

A GAZETA

especial

QUARTA-FEIRA,

4 de abril de 2007

AJ07325-J

2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-Estrutura do Espírito Santo



A privatização das rodovias federais foi destacada durante a mesa-redonda sobre o tema "PPPs e a Privatização das BRs 101 e 262", quando também foi debatida a urgência e as prioridades das obras a serem efetuadas nas duas rodovias. FOTO: FLAVIA FERNANDES

Organizadores dizem que evento superou todas as expectativas.

Página 2

Rodovias BR 101 e 262 encabeçam prioridades logísticas do Estado.

Página 8

Empresários debatem impactos do comércio de gás no Estado.

Página 16

Especialista defende integração entre os Estados de GO, MG e ES.

Página 10



Companhia
Vale do Rio Doce



ARACRUZ

Nosso futuro tem raízes
www.aracruz.com.br

Secretaria
de Desenvolvimento
Econômico e Turismo



Fórum debate logística e propõe soluções

PARA A LCA PROMO, ORGANIZADORA DO EVENTO, O FÓRUM CONSEGUIU ATINGIR SUA META, QUE ERA LEVAR O PÚBLICO EMPRESARIAL E TÉCNICO AO DEBATE, NA BUSCA DE SOLUÇÕES PARA OS GARGALOS DA LOGÍSTICA CAPIXABA

O 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura, ocorrido nos dias 20 e 21 de março, no Centro de Convenções de Vitória, reuniu representantes do Governo do Estado, da iniciativa privada e dos mais diversos segmentos da sociedade civil organizada, para debater problemas da logística global e do Espírito Santo e apresentar soluções.

O evento foi organizado pela empresa LCA Promo e, para o sócio-diretor da empresa, Thiago Santos, "ele conseguiu atingir sua meta, que era levar o público empresarial e técnico para o debate, com oferta de soluções sobre a logística

capixaba, ferramenta essencial para garantir o progresso do Espírito Santo".

EVENTO AGRADA A PARTICIPANTES

Thiago Santos comentou que durante o evento foi realizada uma pesquisa, apontando 85% de grau de satisfação dos participantes com considerações entre "Bom" e "Ótimo".

"O evento teve a proposta de levar informações técnicas sobre os gargalos logísticos existentes, com busca de soluções", explicou Thiago Santos.

DEBATES ABORDARAM TODAS AS ÁREAS DE LOGÍSTICA

O 2º Fórum de Logística

tratou do cenário institucional, focando as rodovias BR 101 e BR 262, a questão do sistema portuário capixaba, o comércio exterior, a logística das cidades, a tecnologia e a inovação, a economia chinesa, a indústria do gás e do petróleo, além do licenciamento ambiental para projetos.

"A questão ambiental permeia toda a cadeia logística e, durante o evento, representantes do governo estadual explicaram toda a técnica sobre os licenciamentos, com alguns casos da Aracruz Celulose e da Petrobras", disse Thiago Santos.

Ele informou, ainda, que em dois dias o 2º Fórum Empresarial de Logística e In-

fra-estrutura conseguiu reunir e debater os principais objetivos econômicos do Estado do Espírito Santo, tendo como base o Plano de Desenvolvimento do Governo Estadual "ES 2025".

EVENTOS MANTÊM INFORMADA A SOCIEDADE ORGANIZADA

"O ES 2025 sugere o debate anual sobre logística, para manter a sociedade civil organizada informada sobre os principais acontecimentos econômicos", acrescentou.

Segundo Thiago Santos, a realização do 3º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura está confirmada para 2008.

"Provavelmente, o fórum será realizado em março de 2008, porém com novidades na programação", adiantou o sócio-diretor da LCA Promo.



Divulgação

Thiago Santos informou que o índice de satisfação dos participantes superou as expectativas

A GAZETA especial

COORDENADOR DE CADERNOS ESPECIAIS
José Carlos Corrêa
jccorrea@redegazeta.com.br

EDITOR RESPONSÁVEL:
Paulo Maia
pmaia@redegazeta.com.br

Publicidade:
Vitória: (27) 3321-8346
Cachoeiro (28) 3522-8705 - (28) 3522-8544
Colatina: (27) 3721-0882 - (27) 3721-4979
Linhares (27) 3371-0408 - (27) 3371-4118
Guarapari (27) 3361-1835 - (27) 3362-0448
S. Mateus (27) 3363-2567 - (27) 3763-1833

EDITOR DE ARTE
Paulo Nascimento
DIAGRAMADOR
Thiago Silva Christo

4107323-2

Fórum debate logística e propõe soluções

PARA A LCA PROMO, ORGANIZADORA DO EVENTO, O FÓRUM CONSEGUIU ATINGIR SUA META, QUE ERA LEVAR O PÚBLICO EMPRESARIAL E TÉCNICO AO DEBATE, NA BUSCA DE SOLUÇÕES PARA OS GARGALOS DA LOGÍSTICA CAPIXABA

O 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura, ocorrido nos dias 20 e 21 de março, no Centro de Convenções de Vitória, reuniu representantes do Governo do Estado, da iniciativa privada e dos mais diversos segmentos da sociedade civil organizada, para debater problemas da logística global e do Espírito Santo e apresentar soluções.

O evento foi organizado pela empresa LCA Promo e, para o sócio-diretor da empresa, Thiago Santos, "ele conseguiu atingir sua meta, que era levar o público empresarial e técnico para o debate, com oferta de soluções sobre a logística

capixaba, ferramenta essencial para garantir o progresso do Espírito Santo".

EVENTO AGRADA A PARTICIPANTES

Thiago Santos comentou que durante o evento foi realizada uma pesquisa, apontando 85% de grau de satisfação dos participantes com considerações entre "Bom" e "Ótimo".

"O evento teve a proposta de levar informações técnicas sobre os gargalos logísticos existentes, com busca de soluções", explicou Thiago Santos.

DEBATES ABORDARAM TODAS AS ÁREAS DE LOGÍSTICA

O 2º Fórum de Logística

tratou do cenário institucional, focando as rodovias BR 101 e BR 262, a questão do sistema portuário capixaba, o comércio exterior, a logística das cidades, a tecnologia e a inovação, a economia chinesa, a indústria do gás e do petróleo, além do licenciamento ambiental para projetos.

"A questão ambiental permeia toda a cadeia logística e, durante o evento, representantes do governo estadual explicaram toda a técnica sobre os licenciamentos, com alguns cases da Aracruz Celulose e da Petrobras", disse Thiago Santos.

Ele informou, ainda, que em dois dias o 2º Fórum Empresarial de Logística e In-

fra-estrutura conseguiu reunir e debater os principais objetivos econômicos do Estado do Espírito Santo, tendo como base o Plano de Desenvolvimento do Governo Estadual "ES 2025".

EVENTOS MANTÊM INFORMADA A SOCIEDADE ORGANIZADA

"O ES 2025 sugere o debate anual sobre logística, para manter a sociedade civil organizada informada sobre os principais acontecimentos econômicos", acrescentou.

Segundo Thiago Santos, a realização do 3º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura está confirmada para 2008.

"Provavelmente, o fórum será realizado em março de 2008, porém com novidades na programação", adiantou o sócio-diretor da LCA Promo.



Divulgação

Thiago Santos informou que o índice de satisfação dos participantes superou as expectativas

A GAZETA especial

COORDENADOR DE CADERNOS ESPECIAIS
José Carlos Corrêa
jccorrea@redegazeta.com.br

EDITOR RESPONSÁVEL:
Paulo Maia
pmaia@redegazeta.com.br

Publicidade:
Vitória: (27) 3321-8346
Cachoeiro (28) 3522-8705 - (28) 3522-8544
Colatina: (27) 3721-0882 - (27) 3721-4979
Linhares (27) 3371-0408 - (27) 3371-4118
Guarapari (27) 3361-1835 - (27) 3362-0448
S. Mateus (27) 3363-2567 - (27) 3763-1833

EDITOR DE ARTE
Paulo Nascimento

DIAGRAMADOR
Thiago Silva Christo

Força-tarefa vai agilizar soluções para entraves

ATÉ O SETOR PRIVADO PODERÁ PARTICIPAR DAS AÇÕES

Os pontos de entrave para o pleno desenvolvimento do corredor de transportes entre os estados de Minas Gerais, Espírito Santo e Goiás foram debatidos durante o 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura realizado em Vitória, nos dias 20 e 21 últimos.

