

4 Área de Estudo

Este capítulo apresenta um panorama das principais características do Estado do Rio de Janeiro, por meio de uma abordagem geral, mostrando o papel do Estado no contexto nacional e buscando identificar o potencial econômico-financeiro e de infra-estrutura assim como suas limitações.

4.1. Estado do Rio de Janeiro – Brasil

4.1.1. Introdução

Localizado na Região Sudeste, a mais rica do país, o Rio de Janeiro é a segunda economia do país com uma participação de cerca de 16% do PIB nacional e 21,62% do PIB da Região Sudeste, de acordo com dados do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (2002).

O Rio de Janeiro é o segundo maior consumidor do país, tendo em seu setor secundário 37,5% do PIB, procedentes principalmente da extração do petróleo, e no terciário (base de sua economia) 62,1% do PIB procedentes de atividades de comércio e serviços, incluindo o turismo, telecomunicações, informática, cultura, finanças e seguros, conforme observa-se na Tabela 4.1.

Tabela 4.1 – Composição do PIB no Estado do Rio de Janeiro (Fonte: IBGE)

| Setores | 1999 | 2002 |
|------------|------|-------|
| Primário | 1% | 0,4% |
| Secundário | 22% | 37,5% |
| Terciário | 78% | 62,1% |

Territorialmente o Estado está dividido em oito regiões com 92 municípios, que compõem uma área total de 43.910 Km², equivalente a 0,4% do território nacional. De acordo com último senso demográfico (IBGE, 2000), o Estado possui uma população de aproximadamente 14,4 milhões de habitantes, o equivalente a 8,5% do total de brasileiros.

4.1.2. Divisão Regional de Estado

De acordo com a metodologia definida pelo IBGE em 1990, as Unidades da Federação no Brasil vêm utilizando a Divisão Regional ou regionalização. Esta divisão propicia às Unidades um poderoso instrumento voltado para o planejamento, visando conhecer a realidade espacial e implantar ações de governo regionalizadas, com o objetivo de propiciar e fomentar o desenvolvimento social e econômico.

Seguindo esta metodologia, a Secretaria de Planejamento e Controle do Estado, com o objetivo de nortear as ações governamentais, estabeleceu as “Regiões de Governo”.

Com isto, o Estado foi dividido em oito microrregiões político-administrativas, sendo: Região Metropolitana, Região Noroeste Fluminense, Região Norte Fluminense, Região Serrana, Região das Baixadas Litorâneas, Região do Médio Paraíba, Região Centro Sul Fluminense e Região da Baía da Ilha Grande/Costa Verde. A Figura 4.1 ilustra a localização de cada Região e a Tabela 4.2 descreve as principais características.



Figura 4.1 – Regiões Político-Administrativas do Estado do Rio de Janeiro (Fonte: CODIN, 2006).

Tabela 4.2 – Principais Características das Oito Regiões Político-Administrativas do Estado (Fonte: Matera, 2005).

| Região Político- Administrativa | Principais Características | | |
|---------------------------------------|-------------------------------|--------------------------------------------|---------------------------------------------------|
| | Principais Municípios | Economia | Pontos Fortes |
| Metropolitana | Rio de Janeiro e Niterói | Produtor e distribuidor de bens e serviços | Setor financeiro, comercial, educacional e saúde. |
| Noroeste Fluminense | Itaperuna | Agropecuária | -- |
| Norte Fluminense | Campos dos Goytacazes e Macaé | Cana de açúcar, álcool e petróleo | <i>Royalties</i> das ativ. de Petróleo |
| Serrana | Petrópolis e Nova Friburgo | Turismo e hortifruti | -- |
| Baixadas Litorâneas | Cabo Frio | Turismo e lazer | -- |
| Médio Paraíba | Volta Redonda | Industrial | Eixo industrializado |
| Centro-Sul Fluminense | Três Rios | Gado e turismo | Entroncamento rodo-ferroviário |
| Costa Verde | Angra dos Reis | Construção naval e turismo | Construção naval e portuária |

4.1.3. Infra-Estrutura

O Estado do Rio de Janeiro conta com um sistema de infra-estrutura viária, portuária e aeroportuária, o que permite acesso não só ao mercado nacional, como também a toda América Latina e ao resto do mundo. Apresenta vantagens comparativas naturais para tornar-se um *hub* econômico, as quais se baseiam na existência dos quatro mais importantes componentes de infra-estrutura: energia, telecomunicações, logística de transporte e capital humano.

