



Rodovia Presidente Dutra: investimentos após a privatização recuperam sua importância para a região

LOGÍSTICA

O Vale quer estar pronto

A região aposta na logística e na localização geográfica privilegiada para aumentar sua participação no comércio exterior do país

O Vale do Paraíba pode aumentar ainda mais a sua participação na exportação brasileira que, entre janeiro de 1997 e setembro de 1998, atingiu US\$ 10,6 bilhões. Nesse mesmo período, o Estado de São Paulo e o Brasil exportaram, respectivamente, US\$ 31,8 bilhões e US\$ 92,5 bilhões.

Esta previsão otimista é feita por empresários do ramo e especialistas em logística de renome nacional. A certeza da possibilidade de incremento dessas operações no Vale está amparada, segundo eles, na localização geográfica da região e na oferta de opções de transporte das mercadorias. Ou seja, na logística regional.

Um grupo de estudos

Uma das sugestões do especialista em logística José Geraldo Vantine, presidente da Vantine Consultoria, é a implementação de um grupo executivo de estudos da estratégia logística, o Logisvale.

O grupo teria, entre suas metas princi-

país, a incumbência de fazer um diagnóstico vocacional e das necessidades de São José dos Campos, levantar a situação das regiões competitivas, elaborar projetos estratégicos estruturais e, por fim, apresentar um plano de ação. Um dos objetivos é o melhor aproveitamento operacional do sistema de transporte disponível no Vale no Paraíba.

Localização privilegiada

A malha ferroviária, o porto de São Sebastião – que pode operar navios de grande tonelagem –, o aeroporto de São José dos Campos – internacionalizado no início do ano passado – e a Rodovia Presidente Dutra, que corta a região e liga São Paulo ao Rio de Janeiro, além da localização geográfica, fazem o diferencial e garantem uma posição de destaque para o Vale do Paraíba no cenário da economia nacional.

Para assegurar esse desenvolvimento progressivo e constante é preciso dinamizar a utilização das facilidades oferecidas pela região e integrar o Vale ao restante do país de uma forma mais arrojada, fazendo uma parceria que vise o progresso de ambas as partes.

A seguir, você verá um retrato da logística regional elaborado por **Conexão Global**, mostrando seu potencial, suas deficiências e os planos para melhorar a movimentação de mercadorias na região e, com isso, incentivar mais empresas do Vale do Paraíba a mergulharem de cabeça no comércio exterior.



Terminal de carga: esperando aumentar o movimento

AEROPORTO

Compasso de espera

Após muita luta, o aeroporto de São José dos Campos foi habilitado. Agora é preciso que ele receba cargas suficientes para justificar a manutenção de vôos regulares. Ou será o contrário? Serão precisos vôos regulares para as cargas aparecerem?

O impasse ainda não tem solução, mas tanto a Infraero (Empresa Brasileira de Infra-Estrutura Aeronáutica) quanto outras autoridades do setor de comércio exterior, crêem que alguma mudança aconteça em breve. Espera-se que tanto as companhias aéreas quanto os agentes de carga apresentem uma tarifa competitiva para aquecer

as operações.

Esta esperança baseia-se no trabalho do Grimpe (Grupo de Executivos Importadores e Exportadores do Vale do Paraíba), que está tentando conscientizar agentes de carga e companhias aéreas da importância de viabilizar o aeroporto.

Com uma pista de 3 mil metros de extensão, armazém com 15 mil metros quadrados – previsão de se ampliar em mais 5 mil metros quadrados o Teca (Terminal Alfandegado de Cargas) – e capacidade para receber aeronaves de grande porte, o aeroporto de São José espera cargas e vôos regulares para funcionar a todo vapor.

CÂMARA DE COMÉRCIO ATUA COMO INTERMEDIÁRIA

Os pequenos empresários devem ser aproximados da Receita Federal, do porto, do aeroporto e de todas as vias de acesso, para que se identifiquem com as autoridades e com os procedimentos exigidos pelo segmento.

A Câmara de Comércio do Vale do Paraíba está atuando como intermediária dessa aproximação e ajudando na

compreensão de todo o processo legal das operações.

