



Año 1 Número 1
Febrero 2019

Revista de Investigación Latinoamericana
en Competitividad Organizacional

POLÍTICAS PÚBLICAS E LOGÍSTICA NA MATA NORTE PERNAMBUCANA: QUADRO ATUAL E PERSPECTIVAS. ¹

ALVES, José Luiz ²
KAMEOKA, Alexandra Kazumi³
MACEDO, Luana Maria Tenório⁴

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

ALVES, José Luiz; KAMEOKA, Alexandra Kazumi y MACEDO, Luana Maria Tenório (2019): "Políticas Públicas e logística na Mata Norte Pernambucana: quadro atual e perspectivas", Revista de Investigación Latinoamericana en Competitividad Organizacional RILCO, n. 1 (febrero 2019). En línea:

<https://www.eumed.net/rev/rilco/01/politicas-publicas.html>

<http://hdl.handle.net/20.500.11763/rilco01politicas-publicas>

RESUMO

A logística de circulação tem se tornado, nos últimos anos, um grande diferencial no desenvolvimento das grandes capitais do Brasil. Sendo assim esse trabalho busca explorar esta temática colocando em foco o Arco Metropolitano de Pernambuco. Desse modo, foram realizadas pesquisas bibliográfica e documental utilizando o recurso da bibliometria junto a AD Diper - Agência Pernambucana de Incentivos Fiscais, que hoje administra a área de política de incentivos fiscais no estado de Pernambuco, que, sem dúvida, tem sido um dos elementos de maior atração de novos investimentos para o estado, sendo essa, a importância do estado de contar com uma infraestrutura moderna que possa escoar a sua produção dentro das exigências que o mercado, hoje, impõe. Como resultado dessa pesquisa, logramos levantamentos do estado da arte relativo à logística de inovações e às novas institucionalidades, no âmbito da implementação de políticas públicas com o intuito de fundamentar conceitualmente o trabalho de pesquisa, bem como intensificar a linha de pesquisa sobre Logística e infra-estrutura produtiva dentro do Mestrado em Gestão Do Desenvolvimento Local Sustentável na Faculdade de Ciências da Administração de Pernambuco (FCAP-UPE).

Palavras-chave: Políticas Públicas; Incentivos fiscais; Logística na Mata Norte; Pernambuco; Arco Metropolitano.

¹Artigo apresentado pelas alunas Alexandra Kazumi Kameoka e Luana Maria Tenório Macedo ao Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico (CNPq)/PROPEGE - UPE como produto do desenvolvimento do Projeto de Iniciação Científica orientado pelo Prof. Dr. José Luiz Alves da Faculdade de Ciências de Administração de Pernambuco (FCAP/UPE). ²Professor Dr. do programa de pós graduação em Gestão do Desenvolvimento Local Sustentável(GDLS) pela Universidade de Pernambuco - UPE. Endereço eletrônico: luiz.alves@upe.br. ³Graduanda em Administração de Empresas pela Universidade de Pernambuco - UPE; Endereço eletrônico: kazumikameoka@gmail.com. ⁴Graduanda em Administração de Empresas pela Universidade de Pernambuco - UPE; Endereço eletrônico: luanatenoriomacedo@gmail.com.

RESUMEN

La logística de circulación se ha convertido en los últimos años en un gran diferencial en el desarrollo de las grandes capitales de Brasil. Siendo así, ese trabajo busca explorar esta temática poniendo en foco el Arco Metropolitano de Pernambuco. De este modo, se realizaron investigaciones bibliográficas y documentales utilizando el recurso de la bibliometría junto a AD Diper - Agencia Pernambucana de Incentivos Fiscales, que hoy administra el área de política de incentivos fiscales en el estado de Pernambuco, que, sin duda, ha sido uno de los elementos de mayor atracción de nuevas inversiones para el estado, siendo esa la importancia del estado de contar con una infraestructura moderna que pueda arrojar su producción dentro de las exigencias que hoy impone el mercado. Como resultado de esta investigación, logramos levantamientos del estado del arte relativo a la logística de innovaciones ya las nuevas institucionalidades, en el marco de la implementación de políticas públicas con el propósito de fundamentar conceptualmente el trabajo de investigación, así como intensificar la línea de investigación sobre Logística e infraestructura productiva del Master en Gestión del Desarrollo Sostenible en la Facultad de Ciencias de la Administración de Pernambuco (FCAP-UPE).

Palabras-clave: Políticas Públicas; Incentivos fiscales; Logística en la Mata Norte; Pernambuco; Arco Metropolitano.

