

Planos de obras de infraestrutura

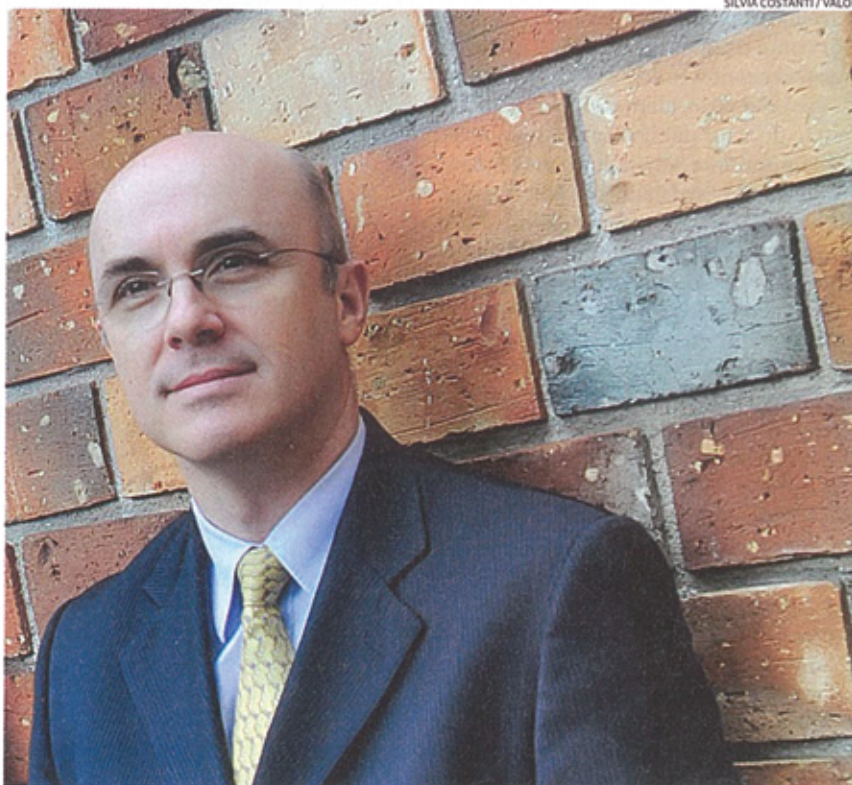
Investimentos previstos somam R\$ 20 bilhões nos próximos dez anos em portos, aeroportos, rodovias e ferrovias para melhorar a competitividade dos negócios **Por Mauro Arbex**

Com localização privilegiada e vocação para o comércio exterior, o Espírito Santo sabe a importância de uma boa infraestrutura logística para o desenvolvimento dos negócios. Por isso, tem planos ambiciosos para os próximos dez anos. Os investimentos previstos em obras em portos, rodovias, ferrovias, aeroportos e áreas empresariais devem somar R\$ 20 bilhões, conforme cálculo da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Estado.

“Estamos investindo na estruturação de uma grande plataforma logística do Espírito Santo”, afirma José Eduardo Azevedo, secretário da pasta. O Estado, segundo ele, está situado em uma posição estratégica no Sudeste brasileiro, num raio de mil quilômetros dos grandes centros de consumo do país. “Temos uma tradição histórica de comércio exterior, consolidada ao longo de muitos anos, com a presença de grandes operadores logísticos e tradings importadoras e exportadoras.”

Mas há um conjunto de problemas e necessidades logísticas que precisam ser equacionados para melhorar a competitividade. “O principal gargalo do Estado está, sem dúvida, na área dos portos”, afirma Olivier Girard, sócio da consultoria Macrologística, especializada em infraestrutura e com pesquisas nas áreas de transporte, energia e saneamento. “Há um grande problema no porto de Vitória, que não consegue atender bem a movimentação de carga por ser um porto de cidade, com calado pequeno.”

Segundo Girard, no porto de Vitória há um terminal de contêineres que está



Girard, da Macrologística: necessidade de um porto de águas profundas

com um volume muito pequeno de movimentação. “Já há muito tempo se fala da necessidade de um porto de águas profundas. Vários projetos não saíram do papel. Acho difícil que saiam por falta de recursos financeiros.”