“Além da dificuldade burocrática – são exigidos dezessete documentos de quem deseja exportar –, eles precisam entender os mecanismos e a cultura do outro país para efetuar as transações. Nós ensinamos alguns ‘pulos do gato’ e procuramos qualificar o setor, buscando cursos e

oferecendo-os aos funcionários dessas empresas”, diz o superintendente da Câmara de Comércio do Vale do Paraíba, Edison Altran.

As empresas de transporte de carga da região também apontam como necessário para o crescimento do comércio exterior no Vale a quebra do paradigma de que esse setor está proibido para empresas de

pequeno porte.

O diretor da HG, empresa especializada no ramo que atua na região há mais de três anos, Amaury José Graciano, avisa que é importante buscar informação e atendimento especializado para participar do ramo de exportação. “Sem esses dois requisitos, fica muito difícil para o pequeno empresário se aventurar no setor”, aconselha.

Pista livre

A Rodovia Presidente Dutra, a principal do país, atravessa o Vale do Paraíba de ponta a ponta, ligando, nos seus 402 quilômetros de extensão, os maiores centros brasileiros, São Paulo e Rio de Janeiro.

Privatizada há mais de quatro anos, a rodovia federal recebeu da concessionária NovaDutra um investimento superior a R\$ 1 bilhão, dos quais R\$ 700 milhões foram aplicados em obras e equipamentos e R\$ 350 milhões em custos operacionais.

Entre as obras de melhoria realizadas pela NovaDutra estão a construção de mais de 20 quilômetros de vias marginais, 20 novas passarelas e reforma de 34, ampliação de pistas com oito quilômetros de terceiras faixas, criação de novos trevos e acessos, além da implantação de 271 quilômetros de muros de concreto no canteiro central e a instalação de 25 mil metros quadrados de sinalização vertical (placas) e 665 mil metros quadrados de sinalização horizontal (faixas).

Rádio NovaDutra

Ainda para este ano está prevista a instalação da Rádio NovaDutra, uma emissora operacional com pequena amplitude para ser sintonizada apenas pelos usuários da rodovia.

A rádio FM apoiaria as ações operacionais na rodovia, colaborando para reduzir congestionamentos, informando sobre as condições de tráfego e eventuais problemas. A NovaDutra já está negociando com o Ministério das Comunicações a viabilização desse projeto, um modelo copiado de outros países, como a França.

Mas, apesar das melhorias e dos projetos futuros, os empresários da região estão preocupados com alguns aspectos da Dutra que parecem não ter sido contemplados com investimentos da concessionária. Ou, pelo menos, não da maneira como deveriam, segundo esses mesmos representantes da classe empresarial do Vale.



A Via Dutra recebeu, após a privatização, mais 20 quilômetros de vias marginais



Rangel, da NovaDutra: investimento na rodovia já superou R\$ 1 bilhão

Eles estão preocupados com o roubo de cargas na rodovia, com as interrupções do tráfego por causa de obras nas pistas e com a possibilidade de a Dutra não suportar o aumento de tráfego previsto para a região.

Com relação a esta última preocupação,

o gerente de engenharia da NovaDutra, Paulo César Rangel, diz que a concessionária está tentando fazer uma parceria com o Governo Federal para injetar novos recursos, já que não é possível, apenas com as tarifas cobradas nas praças de pedágio – cerca de 80 mil veículos passam por dia nessas praças – assumir todas as obras necessárias para suportar o crescimento.

Quanto ao roubo de cargas, até agosto de 2000 foram levados 19 milhões de produtos no trecho paulista da Dutra. Rangel afirma que a NovaDutra está estudando o problema e que, até 2002, deverá apresentar um projeto propondo medidas concretas. Por enquanto, ele acredita que intensificar a fiscalização pode evitar o aumento desse tipo de crime.

“No que se refere às interrupções do tráfego por causa das obras, temos feito o possível para evitar engarrafamentos. Por isso, elas só são realizadas das 10h às 16h, quando o tráfego é menor. Mesmo assim, quando ocorre um engarrafamento superior a três quilômetros, paramos com as obras”, garante Rangel.

FERROVIAS

É preciso investir

Uma das alternativas de transporte encontradas na região é a malha ferroviária. A MRS, concessionária e arrendatária da malha sudeste da Rede Ferroviária Federal, iniciou suas atividades no final de 1996. De lá para cá foram investidos cerca de US\$ 100 milhões, principalmente na recuperação de vagões e locomotivas, na linha, no sistema de comunicação e no treinamento de funcionários. A receita líquida anual da MRS está calculada em mais de R\$ 500 milhões.