Numa entrevista coletiva, realizada logo após, o secretário de Desenvolvimento Econômico capixaba, Guilherme Dias, e o subsecretário de Indústria de Minas Gerais, Carlos Eduardo Orsini, anunciaram a criação de uma força-tarefa, a fim de enfrentar os principais entraves e agilizar soluções para os projetos eleitos como prioritários, num total de quinze.

VALORES ULTRAPASSAM R\$ 5 BILHÕES

Desses projetos, seis são ferroviários, somando um to-

tal de R\$ 4,5 bilhões; cinco são rodoviários, num valor total de R\$ 660 milhões e quatro portuários, sendo três com valores ainda a ser estimados e um de R\$ 270 milhões, que se refere à construção do terminal de contêineres e carga geral em Barra do Riacho, no município de Aracruz.

"As equipes técnicas dos três estados estão se mobilizando", garantiu o secretário de Desenvolvimento Guilherme Dias. "De certo modo, estamos repactuando os projetos lançados há quase um ano, mobilizando as equipes técnicas dos três estados, porque há um conjunto de novas situações", afirmou o secretário, lembrando o lançamento, em nível federal, do Pacto de Aceleração do Crescimento.

SETOR PRIVADO PODE PARTICIPAR

Para Dias, ao trazer novos

investimentos ao País, o plano vai permitir que os estados façam novas investidas junto ao setor privado, no sentido de criar projetos atrativos com vistas à solução de problemas logísticos.

Os quinze projetos eleitos como prioritários aos três estados foram anunciados em maio do ano passado, após levantamento realizado pela empresa paulista Macrologística, durante um encontro entre os governadores.

Orçados em R\$ 5,4 bilhões, oito desses projetos são relativos ao Espírito Santo, envolvendo ferrovias, rodovias e estrutura dos portos. Outro estudo solicitado pelos três estados dá conta de que em função dos entraves no transporte, Minas, Espírito Santo e Goiás perdem, anualmente, cerca de R\$ 3 bilhões.

AS OBRAS QUE SERÃO VIABILIZADAS NO PROJETO

Setor ferroviário
 Construção do trecho entre Patrocínio e Prudente de Moraes - 440 km.
 Travessia ferroviária de Belo Horizonte - 12 km.
 Ampliação do acesso ferroviário ao complexo portuário de Vitória.
 Construção da ferrovia Litorânea-Sul - 165 km.
 Construção do trecho entre Rio Paranaíba e Ibiá - 38 km.
 Construção de trecho entre Rio Verde e Goiandira - 350 km.
 Total do investimento a ser realizado: R\$ 4,5 bilhões

Obras em andamento

Muitos aspectos para a solução dos entraves estão em andamento, afirmou o secretário Guilherme Dias. Ele citou o caso da ferrovia Litorânea Sul, que já tem todo o detalhamento do projeto resolvido, com soluções para os impactos ambientais em estágio avançado junto às prefeituras envolvidas com seu traçado.

O detalhamento do projeto executivo deve ser concluído ainda neste ano, e a expectativa é a de que a construção comece no ano que vem.

PRIORIDADES

O plano diretor de de-

envolvimento rodoviário tem duas prioridades: a BR 101, com a duplicação do contorno de Vitória, numa extensão de 20 km, e outro trecho de 6 km até a Ceasa, em processo de licitação e recursos garantidos pelo Governo Federal, através do Pacto de Aceleração do Crescimento (PAC).

Já a ampliação do trecho sul da mesma rodovia, entre Vitória e a divisa com o Rio de Janeiro, deve ficar para 2008. Na avaliação do secretário, esses são pontos de relevância para a solução de entraves no transporte.



Flávia Fernandes

O secretário de Desenvolvimento do Espírito Santo, Guilherme Dias, explicou detalhes do plano

Minas só cresce com logística

O representante do governo de Minas Gerais, Carlos Eduardo Orsini, disse no 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura, que o Estado só se desenvolve com investimento em logística, porque a indústria, o setor agrícola e o de serviços são, hoje, extremamente dependentes de sua expansão.

Ele lembrou que em siderurgia e mineração, entre 2003 e 2010 serão investidos cerca de R\$ 30 bilhões, resultando num aumento de 10 milhões de toneladas na produção de aço e 50 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, números que reforçam a dependência de Minas Gerais em investimentos em transporte, como forma de escoar sua produção.

AÇÕES TÊM QUE SER AGILIZADAS

A idéia é efetivar a força-tarefa dos três estados, para agilizar ações em todas as instâncias, sobretudo na instância política. Para o subsecretário mineiro, o setor privado fará parte das ações, na medida em que o governo atuar como facilitador dos processos.



Helena de Almeida

Orsini: "Setores dependem muito da logística"

Mas o subsecretário lembra a necessidade de desenvolvimento do sistema de transporte em Minas, Espírito Santo e Goiás, como um todo: "Precisamos de melhorias na capacidade intermodal. Isso, para Minas, é um colírio, porque só assim conseguiremos investimentos na região".

Orsini lembrou, ainda, que Minas tem duas saídas para exportar: Vitória ou o Rio de Janeiro.

Futuro portuário do ES

DEMORA NA LIBERAÇÃO DE BARRA DO RIACHO É CRITICADA

A logística é ferramenta fundamental para a gestão das operações portuárias. Na mesa-redonda que debateu o tema Futuro Portuário do Espírito Santo, durante o 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura, os participantes apontaram a burocratização da gestão pública, como principal entrave para o crescimento do comércio exterior.

O coordenador do Conselho de Logística do Movimento Espírito Santo em Ação, Wagner Chieppe destacou a demora quanto à liberação do porto de Barra do Riacho para a expansão dos terminais privativos especializados. Outra observação foi quanto ao aumento da capacidade operacional de Praia Mole e Tubarão.

DISTANCIAMENTO DA ÁREA FEDERAL

“Falta integração de nossos problemas com a área federal. Não joga a culpa nos gestores, mas há um distanciamento da área federal por nossos problemas. Isso emperra os gestores de órgãos federais em suas tarefas”, avaliou Chieppe.

Para o representante do Porto-



A falta de integração com a área federal foi motivo de críticas durante o Fórum de Logística

cel, Carlos Gilberto, a expansão do maior pólo de celulose do País, que abrange o Norte capixaba, parte de Minas Gerais e Bahia, dependerá da eficiência logística do Portocel.

“Portocel experimentou um crescimento de 164% de exportação nos últimos 10 anos. Em 2006, foram 11 milhões de toneladas e, para 2007, a expectativa é movimentar 12,5 milhões de toneladas”, informou

Carlos Gilberto. Para 2015, a expectativa é a de que Portocel movimente em torno de 20 milhões de toneladas.

RODOVIA E FERROVIA

“Pela rodovia, Portocel movimenta 2,5 milhões de toneladas de celulose, enquanto que, pela ferrovia, a quantidade chega a 1,5 milhão de toneladas”, comentou Carlos Gilberto.

Com três modais inseridos

e trabalhando de forma integrada, Portocel é um dos portos capixabas de maior importância. A Aracruz opera Portocel desde a privatização deste, em 1985. O porto opera navios de 211 metros, com capacidade para 45 mil toneladas. “Nossa expectativa é atender a navios com 244 metros, com capacidade de embarque de 60 mil toneladas”, disse Carlos Gilberto.

Codesa explica situação

Em sua fala, o coordenador de gestão portuária da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Marcus Zanotti Brecciani enfatizou que “não adianta querer montar terminais diversos nos portos capixabas, se não houver um movimento substancial de cargas para o terminal funcionar”, referindo-se a Barra do Riacho.

“A Codesa tem projetos para Barra do Riacho, porém a ANTAQ é quem autoriza. Temos planos de melhorar o Porto de Vitória e levar para Barra do Riacho o que não se pode movimentar no Porto de Vitória”, disse.

Para o representante da Intersindical, Luiz Fernando Barbosa, os portos capixabas têm que definir a participação de forma coadjuvante ou protagonista da logística global.

Flávia Fernandes

Tecnologia e inovação

SEGUNDO EMPRESÁRIOS, É PRECISO GERENCIAR ADEQUADAMENTE AS INFORMAÇÕES PARA GARANTIR SUCESSO



Mirela Marcarini

Marcos Cavalcanti disse que o sucesso no mundo globalizado está ligado à inovação tecnológica e ao conhecimento

Como agregar valor ao meu produto/serviço e ter uma logística diferencial na minha empresa? Esse foi o tema central do debate realizado na tarde do último dia do 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura.