Uma logística de transporte eficiente constitui-se em um componente fundamental na composição da base econômica, de forma a assegurar o desenvolvimento e possibilitar o escoamento da produção/matéria-prima. A seguir

é mostrada a situação atual dos componentes de infra-estrutura do estado do Rio de Janeiro (CODIN, 2005).

a) **Energia**

Energia Elétrica – Conectado ao sistema de FURNAS, o fornecimento de energia elétrica no Estado é feito pelas concessionárias privadas (LIGHT, AMPLA e CENF). Os grandes investimentos das empresas privadas em novas tecnologias, equipamentos e na qualificação da mão-de-obra, garantem segurança na prestação destes serviços ao consumidor. O Rio de Janeiro é também o único Estado brasileiro produtor de energia nuclear, que gera cerca de 20% do consumo fluminense, podendo dobrar com a conclusão de Angra 3.

Novas Alternativas – O Rio detém quase a metade das reservas nacionais de gás que viabilizam a implantação de novas usinas termelétricas, tornando-o extremamente competitivo e atraente a novos investimentos. Até o final do ano, mais duas usinas se somarão as cinco hoje existentes, todas movidas a gás natural. Significativos investimentos da Companhia Estadual de Gás - CEG, distribuidora privada de gás no Estado, garantem a disseminação do uso do gás como combustível veicular e industrial. Segundo o Instituto Brasileiro de Petróleo e Gás – IBP (2006), o estado detém hoje a maior frota de veículos movidos a este combustível do país, representando cerca de 45% do total.

Petróleo e Gás – Possuindo quase 90% das reservas comprovadas de petróleo do País, o Estado é também o maior produtor, com um volume atual de 1,5 milhão de barris de petróleo/dia, equivalente a 83,2% da produção nacional. Abriga as sedes da Agência Nacional do Petróleo – ANP, da PETROBRAS – maior companhia petrolífera da América do Sul e de 34 multinacionais do setor, além de uma das mais importantes refinarias de petróleo (REDUC) e das maiores fábricas de lubrificantes do Brasil.

b) **Telecomunicações**

As mais importantes empresas do mundo no setor de telefonia fixa e móvel estão instaladas no Rio de Janeiro. O Estado tornou-se ponto de convergência das novas redes de fibras óticas, que interligam o Brasil com outros continentes,

através de cabos submarinos. Segundo mercado de TV a Cabo do Brasil, o Rio sedia a maior rede de televisão aberta da América Latina - a Rede Globo.

c) Capital Humano

O Estado do Rio de Janeiro possui grande concentração de universidades, centros tecnológicos e instituições de pesquisa, com cerca de 265 mil estudantes universitários e quase 20 mil pesquisadores em atividade.

Aqui estão localizados os principais centros de pós-graduação em engenharia, especialmente de informática e telecomunicações, e alguns dos mais importantes centros tecnológicos da América Latina como:

- Cenpes (Centro de Pesquisas e Desenvolvimento Leopoldo Américo Miguez de Mello) destinado a atender as demandas tecnológicas que impulsionam a Petrobras;
- Laboratório de Tecnologia Oceânica da UFRJ, que foi projetado com a finalidade de realizar ensaios de modelos de estruturas e equipamentos usados nas atividades de exploração e produção de petróleo e gás off-shore.

Na capacitação profissional, o Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial - SENAI oferece treinamento e desenvolvimento de recursos humanos, conforme a demanda de cada setor.

d) Logística de Transporte

1) Rodovias

O Estado possui uma ampla malha rodo-ferroviária, quase toda ela privatizada, que o liga com os demais estados da região sudeste e o restante do país. O Rio de Janeiro é cortado por três principais rodovias federais, sendo a BR-101 e a BR-116 cortando no sentido norte-sul, ligando-o a Santos, São Paulo, Vitória e Salvador e a BR-040 que liga a Juiz de Fora, Belo Horizonte e Brasília.

Segundo Matera (2005), a implantação da rodovia RJ-109 que interligará as rodovias federais BR-116, BR-101 e BR-040, que cruzam o território estadual, gerando um desafogamento no trânsito pesado de cargas na área urbana e facilitará a ligação de importantes pólos e projetos econômicos como o Complexo

Portuário Industrial de Sepetiba. Sua construção contribuirá para o escoamento de mercadorias com o origem e destino no porto, e sua construção apresenta potencial supra-regional, dada a área de abrangência beneficiada.