Com extensão de 1.676 quilômetros, suas linhas se distribuem pelos Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo, região responsável por aproximadamente 65% do PIB brasileiro. Do total de três mil funcionários – antes da privatização eram seis mil –, 350 atuam no Vale.

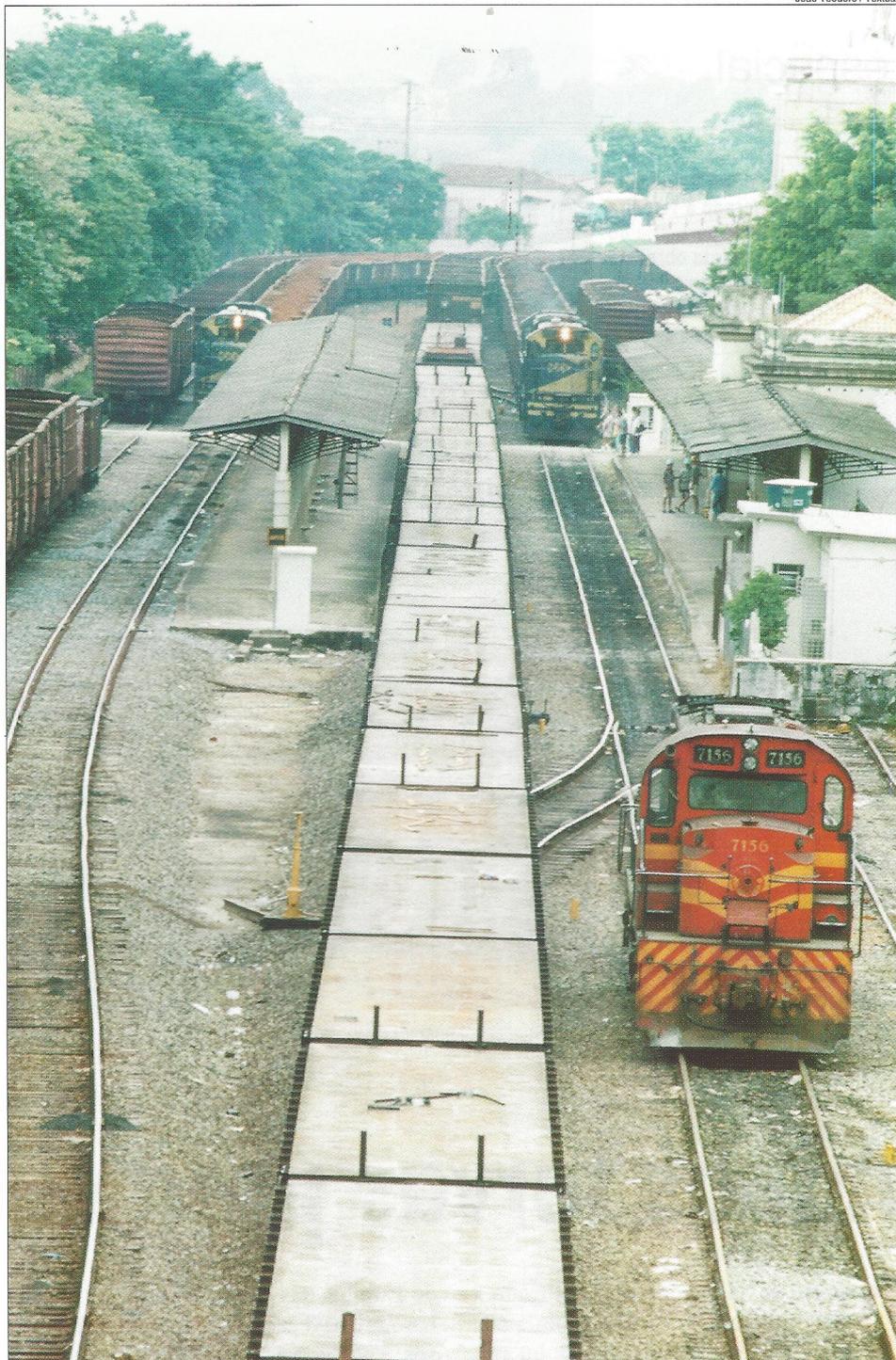
Sete mil vagões

A malha ferroviária da MRS dispõe de 220 locomotivas e 7 mil vagões, que transportaram, em 1999, 55 milhões de toneladas de mercadorias. A intenção é atingir 105 milhões de toneladas em 2008, quando a receita deverá ser de R\$ 800 milhões. No Vale, os principais produtos transportados são areia, cimento e cargas do setor de siderurgia.