Azevedo reconhece a premência de aumentar a capacidade de movimentação do porto de Vitória. O calado é de cerca de 12

metros, que só permite a operação de navios de pequeno porte. Os investimentos previstos, em torno de R\$ 120 milhões, em um processo de dragagem e derrocagem, permitirão a movimentação de navios maiores, que poderão operar a plena carga. A obra, após paralisação em 2015 por causa de problemas contratuais, foi retomada neste ano, com recursos do orçamento da União.

SILVIA COSTANTI / VALOR

“O governo do Estado está acompanhando as obras de forma muito próxima, porque é uma demanda importante para nós”, diz. A grande vantagem desse investimento, afirma Azevedo, é reduzir o custo de transporte, na medida em que os navios passariam a operar com carga completa. “O preço de um contêiner fica mais barato. O custo fixo é diluído por um número maior de contêineres. A entrada de navios maiores ajuda, porque têm uma condição operacional de custo mais satisfatória.”

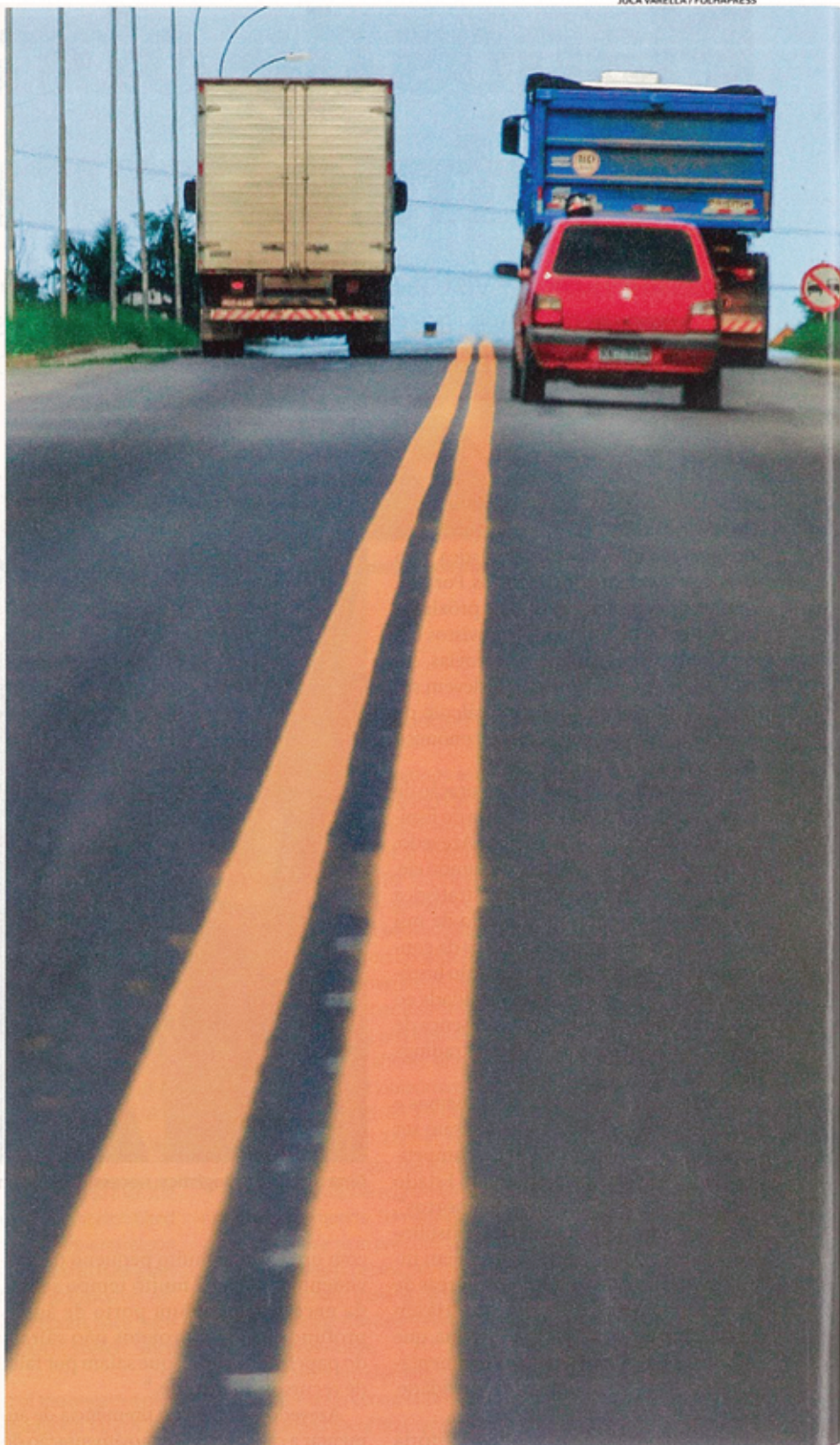
Girard afirma que há inúmeros outros projetos portuários identificados no Estado, grande parte privados, que envolvem expansões e terminais multiúso. Ao todo, afirma ele, são 23. “Boa parte deu uma arrefecida, uma diminuída na intensidade por conta da crise econômica e de tudo que está acontecendo.”