O assunto foi abordado em uma palestra sobre tecnologia e inovação em logística, feita pelo professor da UFRJ, Marcos Cavalcanti, e pela apresentação de dois cases de sucesso no segmento.

INOVAR EM TECNOLOGIA É PRECISO

Um ponto enfatizado pelos palestrantes foi que para uma empresa ter sucesso no mundo globalizado é preciso inovar e in-

vestir em tecnologia e conhecimento. Marcos lembrou, inclusive, que é isso que gera 55% da riqueza mundial.

O professor ressaltou uma frase de Peter Drucker, que diz que “os grandes ganhos de produtividade, daqui pra frente, advirão das melhorias na gestão do conhecimento” e lembrou que o homem mais rico do mundo (Bill Gates) é proprietário de bens intangíveis.

Marcos acrescenta que “é a maneira de gerenciar e a forma de agregar valor ao meu produto/serviço que vai me diferenciar dos concorrentes”. Inicialmente, o professor explicou que existe no mundo dois tipos de bem/capital: “o tangível, que são aqueles que posso pegar, encostar (exemplo: navio, trem), e

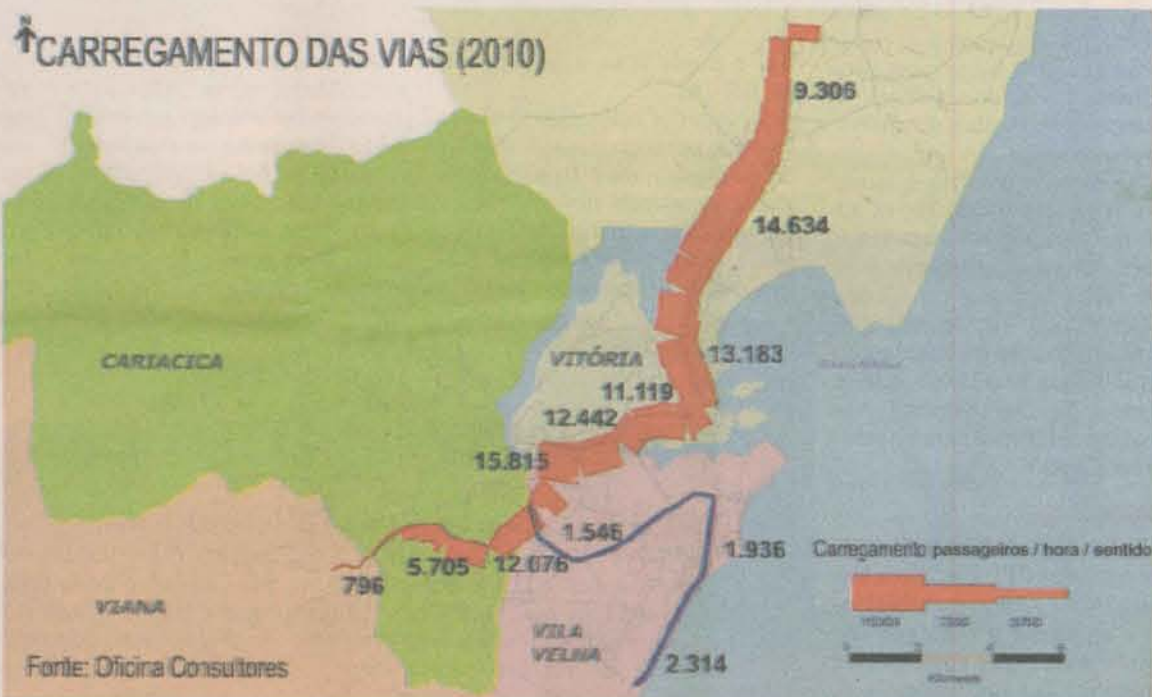
os intangíveis, que são aqueles que não consigo segurar, como é o caso dos software, por exemplo”.

Para Cavalcanti, é preciso que as empresas se apropriem e explorem cada vez mais os bens intangíveis: “Caminhão, por exemplo, todo mundo tem. É a forma de operar essa ferramenta que vai me proporcionar mais sucesso e lucratividade. A tendência é de que os bens intangíveis sejam utilizados cada vez mais, e os tangíveis tornem-se apenas um meio de suporte. É o valor do conhecimento incorporado ao produto o diferencial”, lembrou.

Para o professor “são os países do primeiro mundo que mais desenvolvem software e outras ferramentas de tecnologia da informação”.

A Companhia de Desenvolvimento de Vitória - CDV contratou em Setembro/2006 consultoria especializada em Engenharia de Transportes e Trânsito, para elaborar o Plano Diretor de Transporte e de Mobilidade Urbana da Cidade de Vitória - PDTMU. O Plano de Mobilidade, ainda que seja elaborado para o município de Vitória, terá grande importância para o contexto metropolitano, principalmente pela posição central que o município ocupa e pela sua característica de pólo gerador e receptor das viagens da Região Metropolitana. Estudos anteriores realizados pelo Governo do Estado (PDTU-2001) indicaram que o modelo atual de transporte coletivo continuava sendo a melhor solução para um horizonte de 10 anos. No entanto, os mesmos estudos apontaram um esgotamento deste modelo para além desse período. Também as projeções de demanda que nortearam os referidos estudos subestimaram o crescimento econômico para a Região Metropolitana. Como consequência, houve significativa mudança no padrão de mobilidade urbana na região e verificou-se a elevação da frota de automóveis e de motocicletas. Este crescimento do transporte individual contribuiu para a perda de receita do transporte público e para o aumento das tarifas, fazendo a população de menor renda optar pelos meios de transporte a pé e de bicicleta. Dentre os diversos estudos que serão elaborados no PDTMU de Vitória, destaque-se a avaliação da possibilidade de implantação de um modal de média capacidade na Região Metropolitana. No mencionado estudo do Governo do Estado, foi indicado um limiar de demanda que já apontava a necessidade de analisar a implantação de uma nova tecnologia de transporte de média capacidade, visto que os sistemas em operação em Vitória encontravam-se próximos da saturação ao longo do seu principal eixo de deslocamento. É importante ressaltar

que é diretriz da administração municipal da Capital priorizar a mobilidade urbana, incorporada ao planejamento do transporte coletivo e do trânsito, proporcionando maior e melhor acesso aos espaços urbanos, dentro do conceito de acessibilidade universal, priorizando o ser humano, quer seja como pedestre, ciclista ou como usuário do automóvel ou do transporte coletivo. Concluindo, o PDTMU de Vitória é um estudo importante e extremamente necessário para o planejamento urbano da cidade e permitirá que a municipalidade e a sociedade tenham ao seu dispor um precioso instrumento de planejamento para o oferecimento de condições mais adequadas para a logística de circulação de mercadorias e para o exercício da mobilidade da população.



BRs 101 e 262 estão na lista das prioridades logísticas

A PRIVATIZAÇÃO DAS RODOVIAS BR 101 E BR 262 FOI UM DOS TEMAS DEBATIDOS EM MESA-REDONDA

A discussão sobre a cooperação entre os setores público e privado, para realização de obras e prestação de serviços públicos foi tema da mesa-redonda "PPPs e a Privatização das BRs 101 e 262", durante o 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura.

Os participantes da mesa enfocaram a necessidade de privatização das rodovias, sobretudo as que detêm grande parte do transporte de mercadorias dos arranjos produtivos locais.

CONCESSÃO COMO SOLUÇÃO

Para o coordenador do Conselho de Logística do Movimento Espírito Santo em Ação, Wagner Chieppe, um caminho para a melhoria da situação é a concessão pela manutenção.

As reivindicações dos empresários, quanto à realização de parcerias público-privadas (PPPs), vêm aliadas à preocupação quanto à burocracia para a liberação das concessões e o necessário trabalho de manutenção das vias.

"O custo rodoviário é muito alto. Temos um orçamento de R\$ 180 milhões previsto para 2007, porém alguns itens reivindicados pelo setor privado não foram contemplados. Não se faz projetos rodoviários há muitos anos no Brasil", disse Élio Bahia, diretor regional do Departamento Nacional de Infra-Estrutura e Transportes (Dnit).

