do Arco Rodoviário do Rio de Janeiro.



**FONTE:** Governo Federal/MPOG, 2007

No primeiro período de 2007, foi realizado o Painel “Arco Metropolitano do Rio de Janeiro – Panorama e Perspectivas”, cuja temática remetia à discussão de temas referentes à obra e aos impactos econômicos, sociais e ambientais que irão causar à região cortada pela estrada. A expectativa é de que grandes empreendimentos sejam favorecidos como a implantação do Arco Rodoviário, de forma a propiciar não apenas o desenvolvimento da região da Baixada Fluminense, com a instalação de novas indústrias, como a expansão do Porto de Itaguaí, que deverá passar a escoar não apenas os produtos de Minas Gerais, mas também dos estados da Região Centro-Oeste.

Sob essa mesma preocupação, e considerando o aspecto ambiental e compensatório, o município de Seropédica realizou no início do segundo semestre de 2007, um evento-reunião em parceria da Comissão de Meio Ambiente da Câmara, Secretaria Municipal de Meio Ambiente e SIMARJ visando à discussão da construção do anel metropolitano. Segundo dados da Secretaria Municipal do Meio Ambiente, dentre as inúmeras reivindicações feitas, foi firmado que o anel metropolitano não significasse apenas uma passagem em que somente as pontas da conexão fossem beneficiadas.

#### 4.3 - PROJETO CSN

O plano de expansão da Companhia Siderúrgica Nacional - CSN prevê a execução de dois projetos: a construção do Alto-Forno 4 (AF-4), na Usina Presidente Vargas, em Volta Redonda, e a de uma nova usina, que será construída em Itaguaí (RJ).

Atualmente, a CSN administra o terminal de Contêineres do Porto, TCS, da Sepetiba Tecon S/A, cujo terreno fica próximo ao do Ingá e tem previsão de instalar na área contígua ao Porto de Itaguaí uma usina de produção de placas de aço, estimando-se um investimento de cerca de US\$ 2 bilhões.

O investimento na CSN-2 dependerá da necessidade extra de placas nos próximos cinco anos. A decisão vai depender da demanda maior ou menor por aço nos próximos cinco anos. Se, por exemplo, os estudos que estão sendo feitos pela empresa mostrarem que, daqui a cinco anos, a CSN terá mercado para vender até 2,5 milhões de toneladas de aço a mais do que atualmente, a empresa deve optar pela construção

do AF-4, em Volta Redonda. Isto porque o AF-4 vai aumentar a capacidade de produção em 2,5 milhões de toneladas de aço. Caso os estudos apontem que o mercado absorverá um volume maior de vendas, será feita então a usina em Itaguaí, com capacidade de produção de 5 milhões de toneladas de aço.

O Terminal de Granéis Sólidos (Tecar), localizado no Porto de Itaguaí, apresenta-se em processo de expansão, devendo ocupar uma área de aproximadamente 245.400 m<sup>2</sup>, localizada entre os atuais pátios dos terminais das empresas CPBS e da CSN. A obra do terminal de minério de ferro prevista para ser concluída em julho de 2007, prevê um investimento capaz de movimentar 24 milhões de toneladas de granéis sólidos por ano, das quais oito milhões, no mínimo, terão de ser de minério de ferro. O que capacita o complexo portuário de Itaguaí, então, como um dos principais do país.

A expansão vai além destes investimentos. A empresa já apresenta uma aplicação no BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) de R\$ 782 milhões destinados também às expansões da mina em Casa de Pedra (MG) e no Porto de Itaguaí.

#### Usina 2 - CSN

- Investidor: Companhia Siderúrgica Nacional
- Produtos: Placas de aço p/ exportação
- Capacidade de produção: 5 milhões de ton/ano
- Projeto: Construção de Usina Siderúrgica 2 – CSN 2
- Investimento: US\$ 3 bilhões
- Localização: Limítrofe ao Porto de Sepetiba – terreno definido
- Geração de empregos: Obras = 8.000 diretos e Operação = 2.500
- Cronograma: Em definição

#### 4.4 - PROJETO CSA

A Companhia Siderúrgica do Atlântico (CSA) tem como plano futuro a construção de um terminal marítimo na região para atender a usina de aço que será implantada em Santa Cruz, Zona Oeste do Rio de Janeiro. A construção do porto da CSA prevê a retirada de material do mar que poderá ser "encapsulado" através de tecnologia que se encontra em projeto.