ABSTRACT

Circulation logistics, lately, has become a great differential in Brazil's large capitals development. Thus, this article aims to explore this theme focusing on Pernambuco Metropolitan Arc. Due to that, bibliographical and documental researchs were carried out along with government agencies, especially AD Diper – Pernambuco Tax Loss Agency, who currently administers the area of fiscal incentives policy in the state of Pernambuco, and has been one of the elements of greater attraction of new investments for the province, being this, the importance of the state to count on a modern infrastructure that can flow its production within the exigencies that the market today imposes. As a result of this research, we have obtained state-of-the-art surveys related to innovations logistics and it's new institutionalism, within the scope of the public policies implementation in order to conceptually base the research work, as well as intensify the research line on Logistics and productive infrastructure from MSc in Sustainable Local Development Management at the Faculdade de Ciências da Administração de Pernambuco (FCAP-UPE).

KEY-WORDS: Tax breaks; Public policies; Mata norte; Pernambuco; Arco Metropolitano; Logistics.

1 INTRODUÇÃO

A economia de circulação, hoje, dentro do processo de mundialização, requer uma maior velocidade nos fluxos, fazendo com que a logística ganhasse um destaque grande nesse cenário. Partindo desse princípio, o objetivo deste trabalho foi de realizar um levantamento da infraestrutura de circulação da Mata Norte pernambucana, tanto do estágio atual como suas perspectivas, tendo como foco o Arco Metropolitano de Pernambuco, de forma a contribuir para a construção desta temática, através de estudo bibliométrico, que se mostrou um procedimento metodológico essencial para a análise dessa pesquisa, assim como incentivar o desenvolvimento local através da caracterização da política de incentivos fiscais, adotada pelo governo do estado de Pernambuco, com a finalidade de auxiliar a concretização do Arco Metropolitano e atrair novos investimentos.

De modo mais específico, os objetivos foram: Definir e conceituar as principais categorias de análise relacionadas a esta temática; Caracterizar e analisar a política de incentivos fiscais, adotada pelo governo do estado de Pernambuco, com a finalidade de auxiliar a concretização do Arco Metropolitano e atrair novos investimentos; Verificar o estado da arte relativo à logística de inovações e as novas institucionalidades, no âmbito da implementação de políticas públicas com o intuito de fundamentar conceitualmente o trabalho de pesquisa, bem como intensificar a linha de pesquisa sobre Logística e infra-estrutura produtiva do Mestrado em Gestão do Desenvolvimento

Local Sustentável na FCAP-UPE; Levantar os fatores e condicionantes que contribuíram para o crescimento econômico de Pernambuco e ensejado demanda de um novo desenho logístico nos últimos anos;

2 METODOLOGIA

Para elaboração deste artigo foi efetuada a revisão de literatura através de uma coleta de dados indireta, utilizando a pesquisa bibliográfica visando a construção do referencial teórico preestabelecido para o projeto, revisar o estado da arte no que envolve o contexto estudado assim como contribuir para construção desta temática (Gil, 2008). Foi realizado estudo da temática proposta através da leitura e do fichamento de textos sobre logística e políticas públicas, voltados ao Arco Metropolitano de Pernambuco e às políticas locais. Sendo possível, portanto, definir, conceituar e caracterizar pontos relacionados ao assunto, conforme discriminados nos Resultados deste artigo, além de um diagnóstico acerca do quadro atual da logística de transportes da Mata Norte de Pernambuco.

“Particularmente, no campo das ciências sociais aplicadas os estudos bibliométricos se concentram em examinar a produção de artigos em um determinado campo de saber, mapear as comunidades acadêmicas e identificar as redes de pesquisadores e suas motivações. Tais objetivos são tangibilizados por meio da criação de indicadores que buscam sumarizar as instituições e os autores mais prolíferos, os acadêmicos mais citados e as redes de coautorias” (G. V. Chueke & M. Amatucci, 2015)

O levantamento para as buscas em bases de dados como o Google Acadêmico e sciELO foi realizado através de palavras-chaves preestabelecidas que, ao serem combinadas, puderam produzir resultados mais pertinentes ao tema estudado. Foi definido um recorte geográfico, restringindo as buscas ao contexto Brasileiro, não houve restrição temporal. O método utilizado para análise dos dados obtidos foi a bibliometria que registra as informações de forma visual em planilhas conforme pode ser observado nos resultados.

“Bibliometria é um conjunto de leis e princípios empíricos que contribuem para estabelecer os fundamentos teóricos da Ciência da Informação. O termo statistical bibliography – hoje Bibliometria – foi usado pela primeira vez em 1922 por E. Wyndham Hulme, antecedendo à data a qual se atribui a formação da área de Ciência da Informação, com a conotação de esclarecimento dos processos científicos e tecnológicos, por meio da contagem de documentos” (GUEDES, Vânia L. S; BORSCHIVER, 2005).

Pode-se acrescentar que, o estudo do Relatório de Impacto Ambiental - RIMA Arco Viário da Região Metropolitana do Recife, possibilitou um aprofundamento acerca dos impactos no meio ambiente e seu aspecto sustentável de forma a cumprir com o objetivo de intensificar a linha de pesquisa sobre Logística e infra-estrutura produtiva do Mestrado em Gestão Do Desenvolvimento Local Sustentável na FCAP-UPE já discriminada anteriormente.