Para Azevedo, além dos portos sob a gestão do setor público, um segundo pacote importante é o apoio a investimentos privados. “Especialmente os terminais portuários de usos diversos. Temos um conjunto de projetos no Estado.” Entre os de maior peso, ele cita o Porto Central, no município de Presidente Kennedy, no sul do Estado, que está em fase de licença de instalação.

Outros empreendimentos são os terminais portuários cujas implantações estão conectadas com a exploração de petróleo e gás, em Itapemirim, no litoral sul. E ainda o Portocel e Imetame, ambos privados, em Aracruz, o primeiro em processo de aprovação para ampliar as operações e o segundo na fase final de licenciamento. “São sete projetos privados, com investimentos e etapas de obras diversas”, afirma Azevedo. A maior parte dos recursos, cerca de R\$ 4 bilhões, está prevista para o Porto Central. Os outros exigirão entre R\$ 500 milhões e R\$ 1,5 bilhão.

Além dos portos, há problemas em rodovias, ferrovias, aeroportos e saneamento. Nas rodovias, os principais gargalos são a federal BR-101, que cruza o Estado de norte a sul, e a BR-262, que liga a Grande Vitória a Belo Horizonte e conecta o Espírito Santo com o Brasil central. No caso da 101, há necessidade de duplicação da rodovia em cerca de 40 quilômetros da obra e tem previsão de começar neste ano.

A 262 está em fase de estudos de modelagem, com a possibilidade de uma



Rodovia BR-101: 40 km precisam ser duplicados na rodovia federal

parceria público-privada (PPP). "Estamos acompanhando esse projeto de perto, porque consideramos fundamental para o futuro do Estado. A rodovia nos conecta com Minas, que tem uma interação muito forte com o Espírito Santo, e com todo o Brasil central, Goiás, Brasília e Mato Grosso", diz Azevedo.

Para Girard, um dos projetos do Estado seria a construção de uma rodovia paralela à 101, mais próxima à fronteira com Minas. "Seria uma série de junções de rodovias estaduais, transformando num novo eixo norte e sul, mais a oeste do Estado", destaca. O projeto, conforme Azevedo, envolve um conjunto de rodovias que conectam os portos às vias federais, num total de 800 quilômetros. "Estamos com um edital na rua e temos várias empresas privadas estudando a viabilidade. Deverão ser três lotes em média de 250 quilômetros cada um."

As parcerias com a iniciativa privada e projetos de concessões estão previstas em saneamento. Segundo o presidente da Companhia de Saneamento do Espírito Santo (Cesan), Pablo Ferraço Andreão, a universalização da cobertura de esgoto no Estado, que hoje chega a 60%, é uma das prioridades do governo. No caso da água, a distribuição atinge 100%.

A necessidade de financiamento para esses outros 40% é da ordem de R\$ 4 bilhões, afirma Andreão. "Estamos hoje com uma PPP no município da Serra, com investimento de R\$ 600 milhões, e em vias de lançar um edital para o município de Vila Velha, outro projeto na faixa dos R\$ 600 milhões", afirma. A meta do Estado é ter 70% do tratamento de esgotos concluído até 2018.