De acordo com o Anuário do CIDE (2003), o estado possui cerca de 26.009,96 km de malha rodoviária, dos quais 6.591 km são pavimentados e 16.329,65 km não. Do total pavimentado, 2.451,10 km são estradas federais, 5.822,60 km são estaduais e 17.736,25 km municipais.

2) Ferrovias

A malha ferroviária brasileira possui a peculiaridade de ser formada por diferentes tamanhos de bitolas, tornando-se um obstáculo na atual época de comércio globalizado, pois dificulta o livre comércio entre as regiões, restringindo e dificultando a circulação das composições ferroviárias.

De acordo com Matera (2005) a malha ferroviária do Estado, em bitola larga, serve nas ligações dos portos de Sepetiba e Rio de Janeiro e, aos estados de Minas Gerais e São Paulo no transporte de cargas. As concessionárias Ferrovia Centro-Atlântica S.A. - FCA e MRS Logística S.A. são as detentoras das linhas no Estado.

A FCA opera os antigos trechos SR-2, SR-7 e SR-8 da extinta RFFSA, transportando principalmente cargas com calcário para siderurgia, soja, derivados de petróleo claros, farelo de soja, clínquer e produtos siderúrgicos.

A MRS Logística opera as antigas SR-3 e SR-4: são 1.674 km de malha - trilhos que facilitam o processo de transporte e distribuição de cargas numa região que concentra aproximadamente 65% do produto interno bruto do Brasil e onde estão instalados os maiores complexos industriais do país. Pela malha da MRS também é possível alcançar os portos de Sepetiba e de Santos. O foco das atividades da MRS está no transporte ferroviário de cargas gerais, como minério, produtos siderúrgicos acabados, cimento, bauxita, produtos agrícolas, coque verde e contêineres (MRS Logística, 2006).

Os principais trechos são o Ramal de São Paulo, pertencente a MRS, que se estende de Barra do Piraí até o Vale do Paraíba, sendo fundamental na ligação entre os centros mais desenvolvidos do País.

Outro trecho importante é a ligação entre os outros estados e os portos fluminenses em bitola larga, principalmente no transporte de minério de ferro proveniente de Minas Gerais que é exportado pelo Porto de Sepetiba, onde se encontram os terminais privados das empresas de exportação de minério.

3) Portos

O Estado do Rio de Janeiro é berço da indústria naval no país e tem o maior complexo de estaleiros da América Latina, além de seis portos e terminais marítimos de grande porte e cinco bases de apoio offshore. Seus principais portos são: Rio de Janeiro, na Região Metropolitana, Sepetiba e Angra dos Reis na Região da Costa Verde, Arraial do Cabo na Região das Baixadas Litorâneas e Macaé - exclusivo da Petrobrás -, na Região Norte.

1. Porto do Rio de Janeiro

O porto é administrado pela Companhia Docas do Rio de Janeiro, possuindo uma área de influência que abrange os estados do Rio de Janeiro, São Paulo, Minas Gerais, Espírito Santo e as áreas do sudoeste de Goiás e do sul da Bahia entre outras. A área do porto organizado do Rio de Janeiro, no estado do Rio de Janeiro, é constituída:

- a) Pelas instalações portuárias existentes na margem da Baía de Guanabara, na cidade do Rio de Janeiro, desde a extremidade leste, no Píer Mauá, inclusive, até a extremidade norte, no Cais do Caju, abrangendo todos os cais, ilhas, docas, pontes, píeres de atracação e de acostagem, armazéns, pátios, edificações em geral, vias internas de circulação rodoviárias e ferroviárias e ainda os terrenos ao longo dessas faixas marginais e em suas adjacências pertencentes à União, incorporadas ou não ao patrimônio do Porto do Rio de Janeiro ou sob sua guarda e responsabilidade;

- b) Pela infra-estrutura de proteção e acesso hidroviário, tais como áreas de fundeio, bacias de evolução, canal de acesso e áreas adjacentes a este até as margens das instalações terrestres do porto organizado, conforme definidos no item "a".