CONGRESSO

O Projeto de Lei 2.546/03, que trata das PPPs, está em tramitação no Congresso Nacional e enquanto não há decisão quanto à questão, empresários capixabas e administradores públicos lutam para a liberação de verbas.

As obras mais urgentes citadas durante a mesa-redonda foram a melhoria do Contorno de Vitória, duplicação da BR 101, principalmente o lado



Flávia Fernandes

As obras consideradas mais urgentes foram a melhoria do Contorno de Vitória e a duplicação da BR 101 e da BR 262

Sul e duplicação e melhorias na BR 262.

Wagner Chieppe e Valdir Uliana, subsecretário de Estado de Transporte e Trânsito, citaram a criação de um Plano Estadual de Logística de Transporte, uma das demandas do Projeto Espírito Santo 2025.

As rodovias federais do Espírito Santo, gerenciadas pelo Dnit somam 760 km pavimentados. Já as rodovias estaduais, gerenciadas pelo Departamento de Edificações, Rodovias e Transportes do Espírito Santo (Dertes), chegam a 5,6 mil km de pavimentação.

Os participantes da mesa-redonda frisaram a falta de ligações estruturais voltadas para os eixos de desenvolvimento do Espírito Santo, o que abre uma lacuna quanto à integração com os centros produtores de outros estados, sobretudo Minas Gerais, Rio de Ja-

neiro e São Paulo.

"A demora quanto à liberação de verbas para a melhoria das estradas restringe o desempenho econômico e operacional das empresas do Estado, que são voltadas para o comércio internacional e serviços logísticos", disse Wagner Chieppe.

Redução de peso para preservar rodovias

A má qualidade das vias rodoviárias foi alvo de críticas durante o 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura, porém o diretor do Dnit, Élio Bahia, alertou para a necessidade de redução das cargas. Segundo ele, 20% de acréscimo de peso representa uma perda de 50% na vida útil do pavimento.

Élio Bahia criticou o transporte noturno realizado por algumas empresas do setor de rochas ornamentais. "Isso é uma contra-

venção e desacelera o nosso trabalho. Não podemos ficar gastando dinheiro para tapar buracos. É preciso fazer todo o recapeamento e isso depende de recursos que, muitas vezes, não temos".

TRANSPORTE NOTURNO É CRITICADO PELO SINDIROCHAS

Os blocos de rochas para exportação têm entre 20 e 25 toneladas. O diretor do Sindicato das Indústrias de Rochas Ornamen-

tais, Cal e Calcários do Espírito Santo (Sindirochas), Atílio Traváglia, criticou o transporte noturno e enfatizou a necessidade da duplicação da BR 101.

"A BR 101 corta vários arranjos produtivos locais importantes. Nella, há regiões carentes de investimentos, porém sua privatização é ainda um sonho. Queremos que a privatização contemple também obras no Contorno de Vitória", continuou Atílio Traváglia.

Preocupação com o turismo

OS GRANDES PÓLOS TURÍSTICOS DO ESTADO SÃO CORTADOS PELAS RODOVIAS BR 101 E BR 262

A indústria do turismo foi outro foco de discussão durante a mesa-redonda, uma vez que as rodovias federais cortam regiões de praias e montanhas do Estado, fundamentais para a atração de turistas de qualidade.

Wagner Chieppe, presidente da Fettransportes (Federação das Empresas dos Transportes Rodoviários do Espírito Santo) destacou que as principais vias de acesso aos portos do Espírito Santo são as rodovias federais BR 101, que atravessa longitudinalmente o Estado, pelo litoral, e a BR 262, que corta o Estado no sentido transversal, ligando a capital capixaba a Corumbá (MS).

MERCOSUL

Os participantes da mesa-redonda debateram a questão do Mercosul, devido à importância da BR 101 Sul, que faz da Grande Vitória uma área estratégica, devido à ligação com o corredor de transportes Centro-Leste, que exerce influência econômica sobre nove estados. “Além disso, a BR 101 Sul chega ao Corredor Atlântico do Mercosul”, lembrou Atilio Traváglia.

Os empresários comentaram ainda que as BRs são um importante foco para o desenvolvimento dos negócios no modal rodoviário, porém a questão da segurança patrimonial é uma agravante. “É ne-

cessária a ação integrada entre o Governo Estadual e a iniciativa privada, a fim de se reduzir os riscos envolvidos”, disse Atilio Traváglia.

CONSELHO

Para isso, o empresário Wagner Chieppe lembrou que o Movimento Empresarial Espírito Santo em Ação já sugeriu a criação de um Conselho Estadual de Segurança nas Estradas.

Ele seria constituído pelo poder público e entidades organizadas do setor privado, tendo como finalidade propor e acompanhar a implementação das ações direcionadas ao setor do transporte rodoviário de cargas do Espírito Santo.



Flávia Fernandes

Turismo e o Mercosul também foram motivos de debates durante a mesa-redonda sobre rodovias

Planejamento integrado para pacto

COMO MEDIDA EMERGENCIAL FOI CITADO UM SISTEMA DE TRANSPORTES ADEQUADO E DE BAIXO CUSTO

Na palestra Estreitando Laços - Parcerias no Eixo Logístico Centro-Leste, o diretor da Macrologística, Renato Pavan, abordou a competitividade como foco do setor de logística. Pavan defendeu o planejamento da infra-estrutura logística dos estados de Goiás, Minas Gerais e Espírito Santo, numa integração física, econômica e política, visando a um Pacto Federativo e Empresarial.

Como desafios dos estados citados, Renato Pavan citou o baixo nível de investimentos e a precária situação da infra-estrutura de transportes. Porém, para a superação dos desafios, Pavan apontou como emergencial um sistema de transportes adequado e de baixo custo.

COMPARAÇÃO

“As economias do ES, GO e MG estão fortemente relacionadas com a economia global, devido às vantagens comparativas e privilégio de recursos naturais e de indústrias processadoras”,

avaliou Renato Pavan.

Com a formação de eixos de transportes competitivos, o planejamento estratégico integrado poderá se estender para os estados de MT, MS, TO, BA, RJ e SP, numa integração política e empresarial.

87% DO PIB NAS MÃOS DA LOGÍSTICA

Quinze produtos fazem parte das principais cadeias produtivas dos estados de GO, MG e ES. Tais produtos representam 87% do PIB dos três estados e o valor gerado é de R\$ 70 bilhões - dados de 2004.

“Há uma demanda significativa por transporte, com forte vocação para os modais ferroviário e hidroviário”, disse Renato Pavan.

Em 2003, segundo Pavan, GO, MG e ES exportaram R\$ 27 bilhões, com produtos como soja, milho, álcool, açúcar, produtos siderúrgicos, café, gusa e biodiesel.

DESAFIOS

Porém, enquanto a China



Flávia Fernandes

Pavan diz que país tem transporte inadequado

investiu 4% do PIB em transportes no ano de 2005, e a Índia 2,5%, o Brasil ficou em último 0,15% do PIB na questão dos transportes, segundo Renato Pavan.

“Há uma inadequação na malha de transporte, que onera o custo do País em R\$ 20 bilhões/ano e, dos estados de GO, MG e ES, em R\$ 3 bi-

Valor gerado pelos produtos - R\$ 70,0 bilhões (2004)



Fonte: Conab; IBGE; Secex; IBS; Esalg; Bazem

Arte: Gilson

lhões/ano”, informou o diretor da Macrologística Renato Pavan. Em sua opinião, a infra-estrutura do transporte ferroviário e hidroviário, de menor custo, não atende bem ao perfil da demanda dos três estados.

SATURACÃO

“Eles são atendidos pelo

modal rodoviário, que está deteriorado e tem custo superior ao ferroviário e hidroviário, além de portos inadequados e saturados”, citou Pavan.

Devido às inadequações logísticas, o Brasil possui um custo médio de R\$ 20 bilhões/ano em relação aos EUA. Já o custo médio de GO, MG e ES é de R\$ 3 bilhões/ano.

ES 2025: metas para a desobstrução

No projeto de desenvolvimento da logística, o Plano ES 2025 apresenta como metas a concretização de projetos como os portos de Barra do Riacho, de Vitória e de Ubu; o terminal de carga aérea; obras na BR 262; a ferrovia Litorânea Sul; o Corredor Centro-Leste; a integração do interior do Estado com o litoral, além da ampliação da conexão com Minas Gerais; integração no interior do Estado e aumento da conexão entre São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, com o complexo portuário capixaba.