Por fim, produziu-se um levantamento acerca dos impactos positivos e negativos que este arco irá proporcionar a Pernambuco tornando possível uma abordagem introdutória bem abrangente sobre os diversos assuntos que envolvem a temática.

3 RESULTADOS E DISCUSSÃO

3.1 Análise bibliométrica

A compilação dos dados realizada através do método bibliométrico se desenvolveu durante a realização da pesquisa. Com a finalidade de melhor desenvolver as temáticas abordadas, foram escolhidas os seguintes critérios para desenvolvimento do quadro bibliométrico: Título do material, tipo de publicação (Artigo, livro ou documento), ano de publicação, palavras chave utilizadas para localização do material e temática.

Em relação ao material, estudados para o desenvolvimento deste artigo temos que 100% das fontes são oriundas do século XXI além de 50% destes terem sido publicados nos últimos 5 anos. Ainda podemos ressaltar que estes estão divididos em dentre artigos, 45% do total de textos abrangidos, documentos, 34%, e livros, 21%.

O uso de palavras-chave é uma ferramenta imprescindível para construção da análise bibliométrica, é através destes termos que se inicia o filtro de materiais pertinentes ao desenvolvimento desta obra. Além das palavras pré-definidas: Políticas Públicas, Incentivos fiscais, Logística na Mata Norte, Arco Metropolitano e Pernambuco, foram acrescentadas palavras auxiliares: Impactos ambientais, Região metropolitana de Recife (RMR) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) a fim de afunilar o material obtido. A distribuição dos termos utilizados durante a busca se deu conforme o gráfico 01. Tendo sido as duas principais palavras-chave, "Arco Metropolitano" e "Infraestrutura", responsáveis por 50,0% do total das buscas.

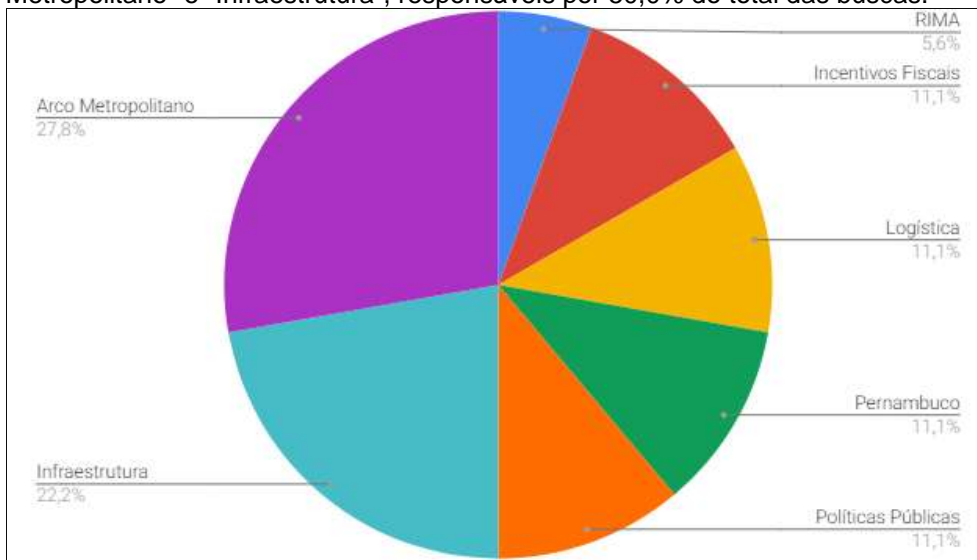


Gráfico 01. Recorrência das palavras-chave.

No tocante à temática desenvolvida é possível destacar que 55% do material estudado engloba assuntos ligados à logística e que 34% do total retrata questões referentes aos impactos decorrentes da prevista inauguração do Arco Metropolitano. Fatores que reiteram a premissa estabelecida com as palavras-chave "Arco Metropolitano" e "Infraestrutura".

3.2 Arco Metropolitano

Em primeira instância, cabe destacar que as informações prestadas neste tópico provêm do Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e também dos Estudos de Impacto Ambiental (EIA), sendo estes definidos no RIMA pelo Consórcio Skill - STE Engenharia de São Sebastião do Caí, RS (2012) como:

“O Estudo de Impacto Ambiental (EIA) é um documento que faz parte dos procedimentos necessários para obter as licenças autorizando a execução das obras. Juntamente com o EIA, que é um documento escrito em linguagem técnica e detalhado, sempre é apresentado o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA), que traduz o conteúdo do EIA para uma linguagem do dia-a-dia e consiste no presente documento.”

Em segunda instância, cabe analisar as características do Arco Metropolitano e sua localidade. O Arco segundo o Relatório de impacto ambiental - RIMA (2014) é:

“Um eixo estruturador-integrador de 77,31 km de comprimento que se inicia na rotatória da BR-101 sul nas proximidades do hospital Dom Helder Câmara, e percorre de sul a norte terras dos municípios do Cabo de Santo Agostinho, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, São Lourenço da Mata, Paudalho, Abreu e Lima e Igarassu, até entroncar na BR-101 norte neste mesmo município, nas imediações da fábrica de cervejas NOBEL.”



