



palavra da presidente

A pequena participação da ferrovia no Brasil, com cerca de 21% na matriz de transportes, e a concentração no transporte rodoviário, com mais de 60%, não encontra paralelo em nenhum país desenvolvido, no bloco dos antigos países comunistas e nem nos países de baixa renda.

Ao contrário, a Nação está arcando com um custo de transporte muito elevado, impactando os preços dos insumos, dos alimentos e dos produtos acabados, resultando em redução da capacidade de competição no mercado internacional.

Para se encontrar o caminho do desenvolvimento econômico se faz necessária a expansão acerbadada da ferrovia, com modernização e expansão da planta instalada.

Na maioria dos países do mundo a ferrovia é encarada como infra-estrutura indispensável para o desenvolvimento econômico.

É sabido que os investimentos para implantação de ferrovias são elevados e de longa

maturação, dificilmente apresentando atratividade à iniciativa privada.

Desde a criação da Rede Ferroviária Federal – RFFSA, em 1957, até 1995, quando se iniciou a passagem de suas malhas para a iniciativa privada, a empresa alcançou, com inegável sucesso, diversos objetivos, dentre os quais podemos citar:

- Triplicou o transporte de carga (de 30 milhões para 85 milhões de toneladas anuais);
- Reduziu seu quadro de pessoal em 25%;
- Reduziu drasticamente os aportes da União para seu custeio, mesmo sendo obrigada por vários Governos a adotar tarifas abaixo das cobradas no mercado;
- Promoveu a padronização técnica, operacional e administrativa das antigas ferrovias;
- Introduziu modernas técnicas administrativas e de gerenciamento operacional, permitindo o acompanhamento da operação do transporte “on line”.

Em 1999, indevidamente, foi decretada a dissolução da RFFSA e sua colocação em liquidação, havendo pelo menos a esperança de que fosse apurado o seu GIGANTESCO ATIVO e reduzido o seu SUPERESTIMADO PASSIVO, através de aviventações e discriminações patrimoniais e montagem da Defe-

sa tradicional Eficiente.

Tinha a RFFSA uma receita da ordem de 2 bilhões e 500 milhões de reais líquidos entre 2005 e 2026, possuía um patrimônio da ordem de mais de 30 bilhões de reais e era credora de mais de 5 bilhões de reais. Como se pode falar de sua insolvibilidade?

O passivo, infelizmente deixado para a sociedade, foi resultante de tomadas de decisão equivocadas por parte dos sucessivos Governos, seu acionista majoritário.

No momento em que o governo toma a iniciativa de REESTRUTURAÇÃO do setor ferroviário, carente de transporte de carga, de passageiros, de formação de mão de obra qualificada, de atualização e absorção de novas tecnologias, não abdicando de possuir controle do transporte como um todo, surge a ETERNA MALDIÇÃO de tentarem ridicularizar a iniciativa de modernizar e de tomar a decisão, tão necessária para a modernização e adequação da ferrovia, que nos seus 150 anos de existência, ao invés de ter sido priorizada e expandida, foi vilipendiada, relegada ao abandono nas últimas décadas, só não tendo sido extermada devido à fibra da categoria ferroviária.

— dia a dia —

Selo Leed e MBA

“Edifícios sustentáveis: projeto e performance”

A preocupação com o meio ambiente fica cada vez mais evidente nos projetos desenvolvidos no setor de construção civil. Em 2008, por exemplo, o número de empreendimentos brasileiros registrados para obter o selo Leed (Leadership in Energy & Environmental Design) dobrou em comparação com o ano anterior. Essa certificação é concedida a edifícios cujo impacto ambiental está de acordo com rigorosas recomendações elaboradas pelo USGBC (U. S. Green Building Council).

O resultado é comemorado pela ONG Green Building Council Brasil (GBC Brasil), criada para auxiliar no desenvolvimento da indústria da construção sustentável no País. Para 2009, a perspectiva da GBC Brasil é de um ano ainda melhor. A estimativa é chegar a 200 empreendimentos em processo de certificação, número que deverá contar com boa participação do Rio de Janeiro.

O selo Leed trabalha com seis grupos de itens:

- **Localização** – o prédio deve estar dentro da cidade, evitando interferência em regiões onde o meio ambiente ainda está preservado e diminuindo a poluição causada pelos caminhões que fazem o transporte;
- **Uso racional da água** – os “prédios verdes” costumam adotar sistema de captação de água de chuva ou do lençol freático para reaproveitamento

e sistema de regulação do fluxo de água nas torneiras;

- **Uso racional da energia** – o edifício pode ser implantado de maneira a receber iluminação e ventilação naturais. Também pode captar energia solar para aquecimento da água;
- **Qualidade dos ambientes** – a renovação do ar tem que ser muito boa e os usuários do edifício devem contar com espaços iluminados;
- **Uso consciente dos materiais** – materiais reciclados e certificados, como madeira de reflorestamento, tubulação feita com garrafa pet, em vez de PVC, argamassa mineral e tintas sem insumos derivados de petróleo são alguns da lista. A finalidade dada aos resíduos da obra também conta pontos;
- **Inovação** – leva-se em conta a novidade, que depois pode ser incorporada aos requisitos do Leed.

De acordo com o número de pontos ganhos, o projeto pode ganhar o nível de certificação prata, ouro ou platina.

São diversas as conseqüências favoráveis deste movimento. A mais óbvia é a busca pela meta zero de agressão ao meio ambiente.

Embora muitos acreditem que um projeto sustentável tem custo muito elevado, esta informação não procede. Os valores costumam ser de apenas 5% ou 10% mais altos. O investimento possibilita economia a médio e longo prazo e o retorno é de aproximadamente em cinco anos.

Para suprir o mercado com profissionais preparados para atender à nova exigência, duas universidades e a associação de instituições de pós-graduação acabam de lançar o curso de MBA “Edifícios sustentáveis: projeto e performance”. De acordo com o coordenador do curso, o objetivo é “disseminar o conhecimento das técnicas e tecnologias que habilitem profissionais a projetar edificações considerando seus impactos socioambientais e a auditar a performance destes prédios”. Durante o curso estão previstas visitas às obras em processo de certificação pelo GBC Brasil.

Antonio Gonçalves – Diretor Técnico
 Fonte: Jornal O GLOBO – Caderno “Morar Bem”
 – 01/02/2009 e 08/02/2009.