Quanto ao desenvolvimento dos Arranjos Produtivos Locais (APLs), Severiano Imperial, presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Espírito Santo (Sindiex) desta-

cou as indústrias de rochas ornamentais, confecções e vestuário, além da indústria moveleira, da fruticultura, café, alimentos e bebidas, turismo e a cadeia produtiva da pecuária leiteira.

ESTRATÉGIAS PARA EFICIÊNCIA LOGÍSTICA

“As alianças estratégicas são importantes para o desenvolvimento econômico integrado entre os estados do ES, MG, RJ, SP e GO, mas para isso, precisamos de estratégias para a eficiente integração logística”, disse o presidente do Sindiex.

Ele destacou que o comércio exterior capixaba obteve crescimento acima da média nacional e que a previsão para 2007 é de 15% a 20% de crescimento. Na exportação, o comércio exterior



Flávia Fernandes

Severiano diz que comércio capixaba cresce além da média

capixaba movimentou, em 2006, US\$ 6.720.018.497, obtendo uma variação de 20,18% em relação a 2005.

Já na importação, o comér-

cio exterior capixaba movimentou, em 2006, US\$ 4.896.181.466, com variação de 19,76% em relação ao ano anterior.

CRÍTICAS À BUROCRACIA

Severiano Imperial criticou os impedimentos logísticos pelos quais o Estado atravessa, devido à burocracia. “Não conseguimos ainda concretizar a dragagem do Porto de Vitória e,

com isso, os armadores passam a procurar outros portos, com cargas mais rentáveis”.

Para o presidente do Sindiex, o sistema portuário capixaba está perdendo linhas marítimas devido à burocracia. “Perdemos cargas como rochas ornamentais, café e mamão, que procuram os portos do Rio ou de São Paulo”, disse Imperial.

INCENTIVO

Fundap alavanca comércio exterior

Na palestra sobre a Perpetuação do Fundo para o Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap), Severiano Imperial citou que o Fundap é o maior indutor do desenvolvimento do segmento de serviços logísticos no Estado e proporciona geração de “massa crítica” nas atividades portuárias e aeroportuárias. Imperial afirmou que se não existisse tal sistema, nem 10% do total atual de cargas importadas seriam movimentados no Estado.

China quer investir em logística

PARA OS ESPECIALISTAS, "O GIGANTE AMARELO PODE SER UM GRANDE ALIADO OU UM DRAGÃO AMEAÇADOR"

A relação entre Brasil e China é cada vez mais intensa e estreitar laços com o país que cresceu 14%, em 2006, passando a ter um valor absoluto de US\$ 500 bilhões na indústria de logística é um bom negócio para investimentos e exportações.

Para debater este assunto, o presidente da Câmara de Comércio China, Charles Tang, proferiu a palestra Expansão da Economia China e Exportação de Commodities: Cenários, durante o 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura, no Centro de Convenções de Vitória.

QUESTÃO FERROVIÁRIA JÁ FOI AVALIADA POR EMPRESÁRIOS CHINESES

Segundo Tang, a China tem bastante interesse em investir em obras de infra-estrutura logística no Brasil. "Empresários chineses já vieram avaliar a questão ferroviária brasileira. A China já investiu dessa forma na Índia e na África, porém a China tem interesse de



Flávia Fernandes

Tang falou sobre a Expansão da Economia China e Exportação de Commodities

fazer uma estratégia maior e mais eficiente com o Brasil", disse Charles Tang.

A abertura econômica da China teve início nos anos 70 e, de lá pra cá, sua economia vem sustentando índices fenomenais. Segundo Tang, o setor de transportes cresceu 55% e o custo logístico em 2005 representou 17% do PIB.

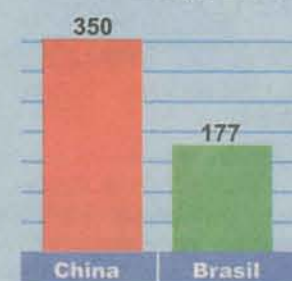
CAPACIDADE PORTUÁRIA CHINESA REGISTRA CRESCIMENTO

Tang comentou que a capacidade dos portos chineses em 2005 foi de 3,38 bilhões de toneladas e as despesas nos transportes marítimos foram de 13,2% em 2006, com expectativa de aumento de 11% em 2007, devido ao aumento do preço do petróleo. Segundo o Centro de Informação de Logística da China, a demanda pelo setor logístico vai crescer 15% em 2007.

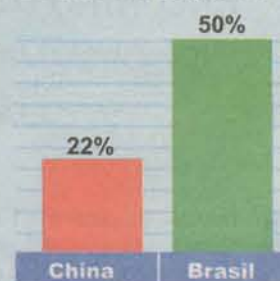
"Desde que entrou na Organização Mundial do Comércio (OMC), o setor de logística da China teve uma relevante melhora. Até 2001 só empreendedores chineses tinham permissão de estabelecer companhias de transporte e de logística. Depois da entrada na OMC, no entanto, companhias de logística estrangeiras receberam licença para entrar no mercado chinês", explicou o presidente da Câmara de Comércio China, Charles Tang.

Finanças - Brasil x China

Divida Externa (US\$ Bilhões)



Divida Publica (%PIB)



Reserva (US\$)



Inflação a.a



Fonte: Economist Cia

Arte: Gilson

PIB chinês é de US\$ 2,56 trilhões

Em 2006, o crescimento do PIB chinês foi de 10,5%. Por setor, a indústria ficou com 48,1% do PIB, o setor de serviços com 40% e a agricultura com 11,9%. Segundo Charles Tang, o PIB da China corresponde a US\$ 2,56 trilhões.

A previsão do centro de informações do The Economist Intelligence Unit é de que a renda per capita medida pela paridade do poder aquisitivo (PPA) atinja 9.138 dólares no país, em 2009.

CRESCIMENTO DA RENDA PER CAPITA

Porém, no ano passado, o PIB per capita PPA foi de US\$ 8.004, segundo dados da palestra de Charles Tang, o que demonstra que, provavelmente, em 2009 a China apresen-

tará novos valores.

Tang ressaltou que, para os investidores, a China tem como atrativos a competitividade, com produtos customizados a preços imbatíveis e estabilidade macroeconômica; nível internacional de qualidade; quantidade e distribuição em escala global, com redução de custos e prazos, além da capacidade de produzir utilizando a mais alta tecnologia.

ELOGIO AO POVO

Para Tang, o maior patrimônio do Brasil é o próprio povo. "O povo brasileiro é o maior patrimônio, pois aceita privações para conseguir chegar a dias melhores", disse.

"É fácil mudar o Brasil. Basta ter uma visão política

e conhecer um pouco mais de desenvolvimento econômico. Planos e pacotes empobrecem a nação. O povo e as classes empresarial e executiva são as riquezas naturais do Brasil", completou o presidente da Câmara de Comércio China.

Ele comparou algumas finanças entre Brasil e China. Na China, a dívida externa chega a US\$ 305 bilhões, enquanto que no Brasil o valor é de US\$ 177 bilhões.

A dívida pública da China abocanha 22% do PIB. Já no Brasil, o percentual é de 50%. Em termos de reservas, a China possui US\$ 1 trilhão e o Brasil, US\$ 86 bilhões. A inflação anual da China é de apenas 1,3% ao ano. No Brasil, a inflação é de 5,7% ao ano.

Mesa debate "fenômeno China" na logística capixaba

A população urbana da China é de aproximadamente 510 milhões de pessoas e o país tem 278 milhões de consumidores. Assim, não é de se estranhar que o Brasil esteja descobrindo que a China pode ser um aliado simpático e, ao mesmo tempo, um dragão ameaçador.

Durante a mesa-redonda que avaliou "o efeito China na logística capixaba", o presidente do Centro de Comércio de Café de Vitória (CCCV), Marcelo Netto destacou o aumento do consumo de alimentos e bebidas pelo gigante amarelo. "Num mercado assim, investir e exportar é um grande negócio", disse.

PARAÍSO DO AGRONEGÓCIO

Para os brasileiros que atuam na área de agronegócios, a China é o paraíso. Produtos como etanol, carne e soja estão sendo exportados como nunca. Em outras áreas, no entanto, o gigante amarelo ameaça a indústria nacional, com sua alta produtividade e baixo preço.