Mapa 01. Regiões de desenvolvimento do estado de Pernambuco
 Fonte: Autor desconhecido.

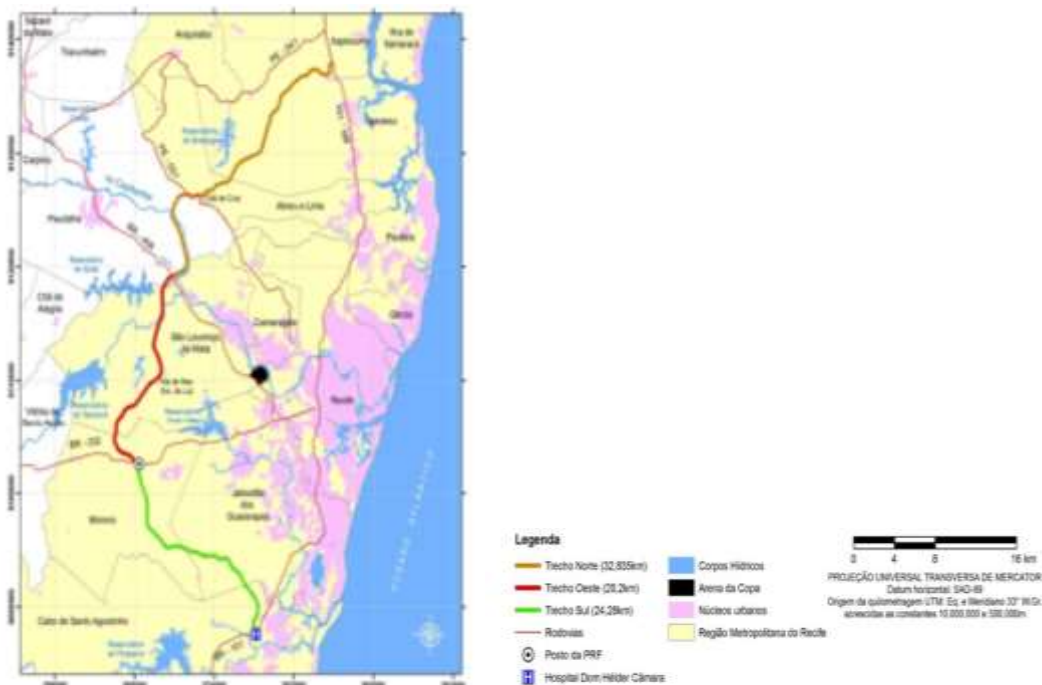


Figura 02. Localização do arco em relação à Região Metropolitana e divisão por trechos
 Fonte: Relatório de Impacto Ambiental - Arco Metropolitano do recife

Além disso, de acordo ainda com o RIMA (2012) o Arco Viário da Região Metropolitana do Recife tem como base legal a Lei nº 11.079/2004, que institui as normas gerais para licitação e contratação de Parceria Público-Privada. Ele afirma, também, que está a proposta será realizada como concessão, sendo um consórcio de 3 (três) grandes construtoras por um período de 30 anos; com regulamentação da concessão feita pela Agência Nacional de Transportes Terrestres (ANTT) e Agência de Regulação de Pernambuco (ARPE).

Outro fator importante são as características técnicas da rodovia, que foi concebida dentro do mais elevado padrão de rodovias gerenciadas pelo DNIT. Tal elevado padrão incluiria pista dupla no Trecho Sul e, duplicação prevista para os Trechos Oeste e Norte, tão logo o tráfego atinja a demanda necessária; bloqueio total para pedestres e animais; e todas as interseções em desnível. (RIMA 2012)

O próximo ponto a ser analisado sobre o Arco é a importância ou o motivo pelo qual é justificável ou benéfico esse empreendimento. Segundo o RIMA realizado pelo Consórcio Skill (2014):

“A BR-101 está pavimentada há mais de 30 anos e atende um tráfego cada dia mais crescente, sendo a principal ligação entre as capitais litorâneas nordestinas e o centro-sul, e tem, portanto, importância estratégica para a região em termos de circulação de produtos e pessoas. É também utilizada por automóveis em busca dos atrativos turísticos do litoral.”

Tomando essa ideia como ponto de partida, tem-se de acordo com os dois RIMAS citados - Consórcio Odebrecht-Invepar-Queiroz Galvão (2012) e Consórcio Skill-STE (2014) - que a justificativa para implantação de um empreendimento integrador de infraestrutura urbana como o Arco Viário da Região Metropolitana do Recife, provém diretamente do interesse público presente nos benefícios que trará para a logística e mobilidade urbana, que possui foco na alternativa de desvio de tráfego pesado e outros veículos leves que transitam pela Região Metropolitana do Recife, com o objetivo de mitigar a rede viária urbana.