As instalações do porto são compostas de 6.740m de cais contínuo e um píer de 883 metros de perímetro, compondo os seguintes trechos:

- Cais Mauá: consiste no píer, (fora de operação), com cerca de 35.000 m² de pátios descobertos;
- Cais da Gamboa: inicia-se junto ao píer Mauá e se prolonga até o Canal do Mangue, numa extensão de 3.150m, compreendendo cerca de 20 berços, com profundidades que permitem a atracação de embarcações com calado que variam de 7 a 10,30 metros. É atendido por 18 (dezoito) armazéns, totalizando cerca 60.000 m² de área coberta e pátios com áreas descobertas de aproximadamente 16.000 m²;
- Cais de São Cristóvão: abrange seis berços distribuídos em 1.525 metros, com profundidade que permitem a atracação de embarcações com calado de 6,0 a 8,0 metros. Possui dois armazéns perfazendo 12.100 m² e uma área de pátios descobertos com 23.000 m²;
- Cais do Cajú - (Terminal Roll-On - Roll-Off): com um berço, com profundidades projetadas para atracar embarcações com até 10 metros de calado. As instalações de armazenagem são constituídas de três armazéns com área total de 21.000 m², e 117.000 m² de pátios descobertos;
- Cais do Cajú – (Terminais de Contêineres) - compreende um cais de 1.340m, com cinco berços e profundidades de 12,30 metros;
- Terminal de Manguinhos: compreende o quadro de bóias para descarga de granel líquido para a Refinaria de Manguinhos, com profundidade compatível para a operação de embarcações com até 10,36 metros de calado.

O Porto conta, também, com 10 (dez) armazéns externos, no total de 65.367 m² e 8 (oito) pátios cobertos, somando 11.027 m² com capacidade de armazenagem de 13.100 toneladas.

Contém, ainda, os seguintes terminais de uso privativo:

- Torguá (combustíveis), da Petrobrás S.A., nas ilhas D'Água e Redonda;
- Esso (produtos químicos) da Exxon Química Ltda., na ilha do Governador;
- Shell (combustíveis) da Shell do Brasil S.A., na ilha do Governador;
- Manguinhos (combustíveis) da Refinaria de Manguinhos, na Baía de Guanabara .

2. Porto de Sepetiba

O Porto de Sepetiba está localizado na Baía de Sepetiba, em Itaguaí, a 80 km do Rio de Janeiro. A localização do Porto apresenta algumas vantagens em relação aos demais portos da região sudeste, já que a Baía de Sepetiba situa-se fora das principais trajetórias de tempestades. O mar se apresenta calmo o ano todo e tem como embate natural a Restinga da Marambaia.

O Porto apresenta uma retroárea de 10 milhões de metros quadrados de área plana, um canal de acesso com até 20m de profundidade e cais de acostagem em águas abrigadas, com infra-estrutura logística industrial e tecnologia em telecomunicações e suprimento, acessos multimodais e facilidades de transportes.

As principais ligações da atual malha rodoviária são as rodovias federais BR-101 (Rio-Santos), BR-116 (Presidente Dutra), BR-040 (Rio-Juiz de Fora) e BR-465 (antiga Rio - São Paulo) e as rodovias estaduais RJ-099 e RJ-105. Já o acesso ferroviário ao Porto de Sepetiba é feito a partir do pátio de Brisamar, próximo à cidade de Itaguaí, numa extensão de 1,5 Km em linha tripla. A partir dessa estação, as linhas férreas em bitola larga (1,60m) interligam-se com a Malha Sudeste da MRS- Logística S/A, atendendo em particular ao triângulo São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte, e a Malha Centro–Leste, de bitola estreita (1,00m), arrendada a FCA- Ferrovia Centro –Atlântica S/A, que atende ao restante dos Estados de Minas Gerais, Bahia, Goiás e Distrito Federal. Conexões

interferroviárias são realizadas através da FEPASA, a partir de São Paulo e Jundiaí, atendendo a todo o interior do Estado de São Paulo, e de duas outras empresas que operam na região Centro – Oeste.