A malha da MRS possui acesso direto aos portos de Sepetiba, Santos, Rio de Janeiro e Guaíba. O porto de São Sebastião não é ligado por ferrovia.

Apesar do Vale dispor de terminais particulares e daqueles construídos ou recuperados pela MRS em várias cidades, o gerente de operações da concessionária no Vale do Paraíba, Jorge Luiz Soares Martins, aponta o setor como carente de investimentos na região.

“O Vale é bem servido por rodovias, tem



A malha ferroviária do Vale se ressenete da falta de investimentos, mas deve crescer

um aeroporto para operar com terminal de cargas e tem excelente localização. Mas, quanto a ferrovias, ainda são necessários mais investimentos, principalmente na construção de terminais, aproveitando o traçado existente, que é muito bom”, explica.

Terminal em Jacareí

A Universal, que administra a Eadi (Estação Aduaneira do Interior) de Jacareí, vai construir no distrito de Pagador Andrade

um terminal ferroviário de 22 mil metros quadrados, para carga e descarga de produtos. A obra está prevista para o segundo semestre deste ano.

A Eadi atua nas áreas de armazenamento e distribuição de carga, com um movimento mensal em torno de 15 toneladas nas operações de exportação e 11 toneladas de produtos importados no Vale. A estação aduaneira de Jacareí tem uma área total de 90 mil metros quadrados, sendo 35 mil de área coberta.

Porto de São Sebastião: considerado a terceira melhor região portuária do mundo, aguarda obras de ampliação que poderão torná-lo acessível aos produtos do Vale

João Teodoro / Textual



Flávia Correia: “com a expansão do porto, vamos entrar na região com mais agressividade”



PORTO DE SÃO SEBASTIÃO

Águas turvas para o Vale

O porto de São Sebastião, localizado a 220 quilômetros de São Paulo, pode movimentar mensalmente 50 mil veículos, 40 mil toneladas de granel sólido e 20 mil toneladas de carga geral fracionada. O movimento mensal gira em torno de 400 mil toneladas, sendo que as principais cargas são granéis sólidos, siderúrgicos e equipamentos.

Ao contrário do porto de Santos, que necessita de dragagem – para cobrir o custo dessa obra foi criado o Fundo Especial de Dragagem –, o canal de São Sebastião está em local privilegiado, considerado a terceira melhor região portuária do mundo, com um calado natural de 25 metros.

Mas, apesar da proximidade com o Vale

do Paraíba, das condições seguras de embarque e navegação e dos preços competitivos, a parceria é praticamente inexistente. Há quem acredite que a estrada que liga a região ao litoral seria um empecilho, mas o argumento é rebatido pela representante do porto, Flávia de Souza Correia.

“Na baixa temporada a utilização da estrada fica em torno de 30% da capacidade”, afirma Flávia, “e na alta existem condições de conjugar os interesses das empresas e dos turistas, sendo possível a convivência sem nenhum conflito”, garante.

“O problema é que temos apenas um berço para navio e não há linhas regulares, o que dificulta a parceria. As cargas do Vale são enviadas para vários destinos e, como

são pequenas, às vezes não permitem o fretamento de um navio só para elas. Mas, com a expansão do porto, vamos entrar na região com mais agressividade”, promete.

Uma das saídas é o fretamento em lote de um navio, com parceria entre várias empresas da região. Quanto a modernização do porto, o aterro de uma área de 283 mil metros quadrados que serão disponibilizados para arrendamento, e a construção de mais dois berços de atracação dependem da liberação de verbas solicitadas aos governos federal e estadual, no valor de R\$ 55 milhões. Enquanto os recursos não são liberados, o porto vive a expectativa de um dia movimentar as operações comerciais do Vale do Paraíba. ■