Adicionando a esses benefícios tem-se também a melhoria de problemas como a dificuldade de acessibilidade às áreas urbanas dos municípios como por exemplo a criação de uma nova zona de desenvolvimento que favorece expansões produtivas para Jaboatão dos Guararapes, Vitória de Santo Antão, Glória do Goitá e Moreno, estimulando novas e crescentes convergências de empresas para os Pólos de desenvolvimento do Norte (Goiana), Sul (Suape) e Oeste (Vitória de Santo Antão).

Outros problemas melhorados seriam os altos índices de acidentes entre os quilômetros 50 e 80 passando pelo trecho urbano de Recife na BR-101 que entre 2007 e 2011 causou a morte de 490 pessoas e deixou mais de 1500 feridos gravemente; além do tempo e os custos de deslocamento elevados para a RMR. (RIMA 2012 e 2014)

Dessa forma, pode-se perceber que o empreendimento tem como objetivos proporcionar benefícios em mobilidade urbana, integração regional e desenvolvimento econômico, assim como, ordenamento urbano e diminuição de acidentalidades. Visto que do ponto de vista econômico é calculado um acréscimo de 13% nos custos de fretes no transporte de cargas; e do ponto de vista socioeconômico, os gastos com acidentes e vítimas superam os investimentos federais em rodovias que nos últimos nove anos, foram de R\$ 9,8 bilhões, 5% dos R\$200 bilhões necessários para o país. (RIMA 2012 e 2014)

Ao prosseguir no estudo do Arco, o RIMA (2012) levanta dados sobre como será a fase de implantação do arco viário e em quanto tempo ficará pronto. A primeira etapa consiste no trecho sul ter pista dupla e os trechos oeste e norte terem pista simples, tendo duração de 36 meses com início no momento em que seja deferida a licença de Instalação por parte da CPRH. Somado a isso a movimentação de terra nesta fase de implantação será expressiva, pois o Arco discorre por uma região de topografia muito colinosa, onde o “nivelamento” da estrada requer processos de corte e aterro; além de estimar uma demanda de mão de obra de aproximadamente 2.145 empregos diretos.

A segunda etapa consiste na duplicação dos trechos oeste e norte, com início quando as demandas de tráfego justifiquem a duplicação destes trechos e poderá ser dividida em duas fases, pois pode acontecer que as demandas de tráfego sejam diferentes nos trechos Oeste e Norte. Entretanto, como foi visto, não há previsão nem certeza quanto às datas e à duração dos processos.

Com relação à questão do tráfego, o RIMA (2012) também traz uma indagação e explicação de como é calculado o fluxo de veículos de um projeto que ainda não existe. A estimativa foi feita através de um modelo matemático complexo, alimentado por diversas variáveis coletadas nas principais vias de acesso à RMR (pesquisas de origem e destino, contagem de veículos, aferimento da velocidade de deslocamento, tempo de deslocamento, características das vias dentre outras) e que futuramente serão interceptadas pelo Arco Viário. A premissa principal da modelagem considera que uma parcela dos veículos que hoje circula pela área de influência do Empreendimento, optará pelo Arco Viário no momento em que ele estiver funcionando. Vale ressaltar que a estimativa muda dependendo da existência ou não do pedágio e o modelo calcula o tráfego desviado das vias periféricas, e não o tráfego induzido, ou seja, o tráfego gerado em decorrência da própria implantação do Arco.

3.3 Políticas Públicas e Incentivos Fiscais

Primeiramente, faz-se necessário o entendimento sobre a definição de políticas públicas que, de acordo com Teixeira (2002) são:

“...diretrizes, princípios norteadores de ação do poder público; regras e procedimentos para as relações entre poder público e sociedade, mediações entre atores da sociedade e do Estado. São, nesse caso, políticas explicitadas, sistematizadas ou formuladas em documentos (leis, programas, linhas de financiamentos) que orientam ações que normalmente envolvem aplicações de recursos públicos. Nem sempre porém, há compatibilidade entre as intervenções e declarações de vontade e as ações desenvolvidas. Devem ser consideradas também as “não-ações”, as omissões, como formas de manifestação de políticas, pois representam opções e orientações dos que ocupam cargos.”