Outra frente do governo do Espírito Santo são as ferrovias. Conforme Azevedo, está sendo desenvolvido, com apoio do Porto Central e do Porto de Açu, este no norte do Rio de Janeiro, um projeto para a estruturação da ferrovia 118, que ligará o Espírito Santo ao Rio, passando pelo complexo portuário dos dois Estados. "A ferrovia está em análise da Associação Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e propusemos uma PPP para a viabilização do projeto."

"Esse é um projeto para no mínimo cinco anos, caso se consiga o funding", afirma Olivier, da Macrologística. A 118, de acordo com o consultor, seria uma al-

ternativa à Vitória-Minas. "Essa ferrovia é uma grande movimentadora de minério de ferro, mas também transporta produtos siderúrgicos, celulose, grãos, carvão e fertilizantes." O problema é que a Vitória-Minas só atinge o porto de Vitória e Barra do Riacho. Ela não chega nem ao norte nem ao sul do Estado. Com a 118, seria possível atingir o porto do Rio, passando pelo Porto Central, em Presidente Kennedy.

No caso dos aeroportos, uma das prioridades, segundo Azevedo, é um projeto federal em andamento de ampliação do aeroporto de Vitória, com a construção de uma nova pista e terminal de passageiros. "Essa obra está sendo tocada com recursos da União e há previsão de ser inaugurada em 2018." O governo capitava tem estudos para aeroportos regionais em cidades médias como Linhares e Cachoeiro de Itapemirim. 15

LOGISTICS By Mauro Arbex

AMBITIOUS PLANS FOR INFRASTRUCTURE

Forecast investments of R\$ 20 billion in transportation over the next 10 years to bolster business

Boasting a privileged location and a vocation for foreign trade, Espírito Santo understands the importance of a good logistics infrastructure for business development. This is why it has ambitious plans for the next 10 years. Investments in ports, highways, railroads and airports should total R\$ 20 billion according to calculations by the State Secretariat of Economic Development.

"We are investing in building a major logistics platform in Espírito Santo," said José Eduardo Azevedo, who heads up the department. He remarks that the state is located in a strategic position in the Brazilian Southeast, within a thousand-kilometer radius of the country's main consumer markets. "We have a long tradition in foreign trade, which has consolidated over many years, with the presence of large logistics operators and leading import and export trading companies."

But there are a number of problems and logistical issues that need to be addressed to improve competitiveness. "The main obstacle is undoubtedly in the port sector," said Olivier Girard, a partner at the infrastructure consulting firm Macrologística. "There is a major problem with the port of Vitória, which cannot handle heavy cargo traffic because it is a shallow-draft port."

Azevedo recognizes the urgent need to increase the port's shipping capacity. It has a draft of less than 12 meters, meaning it can only handle small vessels. Planned investments of approximately R\$ 120 million in dredging and improving navigability will allow larger ships to use the port. This investment project, which was halted in 2015 due to contractual problems, was resumed this year with federal funding.

Besides the ports, there are also problems with highways, railroads and airports. The two main obstacles to road transport are the federal highways BR-101, which crosses the state from north to south, and BR-262, which connects Vitória to Belo Horizonte, in the state of Minas Gerais, and to Central Brazil. Concerning the BR-101, a 40-kilometer stretch of the highway needs to be duplicated and construction is scheduled to begin later this year.

Work to upgrade the BR-262 highway is still in the modeling stage and may be conducted by a Public-Private Partnership (PPP). "We are watching this project closely, because we consider it essential for the future of the state. The highway connects us to Minas Gerais, which has always had strong ties to Espírito Santo, and to the whole of Central Brazil, Goiás, Brasília and Mato Grosso," said Azevedo.

Railroads are another priority for the Espírito Santo state government. According to Azevedo, a project is being developed to build a new railroad that will link Espírito Santo to Rio de Janeiro, passing through the port complexes of both states. "The railroad is being analyzed by the National Land Transport Regulatory Agency (ANTT) and we are proposing that a PPP be established to build the project," he said.

Regarding the state's airports, one of the main priorities is a federal project to expand the airport of Vitória, which includes the construction of a new runway and passenger terminal. The project is being funded by the federal government and is expected to be ready in 2018. The state government is also looking into expanding regional airports in mid-sized cities such as Linhares and Cachoeira do Itapemirim.