Os participantes da mesa-redonda avaliaram que a China terá dificuldade para atender à demanda, pois apenas 24% de seu território de 9,2 milhões de quilômetros quadrados pode ser utilizado para a agricultura ou a pecuária. O Brasil tem 59% de seus 8,5 milhões de quilômetros quadrados disponíveis para essas atividades.

Barcaças reduzem custos e riscos

ENCONTRO DISCUTE LOGÍSTICA E
CONDIÇÕES AMBIENTAIS DE GRANDES
EMPRESAS

A fábrica da Aracruz Celulose, responsável pela produção de 30% de toda a celulose do mundo resolveu, através do sistema de barcaças, um dos entraves logísticos de maior importância para o transporte do eucalipto, obtendo, com a medida, redução dos custos, o que fez aumentar a competitividade do seu produto.

Esses dados foram lembrados durante a apresentação do segundo case do último ciclo de debates do Fórum de Logística. O gerente de meio ambiente e segurança florestal da Aracruz, Luciano Lisbão Junior foi o expositor. Ele afirmou que além da redução do custo, a adoção do sis-

tema de barcaças possibilitou a retirada de quase 300 caminhões/dia das estradas, porque cada uma delas opera com a carga de 100 caminhões.

Anualmente, isso representa o consumo - a menos - de 34 milhões de litros de óleo diesel e uma redução significativa na emissão de gases poluentes. Quando o sistema estiver em plena atividade, o número de caminhões retirados de circulação na BR 101 Norte será de 400.

Num período que compreende os últimos quatro anos, a Petrobrás obteve 117 licenças ambientais, com 1.550 condicionantes para atuar em diversos pontos do Espírito Santo.

Luciana Maria Bortolini de



Divulgação

A adoção do sistema de barcaças pela Aracruz possibilitou a retirada de quase 300 caminhões/dia das estradas, porque cada uma delas opera com a carga de 100 caminhões

Rossi, coordenadora de licenciamento ambiental da empresa, que participou como expositora do ciclo de debates do II Fórum Empresarial de Logística e Infra-Estrutura, informou que todas as condicionantes estabelecidas são mantidas em dia, como forma de evitar problemas com as atividades da empresa.

COMPETÊNCIAS

Os empreendimentos executados em terra dependem de apro-

vação dos órgãos estaduais. Já os empreendimentos em mar são de competência da União, segundo informou a coordenadora da estatal.

“Toda atividade de extração é crítica em termos ambientais, por isso, a Petrobrás faz um acompanhamento criterioso, para que todos os aspectos sejam preservados”.

Luciana lembrou que no Espírito Santo nenhuma atividade é iniciada antes que se realize uma série de estudos, e

que a obtenção de qualquer licenciamento só é solicitada depois de consultados os órgãos envolvidos com as questões do ambiente.

Para as atividades desenvolvidas pela estatal, além do Seama/Iema, é necessário consultar o Instituto de Defesa Agropecuária e Florestal (Idaf), o Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional e a Funai, em razão da existência de reserva indígena.

Identificados problemas na logística urbana

professor Rui Carlos Botter, da Universidade de São Paulo (USP), falou sobre a Logística de Suprimentos da Cidade, Rodoanel, Ferroanel e Guaíba, em palestra realizada durante o 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura.

Para ele, os problemas macrologísticos e de logística urbana devem ser atacados pelo governo com firmeza. "Uma obra viária urbana deve ser analisada por diferentes aspectos e não somente pelo aspecto de redução de tráfego", comentou.

CAMINHOS PARA SOLUÇÃO

Em sua opinião, os problemas logísticos devem ser resol-

vidos, se possível, com a associação de novos modais e com o emprego efetivo de planejamento e ferramentas de TI (Tecnologia da Informação). Os agentes envolvidos no processo de logística urbana, na opinião de Botter são, em primeiro lugar, o poder público, o sistema de transporte público, as companhias de distribuição e transportadoras, receptores e consumidores finais, além da comunidade.

Botter explicou que os principais problemas logísticos enfrentados nos centros urbanos implicam ausência de uma visão sobre a totalidade do sistema, incluindo a gestão das autoridades públicas e de empre-

sas. "Os congestionamentos geram custo de tempo, custo de operação de veículos e custo de acidentes", disse Botter.

Ele explicou que as deficiências nas malhas viárias têm a ver com o padrão de vias estreitas, manutenção insuficiente do pavimento e interseções inadequadas, como esquinas, retornos, curvas e inclinações.

A programação de semáforos foi outro alerta do professor Rui Botter, assim como a falta de local adequado para estacionamento e áreas de carga e descarga. "O resultado disso tudo é negativo, com acidentes, perda de produtividade e poluição ambiental e sonora", disse o professor



da USP.

Estima-se que em áreas urbanas o transporte de mercadorias em caminhões com mais de 3,5 toneladas seja de 10% do total, segundo dados de Rui Carlos Botter. Ele informou que o transporte de mercadorias em zonas urbanas inclui

muito mais do que o transporte do e para o centro das cidades.

"Na logística das cidades, o transporte deve ser geograficamente concentrado e grandes volumes de mercadoria também, com alta exploração da capacidade", disse Botter.

Qualidade de vida na cidade depende da logística

A SITUAÇÃO CRÍTICA DO SISTEMA VIÁRIO PROVOCA MORTES E FERIMENTOS, GERANDO INSEGURANÇA

A logística do transporte coletivo foi tema da palestra de abertura proferida no dia 21 de março, pela presidente da Companhia de Transporte Urbano da Grande Vitória (Ceturb-GV), Denise Gazzinelli, durante o 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura.

Com o tema Mobilidade Cidadã e o Transporte Coletivo, a palestra abordou a questão do desenvolvimento social, por meio da mobilidade urbana. "É impossível falar do social sem falar do transporte coletivo", disse a presidente da Ceturb.

TRANSPORTE PÚBLICO RUIM GERA EXCLUSÃO E INSEGURANÇA

Na opinião de Denise, o abandono do transporte público por parte da população tem a ver com a política baseada no uso do automóvel, o que gera exclusão social.

Gazzinelli comentou que, com a crítica situação do sistema viário, a segurança no trânsito fica comprometida, com mortos e feridos, chegando a cifras equivalentes às da violência urbana e superiores às de conflitos bélicos internacionais.

"São mais carros nas ruas, há congestionamentos e a necessidade de vias com maior capacidade. O transporte permeia todas as áreas da esfera pública e a situação é crítica", disse a presidente da Ceturb.

Denise Gazzinelli citou que a infra-estrutura de veículos ocupa o espaço urbano de maneira ineficiente e uma rede de transporte eficaz é necessária, para ligar atividades e pessoas, com reflexos diretos na qualidade de vida da população.

Entre as constatações sobre a logística das cidades, Denise Gazzinelli apontou que muitas cidades vêm se desenvolvendo desordenadamente, e que os custos de operação do transporte público são elevados.

Outra constatação apontada por Denise Gazzinelli é a falta de modelos institucionais adequados, para resolver os problemas de locomoção. "As cidades não investem o suficiente em infra-estrutura", disse Gazzinelli.

Na questão sócioambiental, a presidente da Ceturb destacou que o ar nas áreas urbanas está cada vez mais poluído. Ela destacou que muitas pessoas morrem ou são feridas em acidentes de trânsito.

"Sem contar que o aumento de viagens equivale a um aumento de consumo energético. A insegurança afugenta usuários potenciais do transporte coletivo público", complementou.