As políticas públicas possuem diversos fins que variam a depender do que se pretende alcançar com as mesmas. Existem políticas públicas que objetivam responder a demandas, principalmente dos setores marginalizados da sociedade, considerados vulneráveis. Outras políticas objetivam promover o desenvolvimento, criando alternativas de geração de emprego e renda como forma compensatória dos ajustes criados por outras políticas de cunho mais estratégico. Ainda outras são necessárias para regular conflitos entre os diversos atores sociais que, mesmo hegemônicos, têm contradições de interesses que não se resolvem por si mesmas ou pelo mercado e necessitam de mediação. (Teixeira, 2002)

Além desse entendimento sobre políticas públicas, se faz pertinente o entendimento sobre Parcerias Público-Privadas (PPPs) que, segundo Binenbojm (2005), são “contratos administrativos de um tipo específico, aos quais corresponderá um igualmente específico regime jurídico”. Sobre as quais, Cecília Araújo (2017), do projeto da Fundação Estudar, afirma serem parcerias nas quais o Estado compartilha os riscos do projeto, ou seja, o governo vira “sócio” das empresas, fazendo com que se tenha motivação sobre investimentos em áreas que antes pareciam pouco atraentes para a iniciativa privada no modelo de concessões, onde o risco é todo das empresas. Somado a isso, atualmente, as principais condições para estabelecer uma PPP está no fato de que a prestação de serviço deve durar entre 5 e 35 anos e deve ter um valor de contrato superior a R\$ 20 milhões.

Seguindo nessa temática, ao analisar como o arco se insere no contexto das políticas públicas, tem-se uma colocação pertinente no Relatório de impacto ambiental - RIMA (2012), o qual afirma que:

“Os PPPs mostram que com a implantação do Arco Metropolitano será aberta uma nova conformação espacial para a região, possibilitando uma reconfiguração da área, principalmente no entorno do projeto proposto. O predomínio de PPPs voltados para infraestrutura e mobilidade (31%), comprova que o projeto é decorrente das políticas públicas (9%) e de algumas diretrizes perseguidas e reforçadas pelo planejamento nacional e estadual (19%) com estímulo para infraestrutura viária.”

Desse modo, como foi visto, o desenvolvimento neste setor é um componente vital no estímulo ao crescimento econômico de um país, pois melhora a produtividade de uma nação que conseqüentemente, torna as empresas mais competitivas e dá novo impulso à economia regional.

Complementando os assuntos abordados sobre Políticas Públicas e Parcerias Público-Privadas tem-se o entendimento sobre política de incentivos fiscais em Pernambuco, o qual possui a Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco (AD Diper) como maior fonte de informações sobre o assunto, uma vez que, segundo a mesma, é responsável pela concessão de incentivos fiscais no âmbito do Programa de Desenvolvimento do Estado de Pernambuco (Prodepe). Este Programa compreende um conjunto de incentivos fiscais direcionados para alguns setores da atividade econômica, entre os quais se destacam: industrial, central de distribuição e importador atacadista. Possui propósito de atrair novos investimentos para Pernambuco e manter em seu território aqueles já existentes, sendo instituído pela Lei nº 11.675, de 11 de outubro de 1999. É um dos programas mais robustos do gênero, pela abrangência e escalonamento de percentuais em função da localização dos empreendimentos, e transparentes, por dar publicidade aos atos através de decretos específicos no Diário Oficial, diferentemente da maioria dos programas mantidos em funcionamento no Brasil pelos governos estaduais.

Juntamente a esses fatores sobre a legitimidade, é abordado por Moraes Albuquerque (2012) as principais condicionantes legais analisadas no Arco. O primeiro fator é a Audiência Pública, sendo requerida por sociedade civil, Ministério Público ou CPRH, que deverá acontecer, garantindo-se os princípios da informação, da publicidade e da participação popular. O segundo são as normas de Zoneamento Ambiental das áreas afetadas pelo empreendimento Arco Viário, pois se verifica que o projeto é compatível com o modelo de desenvolvimento estabelecido na região, sendo um importante meio de integração entre as rodovias BR-101, BR-232, BR-408 e PE-060, ligando a BR-101 sul, no Cabo de Santo Agostinho à sua parte Norte, em Igarassu. O terceiro toma como embasamento de que o empreendimento é uma rodovia estadual a ser desenvolvida pelo regime de Parceria Público-Privada, se enquadrando como de utilidade pública, juntamente com suas permissões e respeito mediante a faixa *non aedificandi* e controle da poluição.

Dessa forma, ainda segundo o RIMA (2012), o empreendimento se apresenta viável do ponto de vista jurídico, inexistindo, por isso, impedimento para sua instalação, ressaltando-se, entretanto, que devem ser cumpridas as normas elencadas ao longo do estudo, como também adotadas as medidas de controle, de mitigação e compensação, a serem estabelecidas, em todas as fases do licenciamento ambiental, bem como o desenvolvimento tempestivo dos planos ambientais propostos, observando-se os princípios da prevenção dos danos ambientais, da função socioeconômica e ambiental no uso do direito de propriedade.

3.4 Infraestrutura e Logística

A princípio, segundo Josef Barat (2009) a logística surgiu na guerra como uma forma de coordenar e alocar os recursos necessários à infantaria, já atualmente, a logística visa escoar as mercadorias de forma rápida e segura para que estes cheguem ao mercado interno e externo. O mesmo define que “O conceito de infraestrutura está ligado ao atendimento das necessidades tanto da vida social quanto das empresas - na medida em que os serviços delas decorrentes são incorporados nas funções de produção como insumos”.