O porto possui os seguintes terminais privados:

- **Terminal de Minérios** – Para atender a crescente demanda de seus minérios, a Ferteco Mineração S.A, atualmente Companhia Vale do Rio Doce está desenvolvendo no Porto de Sepetiba investimento de US\$120 milhões. Com isso estará capacitada a exportar, no futuro, de 15 a 20 milhões de toneladas de minério de Ferro. No futuro poderá atender a navios com até 230 mil DWT, em um pier com profundidade, de 18,7m. Seus modernos equipamentos permitem o carregamento de navios a uma taxa de até 10 mil toneladas/hora. Para uma segunda fase, após dragagem adicional para 20 metros de profundidade o Terminal de Exportação de Minérios poderá carregar super graneleiros com até 230.000 DWT, atendendo assim às tendências predominantes no comércio transoceânico de granéis, com apoio da Ferrovia MRS, apta a movimentar até 70 milhões de toneladas de minério por ano.
- **Terminal de Carvão** - A Companhia Siderúrgica Nacional - CSN, com capacidade para movimentar até 7.000.000 t/ano de carvão metalúrgico e coque de hulha. Seu Píer possui: 540 m e 39,5 de largura, 03 berços, podendo atracar simultaneamente 02 navios de 90.000t e outro de 45.000 toneladas.
- **Terminal de Contêineres** - Cais de uso múltiplo, poderá receber os navios de última geração com até 8.000 TEUs e capacidade para movimentar mais que 1.000.000 TEUs/ano, movimentando produtos Siderúrgicos, Roll-on-Roll-off e cargas gerais num total de 20 milhões t/ano.
- **VALESUL Alumínio S/A** – Possui uma área arrendada de 15.000 m². As instalações foram construídas em 1982 e contam com os

seguintes equipamentos: Sugador e Correa com capacidade para 300 t/h. e dois silos com capacidade para 15.000 ton. Cada, e 01 Carregador de Alumina e Carregador para coque de petróleo.

Com todos estas características o Porto de Sepetiba tem grande potencial para se tornar um *Hub Port* na América do Sul, considerando principalmente sua profundidade natural e o calado que permite receber navios de grande porte.

3. Porto de Angra dos Reis

O Porto de Angra dos Reis está localizado no município de Angra dos Reis, na Baía da Ilha Grande, litoral sul do Estado do Rio de Janeiro.

Suas instalações são constituídas por um cais acostável em forma de pier, com 400 m de comprimento e uma bacia de evolução com 320 m de largura, dispendo de dois berços de atracação com profundidade de 10 m e capacidade para receber navios de até 29.000 tdw. O Porto de Angra dos Reis dispõe, também, de três armazéns para carga geral com 5.475m², uma área de 150.000 m² de pátio a céu aberto, para depósito de carga geral e produtos siderúrgicos, e um silo vertical, para trigo, com 11.000 toneladas de capacidade estática.

4) Aeroportos

Segundo a CODIN (2006), o Estado possui três aeroportos na capital: o Internacional, Antonio Carlos Jobim, com capacidade para 15 milhões de passageiros/ano e com o maior e mais moderno Terminal de Cargas da América Latina, o Santos Dumont no coração da cidade do Rio de Janeiro, em fase de ampliação para os Jogos Pan-americanos de 2007, operando apenas para vôos da ponte aérea e o de Jacarepaguá para aeronaves de pequeno porte e recreação. No interior, são 10 aeroportos, sendo o principal o de Macaé, o “Aeroporto do Petróleo”.

e) Estações Aduaneiras do Interior (EADIs)

Atualmente no Estado do Rio de Janeiro estão em operação as EADIs nos municípios de Rio de Janeiro, Nova Iguaçu e Rezende. Além destes, encontram-se em processo de licitação a EADI do município de Duque de Caxias e a de Macaé.

4.2.4. Situação Econômica Atual

De acordo com um estudo realizado pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada – IPEA (2001), no Estado do Rio de Janeiro encontra-se 19% das cinquenta maiores empresas estatais do país e ainda é sede das maiores empresas privadas do Brasil como: Vale do Rio Doce, Shell, Ipiranga, Souza Cruz, Telemar dentre outras, o que mostra a importância econômica do Estado no ambiente nacional.

Segundo dados do IBGE, o Estado vem passando por uma recuperação econômica que tem garantido a posição de segundo lugar na lista dos mais produtores do país, tendo sido registrado um incremento de 4,47% do PIB em 2000, em relação ao ano anterior, superando o nacional que foi de 4,36% no mesmo período, e em 2003 a participação do Estado no PIB nacional era de 12,2%.

Em relação à balança comercial, segundo os dados da Secretaria de Comércio Exterior – SECEX, o Estado possui déficits externos desde 1991. Contudo, existem boas perspectivas de reversão deste quadro, uma vez que entre 2000 e 2001 as exportações do Estado registraram um crescimento de quase 31%, enquanto as importações não superaram os 7%. Em relação ao volume de transações comerciais, o Estado passou de 7º colocado em 2001 para 5º em 2005 em volume de exportações brasileiras e o 2º em termos de importação.