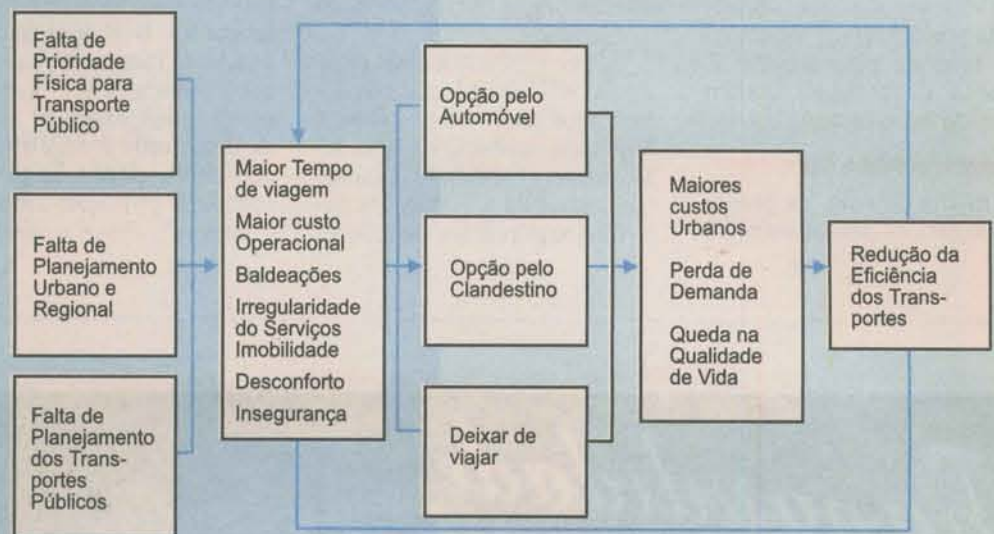


Flávia Fernandes

Para Denise Gazzinelli é impossível falar do social sem falar do transporte coletivo

Logística das Cidades Mobilidade Cidadã e o Transporte Coletivo

Indicadores de desempenho



Arte: Gilson

ES é apontado como modelo para a mobilidade cidadã

A cidade está, a cada dia, menos acessível a todos. A partir dessa frase, a presidente da Ceturb, Denise Gazzinelli, mostrou como a falta de prioridade física, a falta de planejamento urbano e regional e a falta de planejamento dos transportes públicos oneram os custos urbanos e reduzem a eficiência dos transportes.

Segundo Gazzinelli, o Plano de Desenvolvimento ES 2025 é um modelo para a realização do transporte cidadão no Espírito Santo. Segundo ela, em 2025 o Espírito Santo será um dos pri-

meiros estados brasileiros a possuir uma mobilidade cidadã.

AÇÕES NECESSÁRIAS

"É necessário reduzir o tempo de viagem, o custo operacional, as baldeações, a irregularidade do serviço, a imobilidade, o desconforto e a insegurança das pessoas com relação ao transporte público", disse Gazzinelli. Para ela, o investimento no transporte coletivo tem alto interesse social, econômico e estratégico, podendo mudar a qualidade de

vida e a eficiência de uma cidade.

A presidente da Ceturb destacou que, no campo social, o transporte público de qualidade aumenta o acesso a empregos, serviços sociais, comércio, cultura e lazer. No campo econômico, o transporte aumenta a oferta de empregos e as trocas comerciais. Já no lado ambiental, o transporte adequado ajuda a reorganizar o espaço urbano e a reduzir o uso do automóvel, reduzindo a poluição atmosférica.

Caliman fala sobre cenário urbano

ECONOMISTA MOSTRA ORIGEM E SIGNIFICADO DA PALAVRA LOGÍSTICA

No segundo dia do 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura, a palavra logística e sua interatividade com o cenário urbano foi o tema da palestra do economista e diretor do Instituto Futura, Orlando Caliman.

Para ele, logística tem a ver com estratégia. Caliman explicou que a palavra logística tem origem grega - logistiké - mas foi levada para o latim - logística: "O significado tem a ver com a lógica", disse.

ORIGEM NA GUERRA

O economista lembrou que a aplicação da palavra logística teve origem na arte da guerra,

principalmente em Roma. "Como arte de guerra, a logística tem o planejamento e a execução de ações como fundamentos para que as ações sejam facilitadas", comentou.

No mundo moderno, a palavra logística tomou conotação na economia de empresas e também na vida do cidadão comum, pois nas áreas dinâmicas do País, cidades surgem do nada ou se expandem rapidamente, devido à concentração de pólos industriais.

A preocupação dos administradores públicos e de especialistas em logística das cidades é evitar o modelo de exclusão territorial, com formação de favelas, periferias e

loteamentos irregulares.

OBSERVAÇÃO

Caliman ressaltou que a logística de cidades não diz respeito apenas às questões ligadas à infra-estrutura e forma de ocupação do espaço físico para facilitar a mobili-

dade dos cidadãos.

"Há um outro ponto a se observar, que é como fazer com que uma mercadoria saia de seu ponto de origem e chegue ao consumidor final num menor prazo e ao menor custo possível", disse Caliman.

TRÂNSITO

Veículos X pedestres

A preocupação do economista é o fato de carros e caminhões disputarem espaço em vias públicas, junto com pedestres, em cidades onde o trânsito não flui rápido. "As cidades precisam ser eficientes. Elas surgiram antes de se pensar em logística, mas a logística da cidade tem que estar num quadro de planejamento, para atender às necessidades de uma sociedade moderna".



Flávia Fernandes

Caliman: é preciso evitar o modelo de exclusão territorial

Solo capixaba é um dos **mais** **promissores** do país

CONSUMO DE GÁS NATURAL LEVA O ESTADO A INVESTIR NO SETOR

Durante as palestras proferidas no último dia do 2º Fórum Empresarial de Logística e Infra-estrutura, um assunto de destaque foi a perspectiva e os prováveis impactos do mercado de consumo de gás no Espírito Santo.

Para os empresários Ibsen Flores Lima, gerente de suporte técnico da Petrobrás no Estado; Frederico Bichara, gerente de comercialização de gás canalizado da Petrobrás no Estado e Cristina Vellozo Santos, diretora da Agência de Desenvolvimento em Rede do Espírito Santo (Aderes), o crescimento da exploração de gás e petróleo no Espírito Santo é exponencial. Todos defendem que o solo capixaba é um dos mais promissores do País para a exploração de petróleo, e que o momento é de sinergia total.

FATORES QUE INFLUENCIARAM O CRESCIMENTO DO SETOR

Durante a explanação, os empresários lembraram que alguns fatores influenciam, favoravelmente, o crescimento do setor no Estado. Inicialmente, o gerente de suporte técnico da Petrobrás no Estado, Ibsen Flores Lima, explanou sobre o contexto do Espírito Santo no Plangás 2008 (Plano de Antecipação da Produção de Gás), que se constitui de projetos de exploração, produção, processamento e infra-estrutura de transporte de gás natural no Sul/Sudeste do Brasil.

Segundo Ibsen, a implantação desse plano objetiva o aumento de 24 milhões de m³/dia na oferta de gás nessa região do País, o que representa a ampliação da oferta de 15,8 milhões m³/dia

para 40 milhões até o final de 2008.

“O objetivo do Plangás é assegurar o abastecimento do mercado de gás natural no Sul/Sudeste do Brasil”, afirma o gerente. Segundo Ibsen Flores Lima, os cinco projetos que compõem o Plano totalizam um investimento de US\$ 1.860 milhões. Entre os resultados que o mesmo vai gerar estão a construção de gasodutos marítimos, novos poços e linhas de coleta, e a instalação de uma plataforma fixa no campo de Petroá.

PÓLO DE PROCESSAMENTO

Ibsen ressaltou que todo o investimento existe porque o Espírito Santo é um grande pólo de processamento de gás natural. “O investimento total da Petrobrás em gás no Estado é de US\$ 4



Mirela Marcarini

Ibsen disse que a implantação do Plangás objetiva o aumento de 24 milhões de m³/dia na oferta de gás na região

bilhões, o que demonstra a potencialidade do território capixaba”, afirma.

Em um segundo momento, o gerente de comercialização de gás canalizado da Petrobrás no Estado, Frederico Bichara, falou sobre a realidade do setor de gás e petróleo do Espírito Santo.

Apesar de afirmar que o consumo industrial de gás é predominante no Estado, Bichara destacou que uma mudança de hábitos culturais dos capixabas tem elevado o consumo dessa fonte de energia. “Dados mostram que a conversão de álcool para gás nos veículos, por exemplo, tem sido frequente.

De 1999 a 2006, cerca de 35.000 veículos tiveram essa conversão. Isso demonstra que os hábitos estão mudando. O volume de gás comercializado ainda é pouco, mas significativo devido à mudança cultural que conquistou”, afirmou.

Para Bichara, a tendência é de que o número de postos aumente no Estado nos próximos três anos, em função da tendência no aumento do consumo de gás. Além disso, ele assegurou que um trabalho intenso de incentivo do uso de gás tem sido feito no interior do Estado, onde o consumo ainda é pequeno.