Inicialmente, as empresas se preocupavam em aumentar a produtividade, hoje, sabe-se que produzir abundantemente nem sempre é a chave, mas sim produzir a quantidade certa, ganhando em tempo e qualidade. Atrelado a isso, o uso da internet e da tecnologia da informação tornou a competitividade entre as empresas globalizantes, assim como a logística, que passou a focar no gerenciamento das cadeias de suprimento. Fator este que influenciou o surgimento de ferramentas de gestão como o just-in-time, onde procura-se reduzir os estoques e o custo de armazenagem. (Barat, 2009)

No Brasil, a partir da segunda metade dos anos 1990 os conceitos de logística passaram a ser difundidos e utilizados pelas empresas. Em 1997, o faturamento do setor passou a ser considerado relevante, com 35 operadoras, atingindo R\$ 1 bilhão. Apenas 10 anos depois, o faturamento atingiu R\$ 20 bilhões com 120 empresas. Evidenciando que o crescimento acelerado só aconteceu de fato há uma década. Tendo como principais usuários de logística as indústrias químicas, petroquímicas, automotiva, de alimentos, farmacêuticos (higiene limpeza e cosméticos) e eletrodomésticos (Barat, 2009).

Entretanto, as infraestruturas de logística e transporte no Brasil encontram-se desgastadas, gerando estrangulamentos além da deficiência na gestão pública com a ausência de planejamento e de políticas mais abrangentes para subsidiar as melhorias nessas infraestruturas que tanto impactam na economia do país. Adicionado a esses problemas, o sistema brasileiro de transporte é de pouca confiabilidade, o que faz com que as empresas mantenham estoques maiores. Barat ratifica essa situação problemática no seguinte pensamento: Falta, na verdade, uma visão de conjunto do sistema de transportes que incorpore as modernas concepções de logísticas de escoamento e abastecimento, fundamentadas nas vantagens competitivas dos diversos modais e consubstanciadas em facilidades para o transporte multimodal.

Visando minorar, tem-se o Programa de Aceleração do Crescimento (PAC) criado em 2007, o qual promoveu a retomada do planejamento e execução de grandes obras de infraestrutura social, urbana, logística e energética do país, contribuindo para o seu desenvolvimento acelerado e sustentável.

Segundo a mesma, o PAC foi elaborado como um plano estratégico de resgate do planejamento e de retomada dos investimentos em setores estruturantes do país, contribuindo de

maneira decisiva para o aumento da oferta de empregos e na geração de renda, e elevou o investimento público e privado em obras fundamentais. Teve importância fundamental para o país durante a crise financeira mundial entre 2008 e 2009, garantindo emprego e renda aos brasileiros. Em 2011, o PAC focou na execução de obras estruturantes que possam melhorar a qualidade de vida nas cidades brasileiras.

O PAC sobre a infraestrutura logística de Pernambuco revela que tem como prioridade investir em ferrovias, rodovias, portos, aeroportos e hidrovias do país, otimizando o escoamento da produção brasileira e garantindo a segurança dos usuários. Agregando a isso, o PAC ao destrinchar esse objetivo explana que possui como objetivo nas rodovias de Pernambuco:

“...expandir o sistema rodoviário brasileiro, sua manutenção, segurança rodoviária, estudos e projetos. A expansão do sistema prevê obras em duplicação, pavimentação, acesso a portos, contornos e travessias urbanas, para a eliminação de pontos de estrangulamento em eixos estratégicos, além do desenvolvimento de novas regiões, ampliação da integração física nacional aos países vizinhos e redução do custo do transporte. A melhoria da qualidade e tráfego nas rodovias, para reduzir o índice de acidentes, a garantia de carteira de projetos para investimentos no setor com previsão de integração a outros modais (ferrovias e hidrovias) e concessão de rodovias com grande volume de tráfego também são objetivos desse setor do eixo Transportes.”

Ao buscar informações sobre rodovias são encontrados dois empreendimentos nessa categoria de rodovias em Pernambuco, as quais são “BR-101/PE - Duplicação Subtrecho Contorno de Recife - PE” e o “Arco Metropolitano de Recife - PE”, entretanto não há informações detalhadas sobre duração nem previsão de finalização de ambas, contribuindo para tanto o quadro de ruptura e instabilidade política e econômica do país.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A Mata Norte é uma região com muito potencial, mas ainda é considerada uma localidade de baixo investimento. Em função da instalação e popularização do porto de Suape, a Mata Norte, em detrimento da Mata Sul, onde está localizado o porto, vem sofrendo com déficit de investimentos durante os últimos anos. A proposta do Arco Metropolitano se desenvolveu, junto aos governos mais recentes, justamente em função deste cenário, com o intuito de atrair organizações, em especial as montadoras, por seu porte e efeito socioeconômico, para o norte do estado. Dessa forma, o traçado desenvolvido proveria uma rota eficiente de escoamento da Mata Norte em direção ao porto da Mata Sul. Diante dos Relatórios de Impacto Ambiental podemos concluir que as obras para execução do Arco Metropolitano do Recife desencadearão também perdas socioambientais como o deslocamento de povoados e o desmatamento de reservas florestais importantes para o Estado de Pernambuco. Contudo, é importante mencionar que, sendo corretamente executado, o projeto se mostra viável e necessário para o melhor desenvolvimento do estado e da população pernambucana, restando apenas ressaltar a necessidade do compromisso governamental em suportar uma obra de este porte e suas consequências.