O projeto da CSA é um complexo siderúrgico que inclui, além da usina siderúrgica propriamente dita, uma usina de produção de placas e mais três unidades. A usina siderúrgica produzirá 4,4 milhões de toneladas de placas por ano. Toda a sua produção será destinada à exportação, o que implica num investimento de 1,5 bilhões de dólares. As demais unidades complementares do complexo são: uma coqueria, para produzir 1,7 milhões de toneladas/ano, com um investimento de 350 milhões de dólares; uma usina termoeletrica que irá produzir 400 megawatts, com um investimento de mais de 400 milhões de dólares, e dois terminais marítimos, um para a importação de 3,5 milhões de toneladas/ano de carvão, que serão usadas na coqueria, e o outro terminal para a exportação da nossa produção de 4,4 milhões de toneladas.

A usina siderúrgica, que é o coração do complexo e é o maior investimento – 1,5 bilhões de dólares – é integrada com uma planta de sinterização para produzir 4,8 milhões de toneladas/ano; dois alto-fornos, que irão produzir ferro-gusa, volume de 4,6 milhões; dois conversores, ou seja, aciaria composta por dois conversores para produzir as mesmas 4,6 milhões de toneladas de aço líquido que, depois, terão duas linhas de lingotamento contínuo para produzir 4,4 milhões de placas.

O licenciamento da usina está baseado na geração de empregos, assim como no envolvimento logístico, e desta forma destaca-se o envolvimento da Vale do Rio Doce no abastecimento do minério para a usina, o escoamento da usina e a interligação da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA) com a MRS Logística (Concessionária responsável pela Malha Sudeste da Rede Ferroviária Federal), que opera as ferrovias no entorno de Itaguaí, e pretende investir R\$200 milhões, principalmente em vagões e locomotivas, só para atender ao aumento da demanda por essas novas siderúrgicas.

### Companhia Siderúrgica do Atlântico - CSA

- Investidores: ThyssenKrupp Steel e Companhia Vale do Rio Doce CVRD
- Produtos: Aços planos para exportação
- Capacidade de produção: 4,4 milhões de ton/ano na 1ª fase e 7,5 milhões ton/ano na 2ª fase
- Projetos: Usina Siderúrgica, Terminal de Exportação, Central de Usina Siderúrgica, Termelétricos Gases
- Investimento: US\$ 2,32 bilhões na 1ª fase e entre US\$ 700 milhões e US\$ 1,3 bilhões na 2ª fase;
- Localização: Área adjacente ao Canal de São Francisco no Rio de Janeiro
- Geração de empregos: 3.500 diretos na operação e 10.000 diretos nas obras
- Cronograma: Início das obras no final de 2005 e operação em meados de 2008

### **4.5 - PROJETO TERMINAL DE GRÃOS NO PORTO DE ITAGUAÍ**

A licença de instalação do Projeto Terminal de Grãos no Porto de Itaguaí já foi aprovada influenciando significativamente a economia do interior fluminense e a exportação de grãos, através do Porto de Itaguaí, abrindo uma nova frente de interligação do corredor de produção Centro-Oeste passando pelo Centro-Sul Fluminense e descendo até o Porto de Itaguaí.

As instalações da Companhia Portuária da Baía de Sepetiba - CPBS serão aproveitadas para instalar um armazém para soja e um conjunto de correias transportadoras que vão levar os grãos até o atual terminal de exportação de minério.

O Terminal de Exportação de Grãos tem como investidor a Companhia Vale do Rio Doce que prevê investimentos em torno de US\$ 21 milhões. O projeto prevê a implementação de logística voltada para a exportação de grãos (soja e farelo) pelo Porto de Itaguaí. A previsão é que sejam gerados em torno de 600 empregos diretos nas obras de implantação e de 25 durante a operação do terminal.