Meio ambiente encerra debates

SECRETÁRIA MARIA DA GLÓRIA ABAURRE APRESENTA UM BALANÇO DE DESEMPENHO DO SETOR

Um ciclo de palestras abordando o meio ambiente encerrou os debates promovidos durante o II Fórum Empresarial de Logística e Infra-Estrutura, em Vitória. A secretária estadual de Meio Ambiente e diretora-presidenta do Instituto Estadual de Meio Ambiente, Maria da Glória Brito Abaurre, fez a abertura dos trabalhos, expondo um balanço das atividades do setor, no atual governo, quando reafirmou que a prioridade é adequar as questões relativas à escassez de água às questões logísticas.

De acordo com os dados apresentados pela secretária, o Estado, por intermédio de seus órgãos de defesa e proteção ao meio ambiente recebe, por mês,

cerca de 70 pedidos de licenciamento para introdução de novos projetos de pequeno, médio e grande porte. O aumento se deve à movimentação em torno da economia capixaba e exige investimentos na secretaria e em seu corpo técnico.

DESAFIO GRANDE

“Conseguimos melhorar nossos serviços, mas o número de pedidos, crescente, exige muito. O desafio é enorme”, disse a secretária, para lembrar que em 2003 foram analisados 575 pedidos de licenciamento contra 1.376 no ano passado, o que representa quase o triplo.

Uma das saídas para agilizar a análise dos pedidos, permitin-



Helena de Almeida

Para Glória Abaurre a saída é a municipalização das ações

do a instalação de novos projetos, na opinião de Glória Abaurre, é a municipalização das ações, com capacitação dos ges-

tores e o fortalecimento das secretarias municipais de Meio Ambiente.

MUNICIPALIZAÇÃO

Até 2005, apenas cinco municípios estavam aptos ao licenciamento: Vitória, Serra, Aracruz, Colatina e Vila Velha. A previsão é de que a partir deste ano, 28 municípios estejam com secretarias ambientais em atividade.

“A gestão melhorou, mas ainda não atingimos nosso objetivo, que é municipalizar as ações”. Outro fator importante para o aparelhamento é a capacitação permanente dos técnicos em ambiente e melhoria dos salários, para diminuir a rotatividade, grande no setor, por causa das boas oportunidades que ele

apresenta.

RECUPERAÇÃO DO ATRASO

Ao assumir o governo, a atual administração encontrou uma situação de grande desafio. Havia sete mil processos de licenciamentos aguardando análise. Somados à política de atração de novos investimentos e à burocracia excessiva, o quadro era algo preocupante.

“Os processos ficavam parados por longos períodos, era tudo muito lento”, afirmou a secretária em sua palestra. Glória Abaurre informou que o governo passou a trabalhar com metas para dar conta do enorme desafio. Uma delas era reduzir em 50% o total de processos à espera de parecer até o ano de 2006.

Macroplan destaca desafio

CONSULTORIA PREVÊ PLATAFORMA LOGÍSTICA DE ALTO VALOR AGREGADO NO ESTADO

A expansão e adequação do sistema logístico do Espírito Santo é um dos mais importantes desafios do Estado nas próximas décadas. A avaliação é do administrador de empresas Alexandre Mattos, diretor-associado da consultoria Macroplan.

A empresa apoiou a elaboração do Plano de Desenvolvimento do Espírito Santo 2025 (ES 2025), um plano estratégico de longo prazo para o Estado, que contempla um conjunto de 93 projetos estruturantes e prevê um volume de investimentos públicos e privados da ordem de R\$ 68,6 bilhões até 2025.

SISTEMA ESPECIALIZADO

Segundo o diretor da Macroplan, o Espírito Santo conta com um sistema logístico especializado na produção e comercialização de commodities. "O Espírito Santo é, atualmente, a segunda maior porta de saída de mercadorias em direção ao mercado internacional, quando o volume de exportações é medido em toneladas".

Entretanto, como a estrutu-

ra produtiva do Estado é marcada pela especialização na produção e exportação de commodities agrícolas e industriais, "apenas 9% do total do valor exportado (em US\$) pelo País são escoados por intermédio do sistema logístico capixaba", analisa.

SITUAÇÃO CONDICIONANTE

Para Alexandre Mattos, não haveria como o Espírito Santo apostar no desenvolvimento e na diversificação econômica, sem planejar e executar importantes projetos de logística. Mattos afirma que o Espírito Santo tem que realizar projetos estruturantes em logística, para atender às demandas que vão surgir nos próximos anos, com os novos investimentos previstos no Plano ES 2025.

"O aumento do valor agregado da produção e a diversificação econômica implicarão novos requisitos de desempenho da logística. A integração regional e a inserção global das empresas sediadas no Estado requerem um atendimento logístico de alta qualidade", afirmou o consultor, lembrando



Pablo Nicolas

Mattos disse que o Espírito Santo tem que realizar projetos estruturantes em logística, para atender às demandas

do que a estratégia de longo prazo do Estado prevê um movimento de interiorização do desenvolvimento.

SERVIÇOS TERÃO QUE SER MAIS RÁPIDOS E ADEQUADOS

"Os arranjos produtivos locais (APLs), principais estratégias de desconcentração

econômica indicadas no Plano de Desenvolvimento do Estado, vão requerer serviços logísticos cada vez mais ágeis e adequados", complementou.

Segundo o consultor, atualmente o Espírito Santo não possui logística adequada para a exportação de frutas e flores produzidos nos principais APLs do Estado.

Projetos contemplam portos

De acordo com o Plano ES 2025, pelo menos 13 dos 93 projetos estruturantes estão voltados para o desenvolvimento da logística do Estado até 2025, destacando-se o desenvolvimento dos portos de Barra do Riacho e de Ubu, a adequação do Porto de Vitória e da ferrovia Litorânea Sul.

É prevista, ainda, a implantação do canal ferroviário Norte, assim como a criação de eixos rodoviários que vão ampliar a integração entre municípios capixabas e os estados vizinhos.

A meta do Plano ES 2025 é concluir a Ferrovia Litorânea Sul até 2009 e o Porto de Barra do Riacho, até 2010, quando também deve ser concluído o desenvolvimento do Porto de Ubu, que terá terminais para atendimento à demanda dos setores minero-siderúrgico e de rochas ornamentais.

Setor privado vai investir pesado

De acordo com o cronograma financeiro do Plano ES 2025, mais da metade dos investimentos deverá vir do setor privado, enquanto pouco mais de 40% virão dos governos Federal, Estadual e municipais.

Cláudio Porto, presidente da Macroplan, se mostra otimista em relação à realização dos investimentos em logística no Estado. Segundo ele, os projetos de logística mantêm uma posição privilegiada em relação aos resultados do Plano de Desenvolvimento ES 2025.

RESULTADOS

Porto lembrou que 23,3%, do valor total de investimentos do ES 2025 estão no grupo de Logística. Segundo ele, a expectativa positiva da Macroplan em relação aos resultados dos investimentos em logística vincula-se ao fato de que boa parte dos investimentos será garantida pelo setor privado.

O fluxo de investimentos privados ou de empresas estatais para atividades produtivas no Espírito Santo são, de fato, um dos aspectos mais visíveis do Plano ES 2025: 49% do to-

tal de investimentos para o desenvolvimento de projetos serão de fontes privadas ou empresas estatais.

O ingresso de recursos públicos federais representa 43% do total de investimentos e somente 8% dos recursos virão de fontes públicas estaduais. "Os projetos de logística têm excelentes chances de ser realizados no período previsto, já que boa parte dos investimentos deve ser garantida pelo setor empresarial", comenta Porto.

O presidente da Macroplan reconhece que para executar o

ES 2025 o governo terá um trabalho árduo, mas ressaltou a importância da parceria entre os setores público e privado, para ter um plano consolidado. "A iniciativa do governo é inédita. Não aconteceu nada tão avançado como esse Plano antes na história do Espírito Santo", elogiou Porto.

O mais difícil, segundo Porto, é construir uma agenda de governança e sustentabilidade dos projetos do Plano, sobretudo do grupo de logística.

Nesse terreno, o presidente da Macroplan considera essenciais o desenvolvimento de um plano estratégico de logística e transportes, e a integração dos diversos agentes atuantes no segmento de logística: setor empresarial, Governo Federal, Governo Estadual e prefeituras, assim como intensa cooperação na área de infra-estrutura econômica entre órgãos do Governo do Espírito Santo e estados vizinhos.



Pablo Nicola

Cláudio Porto vê, com otimismo, investimentos em logística no Espírito Santo