5 REFERÊNCIAS

AD DIPER, Agência de Desenvolvimento Econômico de Pernambuco. **Incentivos Fiscais**. 2018. Disponível em: <<http://www.addiper.pe.gov.br/index.php/atuacao/incentivos-fiscais/>>. Acesso em: 04 abr. 2018.

ARAÚJO, Cecília. **O que são parcerias público-privadas, as famosas PPPs?**. Na Prática. 2018. Disponível em: <<https://www.napratica.org.br/o-que-sao-parcerias-publico-privadas/>>. Acesso em: 13 maio 2018.

BARAT, Josef. **Planejamento das Infraestruturas de Logística e Transporte**. L & C: revista de licitações e contratos. Brasília, Consulex, 1998. v. 12, n. 133, p. 13–16, jul., 2009. Disponível em: <<http://www.ie.ufrj.br/aparte/pdfs/barat040909.pdf>> Acesso em: 05 jun. 2018.

- BINENBOJM, Gustavo. **As parcerias público-privadas (PPPS) e a constituição**. Revista de Direito Administrativo (RDA), v. 241, Rio de Janeiro, 2005. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rda/article/view/43332>>. Acesso em: 12 de jun. de 2018.
- BITOUN, Jan; SOUZA, Maria Ângela de Almeida. **Metrópoles: Território, coesão social e Governança Democrática, RECIFE: transformações na ordem urbana**. Letra Capital, 1ª Edição, Rio de Janeiro, 2015.
- CHUEKE, Gabriel Vouga. AMATUCCI, Marcos. **O que é bibliometria? Uma introdução ao Fórum**. Revista Eletrônica de Negócios Internacionais. São Paulo, v.10, n. 2, p. 1-5, mai./ago. 2015.
- CONTANI, Eduardo Augusto do Rosário; SAVOIA, José Roberto Ferreira (Org.). **Infraestrutura no Brasil: Regulação, Financiamento e Modelagem Contratual**. 1. ed. [S.l.]: Atlas, 2017. 248 p.
- Consórcio Skill e STE. **Relatório de Impacto Ambiental - RIMA Arco Viário da Região Metropolitana do Recife**. Disponível em: <http://www.cprh.pe.gov.br/downloads/rima/rima_arco_recife_skill.pdf>. Acesso em: 10 de jan. 2018.
- Consórcio Odebrecht, Invepar e Queiroz Galvão. **Relatório de Impacto Ambiental - RIMA Arco Viário da Região Metropolitana do Recife**. Disponível em: <http://www.cprh.pe.gov.br/downloads/RIMA-ARCO_VIARIO_DA_RMR.pdf> Acesso em: 14 de fev. 2018.
- GIL, Antônio Carlos. **Como elaborar projetos de pesquisa**. 4 ed. São Paulo: editora Atlas, 2008.
- SKILL engenharia. **Estudo de Impacto Ambiental (EIA) Referente à Implantação e Pavimentação do Arco Rodoviário Metropolitano do Recife - Lote 2**. (2014). Disponível em: <http://servicos.cabo.pe.gov.br/meio%20ambiente/arco%20metropolitano/EIA_RMR_Anexos.pdf>. Acesso em: 10 de jul; de 2018.
- GUEDES, Vânia L. S; BORSCHIVER, Suzana. **Bibliometria: Uma ferramenta estatística para a gestão da informação e do conhecimento, em sistemas de informação, de comunicação e de avaliação científica e tecnológica**. Disponível em: <http://www.cinform-antiores.ufba.br/vi_anais/docs/VaniaLSGuedes.pdf>. Acesso em: 25 de jun. 2018.
- SILVEIRA, Márcio Rogério. **Infraestruturas e Logística de Transportes no Processo de Integração Econômica e Territorial**. Mercator. Fortaleza, v. 12, número especial (2)., p. 41-53, set. 2013.
- TEIXEIRA, Elenaldo Celso. O Papel das Políticas Públicas no Desenvolvimento Local e na Transformação da Realidade. In: TEIXEIRA, Elenaldo Celso. **Políticas Públicas - O Papel das Políticas Públicas**. [S.l.: s.n.], 2002. p. 1-11. Disponível em: <http://www.dhnet.org.br/dados/cursos/aatr2/a_pdf/03_aatr_pp_papel.pdf>. Acesso em: 12 set. 2017.