

## Pavan é dos que mais conhecem as lacunas de nossa infraestrutura



**A**lém de ter ocupado cargos importantes – tais como o de presidente da histórica Ferrovia Paulista S/A (Fepasa) no governo Mário Covas, do início de 1995 a março de 1998 –, o engenheiro Renato Casali Pavan, presidente da consultoria Macrologística, pode ser considerado o maior especialista brasileiro quando o assunto são as carências da infraestrutura de transportes de todas as regiões do país. Tanto que do hoje distante outubro de 1990 até outubro de 1992 – no governo de Fernando Collor –, ele foi coordenador de logística do Plano Estratégico Nacional na Área de Infraestrutura de Transporte na Secretaria de Assuntos Estratégicos da Presidência da República, cujo titular era o lendário Eliezer Batista. Nessa ocasião Pavan desenvolveu e coordenou o Projeto Brasil em sua área de especialidade, e parte desse estudo acabou se transformando no Projeto Brasil em Ação. Além disso, ele foi assessor para assuntos de transporte dos ministros Iris Rezende (Agricultura) e Dilson Funaro (Fazenda), também no governo Collor.

No caso da Fepasa, Pavan presidiu a empresa com o objetivo de permitir sua desestatização – o que ocorreu em 1998 –, transformando as estruturas regionais estancos em sistemas de transporte ferroviário, diminuindo o quadro de pessoal de 17 000 para 6 600, aumentando a sua produtividade e preparando a empresa para ser levada a leilão.

Paulista de Pirajuí, 79 anos, casado, Pavan é graduado (1960) em engenharia civil pela Escola de Engenharia da Universidade Mackenzie de São Paulo e possui vários cursos de aperfeiçoamento no Brasil e no exterior. Fundada em 1998 por Pavan e profissionais com larga experiência no mercado de consultoria estratégica, a Macrologística tem como ponto forte a sua capacitação para a criação de soluções inovadoras em cadeias de suprimentos, planejamento estratégico, estudos de demanda e desenvolvimento de projetos de infraestrutura logística. Desde sua fundação, a Macrologística tem trabalhado de forma conjunta com seus clientes (empresas nacionais e internacionais) em projetos de alta complexidade.

Para a Confederação Nacional da Indústria (CNI) – um dos grandes clientes – a Macrologística produziu levantamentos sobre logística para subsidiar projetos do governo federal. O Projeto Estratégico Logístico da Região Sudeste, por exemplo, abrangendo os quatro estados da região (Espírito Santo, Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo), incluiu o estudo detalhado de 70 eixos de integração logística, 14 cadeias produtivas além da avaliação das condições da infraestrutura de transporte existente (rodovias, ferrovias, dutos, hidrovias, portos e aeroportos) e do impacto econômico e social dos novos projetos propostos. Trabalhos correlatos foram desenvolvidos pela consultoria com foco nas regiões Sul, Nordeste, Centro-Oeste e Amazônia Legal.

No caso do Planejamento Estratégico Logístico da Região Centro-Oeste, abrangendo os quatro estados da região (Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e o Distrito Federal), o pro-

projeto incluiu o estudo detalhado de 73 eixos de integração logística, 15 cadeias produtivas, além da avaliação das condições da infraestrutura de transporte existente (rodovias, ferrovias, dutos, hidrovias, portos e aeroportos) e do impacto econômico e social das novas iniciativas propostas.

Já o Planejamento Estratégico Logístico da Região Sul extrapolou as fronteiras brasileiras e incluiu outros países do Mercosul. O projeto abarcou os três estados da região (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul), além da Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile. O levantamento da Macrologística incluiu o estudo detalhado de 79 eixos de integração logística, 18 das cadeias produtivas, além da avaliação das condições da infraestrutura de transporte existente (rodovias, ferrovias, dutos, hidrovias, portos e aeroportos) e do costumeiro impacto econômico e social dos novos projetos propostos.

Igualmente importante foi o Planejamento Estratégico Logístico da Região Nordeste, abrangendo os nove estados da região (Alagoas, Bahia, Ceará, Maranhão, Paraíba, Pernambuco, Piauí, Rio Grande do Norte e Sergipe). O projeto incluiu o estudo detalhado de 58 eixos de integração logística, 18 cadeias produtivas, além da avaliação das condições da infraestrutura de transporte existente (rodovias, ferrovias, dutos, hidrovias, portos e aeroportos) e do impacto econômico e social dos projetos de infraestrutura e logística sugeridos.

Outro estudo interessante elaborado pela consultoria para a CNI foi o Planejamento Estratégico Logístico da Amazônia Legal abrangendo sete estados (Acre, Amapá, Amazonas, Pará, Rondônia, Roraima e Tocantins – além de parte dos estados do Mato Grosso, Maranhão e também Goiás) e incluindo o estudo detalhado de 42 eixos de integração logística, 16 cadeias produtivas e condições das principais infraestruturas existentes e projetadas (rodovias, ferrovias, dutovias, hidrovias, portos). Além disso, o levantamento fez o estudo de fluxos potenciais de cargas e de viabilidade econômico-financeira de um novo terminal (greenfield) na região Norte do Brasil. E agregou o Plano Estratégico de Desenvolvimento do Estado do Maranhão abrangendo o planejamento estratégico de micrologística, de energia e de telemática além do Plano de Desenvolvimento Industrial do governo maranhense.

Segundo Pavan, o Brasil possui excelentes vantagens comparativas em função de sua localização geográfica, condições de clima, solo, reservas naturais, o que lhe proporciona a oportunidade de ser um grande produtor e exportador de commodities. “Mas o país é pouco competitivo, o que dificulta agregar valor às suas cadeias produtivas, competir e se desenvolver com sustentabilidade”, diz, acrescentando que isso pode ser constatado por ter crescido na média a taxas bem menores que seus concorrentes do BRICs (China, Índia e Rússia) de tempos para cá. Nos últimos anos, no entanto, a situação piorou muito mais, tendo em vista a recessão econômica pela qual passa o país. ☹

ENG.º RENATO CASALI PAVAN