

LOGISTICA E DESENVOLVIMENTO REGIONAL

LOGISTICS AND REGIONAL DEVELOPMENT

Eduardo Duprat Ferreira de Mello ^A

 <https://orcid.org/0000-0002-9771-8320>
Correspondência: eddup07@gmail.com

Floriano José Godinho de Oliveira ^B

 <https://orcid.org/0000-0002-9487-3341>
Correspondência: fgodinhodeoliveira@gmail.com

^A Centro Estadual de Estatísticas, Pesquisas e Formação de Servidores Públicos do Rio de Janeiro (CEPERJ), Rio de Janeiro, Brasil

^B Universidade do Estado do Rio de Janeiro (UERJ), Rio de Janeiro, Brasil

DOI: 10.12957/cdf.2022.68876

Recebido em: 04 mar. 2022 | Aceito em: 16 abr. 2022.

A infraestrutura representa um dos principais pilares do desenvolvimento econômico, sendo um indicador fundamental para a aferição da competitividade e do ambiente de negócios de um país ou região. Mas, para além da infraestrutura geral de apoio ao setor produtivo (água, energia, telecomunicações etc.), deve ser dada especial importância à *infraestrutura logística*. Trata-se de um conjunto de ativos que compreende portos e aeroportos, rodovias e ferrovias, dutovias e centros de consolidação e desconsolidação de cargas. Esse segmento tem influência direta na economia, porque:

- Representa uma das principais fatias do ICMS arrecadado pelos cofres do Estado do Rio de Janeiro, proveniente da nacionalização de mercadorias importadas
- Envolve o custo e o tempo gastos na circulação: combustível, pedágio, salários, manutenção, substituição de peças, deterioração de veículos, seguros etc.



- Possibilita a segurança e a agilidade das operações no fluxo de mercadorias e serviços, com *efeitos multiplicadores e indutores do desenvolvimento regional*.

Entende-se como *Macrologística* a infraestrutura de suporte aos grandes investimentos de acesso viário, ao passo que o conceito de *Micrologística* se aplica às operações para a distribuição de bens e o armazenamento de produtos, hoje com grande destaque para o e-commerce.

Entre essas dimensões, deve-se atentar para um conjunto de intervenções de menor porte, mas de vital importância para o desenvolvimento local/ regional. São diversos os casos em que projetos de menor investimento e complexidade - técnica e institucional – impactam diretamente na desobstrução de gargalos, e induzem à vitalidade do tecido produtivo, do fluxo comercial e da mobilidade urbana, principalmente em cidades periféricas e interioranas.

Aí se incluem rodovias vicinais, ramais ferroviários, canais de navegação e irrigação, aeroportos regionais, centros logísticos e a infraestrutura de distritos industriais, que dialoguem com as reais potencialidades de *Encadeamento Produtivo*.

O *Programa de Encadeamento Produtivo do Setor Logístico*, atualmente capitaneado pelo SEBRAE junto a diversas outras entidades públicas e privadas, tem como principal objetivo a criação de uma agenda indutora, de forma a promover as compras de grandes empresas junto aos fornecedores, fortalecendo o setor logístico, ao tempo em que facilita a fluidez na estrutura de produção e comercialização no estado.

Tomando por base os levantamentos do Plano Estratégico de Logística e Cargas do Estado do Rio de Janeiro (*PELC RJ 2045*), essa estratégia tem atuado em diversas frentes (fomento, divulgação, estímulo às parcerias etc.), já se viabilizando importantes conexões entre empresas, derivadas dos Fóruns de Fornecedores, notadamente os de Itaguaí e Mangaratiba, em 2021.

Por sua vez, o *PELC RJ 2045*, financiado pelo Banco Mundial, identificou *12 âncoras logísticas no território fluminense**, e trabalha desde 2016 com o conceito de que, se esses ativos funcionarem com seu efetivo potencial, estará assegurada a inserção competitiva da Plataforma Logística fluminense no cenário nacional e internacional. A esse Plano outros se somam, tais como o Plano Aeroviário do Estado (PAERJ), o PDTU (em atualização) e o Plano Estratégico Ferroviário (PEF), recentemente concluído.

Esses Planos pressupõem respaldo legal, constante atualização e uma *estrutura de Governança* que permitam sua execução, sem solução de continuidade. São elencos de intervenções respaldadas na pluralidade e na convergência de visões da administração pública, de operadores privados, de especialistas e de acadêmicos vinculados ao setor.

A intensa participação da sociedade é fundamental, para que os planos não sejam relatórios elaborados entre quatro paredes, sem sintonia – ou às vezes até com oposição - entre *agentes do mesmo setor e mesma região*. Com a devida cobertura organizacional, os projetos e ações com benefícios mútuos (ganha-ganha) são melhor agilizados, avaliados e continuados. Um exemplo dessa prática pode ser dar na pontuação de um processo licitatório em uma concessão de rodovias regionais. Recebe pontos adicionais o concorrente que melhor apresentar contrapartidas com geração de valor, de emprego e de renda, associadas às localidades limítrofes, incluindo a promoção de suas vocações turísticas, econômicas e/ou culturais.

- *As 12 âncoras do PELC*

Porto do Rio de Janeiro	Eixo Multimodal Rio São Paulo
Eixo Multimodal do Açu	Eixo Multimodal Central Rio-MG
Aeroporto do Galeão	Eixos Rodoviários Metropolitanos
Porto de Itaguaí	Eixo Multimodal Rio-Espírito Santo
Arco Metropolitano	Eixo Rodov. Região Serrana – Noroeste
Ligações Rodoviárias Transversais	Instalações de Apoio Offshore

Os artigos assinados são de inteira responsabilidade dos autores, bem como no que se refere ao uso de imagens.