

Região carente de recursos e planejamento

O Nordeste necessita de R\$ 25,8 bilhões para realizar 83 obras prioritárias

O dinamismo econômico e social apresentado pelo Nordeste nos últimos anos exige, como contrapartida, uma visão de longo prazo no planejamento de sua infraestrutura para evitar que a aceleração econômica atual não represente freadas bruscas no futuro próximo. Como diz Robson Braga de Andrade, presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI), o Nordeste precisa de investimentos com urgência e eficácia para evitar gargalos que comprometam sua competitividade.

A CNI não se limitou ao discurso. A exemplo do que já fizera em relação às regiões Norte e Sul, encomendou à consultoria Macrologística, liderada por Renato Pavan e Olivier Girard, um mapeamento das demandas de transporte da região em 2020 e as obras necessárias para garantir um desenvolvimento sustentável. "A proposta é apresentar uma visão sistêmica sobre logística, rompendo o paradigma de obras pontuais que historicamente pautam os investimentos em infraestrutura no país", afirma Renato Pavan.

Girard diz que o estudo Nordeste Competitivo levou um ano para ser concluído e ocupou uma equipe multidisciplinar de 20

peças, entre elas: engenheiros, geólogos, administradores e economistas. Na primeira fase do trabalho foi realizada uma avaliação do potencial econômico da região e mapeadas a infraestrutura e as lacunas existentes.

Para isso, foram realizadas pessoalmente mais de 170 entrevistas com empresas, associações produtivas e autarquias. Foram analisadas as atividades atuais e as projetadas para o fim da década das 18 cadeias produtivas de maior relevância para a economia nordestina, tendo como critérios volumes e valores transacionados. No total, foram observados o consumo regional e o intercâmbio interestadual e internacional de 78 produtos, assim como as rotas dos insumos e do escoamento da produção até os destinos finais. Também foram analisados os fluxos de passagem

de produtos de outras regiões que utilizam os portos nordestinos como saída internacional.

Em relação à infraestrutura, foi realizado um perfil dos portos e terminais públicos e privados de cada Estado, assim como as condições de berços e armazenagem e o histórico de movimentação por tipo de produto. O mesmo levantamento foi feito com os aeroportos e o histórico das rotas aéreas disponíveis. Foram avaliadas ainda as capacidades de armazenagem de granéis sólidos, líquidos e de carga geral existentes e analisadas as condições de uso das principais rodovias federais e estaduais e a navegabilidade dos principais rios. O mesmo foi feito com as ferrovias que cortam o Nordeste, os dutos de óleo, gás e eletricidade.

A conclusão do estudo é que, se nada for feito nos próximos sete





Pavan e Girard, da Macrologística, projetos com a melhor relação custo-benefício

SILVIA COSTA/VEJA

anos, as condições de trabalho das principais atividades econômicas da região estarão em estado crítico ou próximas disso. Entre elas, as rodovias federais BR-116 e BR-101, que cruzam os Estados nordestinos de norte a sul, ligando a região com o Sudeste do país, e a BR-324, que liga Balsas, no Maranhão, à capital baiana, Salvador. Também estará comprometida a eficácia dos portos de Salvador, Fortaleza, Pecém, Recife, Natal e São Luís, assim como das ferrovias Centro-Atlântica (FCA) e Carajás (EFC).

Em uma situação ideal, detectou o estudo, seriam necessários investimentos de R\$ 71 bilhões em 196 projetos para adequar a oferta de transporte para a demanda do setor produtivo nordestino em 2020. Mas, como observa Girard, as demandas por investimentos são muitas em todo o país. Estudos

da Macrologística concluíram que a região Norte carece com urgência de investimentos logísticos de R\$ 13,8 bilhões e a região Sul, de R\$ 15,2 bilhões. Há demandas também no Centro-Oeste, onde a consultoria, a pedido da CNI, faz um levantamento das necessidades, e no Sudeste. "Para atender a todas as regiões, é preciso priorizar, selecionar os projetos de melhor relação custo-benefício", diz.

Esta foi a tarefa da segunda fase do estudo Nordeste Competitivo. A Macrologística desenvolveu um modelo otimizador que simulou o fluxo de cargas na região e as economias geradas no custo logístico total quando da inclusão de um novo eixo de integração. A atratividade econômica dos eixos foi estudada em função do retorno sobre o investimento e o prazo de retorno do capital investido gerado por cada eixo. Além disso, todos os projetos de cada eixo de integração foram analisados em termos dos benefícios sociais que geram, do desenvolvimento regional que propiciam, no efeito que causam ao meio-ambiente, bem como nos potenciais de geração de emprego e de produtos. Foram eliminados os eixos com custos redundantes e de menor competitividade.

Por fim, foram selecionados nove eixos de integração que contemplam as principais mesorregiões produtoras nordestinas. Para viabilizá-los, são necessárias 83 obras num total de investimentos de R\$ 25,8 bilhões. Segundo o estudo, as empresas nordestinas arcam com um gasto anual de R\$ 30,2 bilhões para transportar suas cargas. Se nenhuma melhoria logística ocorrer na região, em 2020, esse custo será de R\$ 69,4 bilhões. Os investimentos de R\$ 71 bilhões em 196 projetos têm o potencial de gerar uma economia anual de R\$ 7,4 bilhões. Os investimentos nas 83 obras apontadas como prioritárias podem gerar economia de R\$ 5,9 bilhões. "Com 36% do investimento é possível alcançar 80% dos benefícios", diz Pavan.

RESEARCH

BY DOMINGOS ZAPAROLLI

REGION NEEDS WORKS AND PLANNING

Northeast needs R\$ 25.8 billion for 83 priority works

The economic and social dynamism witnessed by Brazil's Northeast in recent years demands long-term infrastructure planning to prevent economic growth from screeching to halt in the near future. To this end, the National Confederation of Industry (CNI) contracted consulting firm Macrologística, headed by Renato Pavan and Olivier Girard, to map the region's projected transportation demands in 2020 and outline the necessary infrastructure works to guarantee sustainable development.

According to Girard, the Competitive Northeast study took a year to complete and involved a multidisciplinary team of 20 people. Over 170 interviews were carried out with companies, business associations and state-run companies on current activities and projections through the end of the decade in the 18 productive chains. In all, they found 78 products that are consumed regionally and sold across state and national borders.

The study concluded that if nothing is done over the next 7 years, traffic on the region's main logistic arteries will reach critical condition. According to the study, R\$ 71 billion is needed for 196 improvement projects to adapt transportation services to the Northeast's projected demand in 2020. But demand for investment is strong all over the country. Two other Macrologística studies produced for CNI concluded that the North has urgent need of investments in logistics to the tune of R\$ 13.8 billion, and the South, R\$ 15.2 billion. "In order to meet needs in all the regions, choices have to be made based on priorities and the projects with the best cost benefit," he said.

With this in mind, 9 integration axes were selected that connect the Northeast's main productive meso-regions. In order to bring them up to necessary standards, R\$ 25.8 billion will have to be spent on 83 works. The study says that Northeast companies spend R\$ 30.2 billion to transport their cargo every year, and that if there are no improvements in the region, this cost will be R\$ 69.4 billion by 2020. The R\$ 71 billion in investments for 196 projects has the potential to generate annual savings of over R\$ 7.4 billion. Investments in the 83 priority works could generate R\$ 5.9 billion in savings.