### Terminal de Exportação de Grãos

- Investidor: Companhia Vale do Rio Doce - CVRD
- Produtos: Logística para a exportação de grãos (soja e farelo) pelo Porto de Itaguaí.
- Capacidade de exportação: 10 milhões de ton/ano de grãos até 2010
- Projetos: Construção de terminal de grãos no Porto
- Investimentos: Terminal = US\$ 21 milhões;
- Outros investimentos previstos: US\$ 80 milhões.
- Geração de empregos: 600 diretos nas obras e 25 na operação;
- Cronograma: Em fase de início.

### **4.6 - GERDAU – COSIGUA**

O Grupo Gerdau investirá R\$ 930 milhões na construção de uma usina de aços especiais no Rio de Janeiro e mais R\$ 480 milhões na expansão da sua atual usina no Estado, totalizando R\$ 1,4 bilhão até 2007 na ampliação do pólo siderúrgico em Santa Cruz. Com a expansão, a capacidade total de produção de aço do Grupo no Estado crescerá de 1,2 milhão de toneladas para 2,6 milhões de toneladas anuais, um aumento de 117%. A origem dos recursos é de 50% de capital próprio e 50% de financiamentos, entre os quais destacam-se linhas do BNDES e de fornecedores (Fonte: Site Sindlab).

A nova usina de aços especiais irá atender a demanda da indústria automotiva e terá capacidade instalada anual de 800 mil toneladas de aço e 500 mil toneladas de laminados. A produção da nova unidade, chamada Gerdau Aços Especiais Rio, será direcionada principalmente para o mercado interno, sendo que os excedentes serão exportados.

A Gerdau Cosigua terá sua capacidade instalada de aço ampliada de 1,2 milhão de toneladas para 1,8 milhão de toneladas anuais e a de laminados, para 1,6 milhão de toneladas ante 1,3 milhão de toneladas por ano. A capacidade instalada de laminados – vergalhões, barras, perfis, fio-máquina e cantoneiras de aço – evoluirá de 1,3 milhão de toneladas por ano para 2,1 milhões de toneladas.

A Gerdau investirá ainda, US\$ 1 bilhão na construção de mais uma unidade especializada na produção de aços para a indústria automobilística.

Na área ambiental, o destaque é a instalação de modernos equipamentos cujos investimentos somam R\$ 160 milhões nos dois projetos. A nova unidade terá um sistema de despoeiramento (que filtra com alta eficiência as partículas sólidas geradas no processo produtivo), sistema de tratamento e recirculação das águas industriais (para o reaproveitamento das águas da usina), o qual reduz em 97% a necessidade de captação de água. Assim como nas demais usinas do Grupo Gerdau, todos os subprodutos decorrentes da produção do aço na Gerdau Aços Especiais Rio terão destinação e reaproveitamento integral. Haverá ainda a ampliação dos equipamentos para a preservação do meio ambiente na Gerdau Cosigua, devido ao aumento da capacidade instalada da usina.

Além disso, o pólo siderúrgico do Grupo no Rio de Janeiro manterá um total de 355 hectares de áreas verdes, sendo 250 hectares de Mata Atlântica, 100 hectares de manguezais e cinco hectares onde serão plantadas árvores nativas da região.

#### Ampliação da Cosigua e Nova Unidade Industrial

- Investidor: Grupo Gerdau
- Produtos: Aços p/ Construção Civil (Expansão Cosigua), Aços Especiais p/ Indústria Automobilística e laminados (Nova Unidade p/ Indústria Automobilística e laminados)
- Capacidade de produção: Expansão Cosigua de 1,2 para 1,8 de milhão de ton/ano; Nova Unidade - 0,8 milhão de ton/ano
- Projetos: Ampliação em 50% da unidade siderúrgica (Cosigua) implantação de nova unidade industrial
- Investimento Total: US\$ 700 milhões
- Localização: Ambos os projetos na mesma área industrial no D.I. Santa Cruz, município do Rio de Janeiro
- Geração de empregos: 800 diretos na operação dos projetos e 4.000 nas obras
- Cronograma: Início das obras de ampliação Cosigua no final de 2005 e operação em meados de 2007.