4.2.5. Investimentos no Estado

Com o setor de serviços respondendo por mais de 60% de sua economia e com um mercado consumidor em constante crescimento, o Estado tornou-se um dos principais alvos dos investidores estrangeiros. Oportunidades de negócios no interior e na capital garantem ao Rio uma posição privilegiada para a atração de novos investimentos.

O Estado recebeu em 2005 o primeiro Complexo Industrial gás-químico do país, a Rio Polímeros (Riopol), na cidade de Duque de Caxias. Segundo o Anuário de Infra-estrutura (2005-2006) da revista Exame, a Riopol é a primeira indústria química da América Latina que usa gás natural como matéria-prima no lugar da nafta, extraída do petróleo. Atraídas pelas proximidades com a Riopol e pelos incentivos fiscais concedidos pelo governo estadual, pelo menos 15 empresas de transformação plástica anunciaram planos para instalarem fábricas na Baixada Fluminense, investindo um total de 130 milhões de reais e outras 20 indústrias então negociando a intenção de se instalarem no Estado. Todos estes investimentos são reflexos do efeito multiplicador do investimento de 1 bilhão de dólares na Riopol, que foi o maior valor destinado a um projeto novo no Rio de Janeiro nos últimos 10 anos.

Ainda de acordo com o anuário, o Estado do Rio de Janeiro é o segundo estado do Brasil com o maior número de obras de infra-estruturas, 23 no total, que estão em andamento ou encontram-se na fase de projetos. São obras em todos os setores de infra-estrutura, que se concluídas farão com que o estado se torne mais competitivo do que é hoje. Todas estas obras juntas somam um investimento total de 13,577 bilhões de Reais, entre investimentos governamentais e da iniciativa privada.

A CODIN, com o objetivo de reforçar a posição do Estado do Rio de Janeiro como região estratégica para implantação de novos investimentos, operacionalizou o Fundo de Desenvolvimento Econômico e Social (FUNDES) regulamentado em 1997. Estruturado em programas setoriais, regionais e genéricos, o FUNDES consiste na concessão de um financiamento equivalente a um percentual do faturamento incremental, gerado a partir da implantação do projeto, com taxas de juros reduzidos, de modo a assegurar às empresas investidoras condições adequadas à operação.

4.2.6. Desafios/Entraves

O comportamento do comércio exterior de um país depende de fatores políticos e não-políticos. Levam-se em conta aspectos estruturais da economia, políticas de curto prazo, políticas microeconômicas e setoriais, fatores externos

que possam influenciar a demanda e a oferta mundial de produtos, dentre outros. No Rio de Janeiro, assim como no Brasil, os entraves apontados para o incremento das exportações estão, na grande maioria das vezes, relacionados com a deficiência nos serviços de infra-estrutura e dificuldades burocráticas.

De acordo com pesquisa realizada pela revista Exame em seu Anuário Exame de Infra-Estrutura (2005 – 2006), o principal obstáculo ao desenvolvimento do setor de infra-estrutura no Brasil é a falta de marcos regulatórios que estabeleçam regras claras, estáveis e transparentes, citados por 52% dos entrevistados, superando até a falta de recursos financeiros para execução das obras.

Existe uma explicação lógica para isto: se as regras não são claras ou se elas mudam a toda hora ao sabor das trocas no governo, as empresas ficam com receio de aplicar seus recursos em obras de custo elevado e retorno incerto. Segundo Saturnino Sérgio da Silva, diretor do departamento de infra-estrutura da Fiesp, “O dinheiro é importante, mas acaba sendo um problema secundário na comparação com essa insegurança. O que o Brasil mais precisa no momento é estabelecer regras e respeitá-las”.

Este cenário se reflete nos projetos de infra-estruturas que estão em andamento ou em projeto no Estado, fazendo com que muitos destes projetos fiquem parados ou por falta de investidores que ficam preocupados com a falta de regulamentação de alguns setores, ou pela demora e complexidade na aprovação de projetos, principalmente os que dependem de aprovações nos órgãos ambientais. Com isso, obras que poderiam elevar ainda mais a competitividade do Estado ficam paralisadas.