



# MASTER PLAN



PORTFÓLIO DE PROPOSIÇÕES PARA  
MELHORIA DA INFRAESTRUTURA E  
SERVIÇOS OFERTADOS PELO  
AEROPORTO INTERNACIONAL DE  
FORTALEZA

PROGRAMA PARA  
DESENVOLVIMENTO  
DA INDÚSTRIA

# Sumário

1. TÍTULO.....	3
2. SUMÁRIO EXECUTIVO.....	3
3. JUSTIFICATIVA.....	3
4. OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICOS.....	5
5. ESPECIFICAÇÃO.....	6
6. MAPEAMENTO DE ATORES.....	7
7. PLANO DE RISCO DO PROJETO.....	8
8. PLANO DE COMUNICAÇÃO.....	9
9. MONITORAMENTO.....	11
10. ORÇAMENTO.....	11

## 1. TÍTULO

Portfólio de proposições para melhoria da infraestrutura e serviços ofertados pelo aeroporto internacional de Fortaleza

## 2. SUMÁRIO EXECUTIVO

O Estado do Ceará possui uma localização estratégica em relação a mercados importantes com rotas para América do Norte e Europa. Tal potencial não vem sendo explorado em sua totalidade, refletindo em uma infraestrutura aeroportuária inadequada para o atendimento da demanda existente no Estado e baixa diversidade de serviços ofertados. Na tentativa de direcionar a melhoria da infraestrutura do aeroporto de Fortaleza para melhor atendimento da demanda existente, este projeto tem como objetivo: Elaborar e apresentar um portfólio de proposições que visem a melhoria da infraestrutura e serviços ofertados pelo aeroporto até o início de 2018.

O modal aeroviário é um elemento de integração do território nacional e representa um setor estratégico para o desenvolvimento do país. Observa-se que o serviço de transporte aéreo tem grande potencial de desenvolvimento e estimulá-lo pode trazer ganhos importantes para a economia. No estado do Ceará, o Aeroporto Internacional Pinto Martins se estabelece como o principal aeroporto, atendendo a uma região metropolitana de cerca de 4 milhões (6ª maior no Brasil). Segundo dados da Infraero, em 2016 cerca de 5,7 milhões de passageiros utilizaram o aeroporto de Fortaleza.

Os impactos deste projeto se refletirão em um aumento da capacidade e eficiência do aeroporto, sendo possível a disponibilização de novos serviços que melhor atendam às demandas das instituições que o utilizam. Nesse sentido, haverá um engajamento das principais entidades participantes do setor de logística aeroviário do Estado do Ceará para codesenvolverem esse portfólio contendo proposições para a melhoria da infraestrutura oferecida pelo aeroporto de Fortaleza e para ampliação dos serviços ofertados.

## 3. JUSTIFICATIVA

O modal aeroviário se constitui em um elemento de integração do território nacional e representa um setor estratégico para o desenvolvimento do país (IPEA, 2010). Embora os investimentos públicos nesse setor tenham se elevado nos últimos anos, o aumento no fluxo dos passageiros indica necessidades de investimentos futuros ainda maiores na infraestrutura aeroportuária (CAMPOS NETO, 2012). Observa-se que o serviço de transporte aéreo tem grande potencial de desenvolvimento e

estimulá-lo pode trazer ganhos importantes para a economia (CNT, 2015). O crescimento desse modal nos últimos anos é expressivo, entre 2000 e 2014, o número de passageiros transportados, para voos domésticos e internacionais, teve um incremento real de 210,8%, enquanto que a oferta cresceu 103,5% no mesmo período (CNT, 2015). O mesmo pode ser verificado no transporte de cargas, dados disponíveis no Anuário CNT do Transporte (2017) mostram que o transporte aéreo internacional de cargas com origem ou destino no Brasil cresceu 72,1% em 11 anos. Enquanto que em 2004 transportava-se 460,2 milhões de toneladas, em 2014 foram transportadas 792,3 milhões.

No estado do Ceará existem dois aeroportos, sendo apenas um internacional e o outro doméstico. Dessa forma, o Aeroporto Internacional Pinto Martins se estabelece como o principal aeroporto do Estado, atendendo a uma região metropolitana de cerca de 4 milhões (6ª maior no Brasil). Segundo dados da Infraero, em 2016 cerca de 5,7 milhões de passageiros utilizaram o aeroporto de Fortaleza. No cenário brasileiro, o estado do Ceará aparece na 11ª colocação no ranking do número de decolagens no Brasil, dentre os 27 estados da pesquisa (FIEC, 2015).

Nesse contexto de necessidade de investimentos futuros ainda maiores, a concessão de aeroportos configura como uma alternativa para atrair recursos para ampliar e aperfeiçoar a infraestrutura aeroportuária brasileira e, conseqüentemente, promover melhorias no atendimento aos usuários do transporte aéreo no Brasil. Frente à necessidade de aumentar a capacidade e eficiência, o Aeroporto Internacional de Fortaleza foi concedido à iniciativa privada em leilão realizado na BM&FBOVESPA em abril de 2017. A multinacional alemã Fraport AG Frankfurt Airport Services adquiriu a concessão do Aeroporto Internacional Pinto Martins pelo período de 30 anos, prorrogável por mais 5 anos.

O Estado do Ceará possui uma localização estratégica em relação a mercados mundiais importantes com rotas para América do Norte e Europa. Tal potencial não vem sendo explorado em sua totalidade, refletindo em uma infraestrutura aeroportuária inadequada para o atendimento da demanda existente no Estado e baixa diversidade de serviços ofertados. Diante disto, na tentativa de direcionar a melhoria da infraestrutura para atendimento da demanda crescente e aumentar a diversidade de serviços oferecidos pelo aeroporto, este projeto, proposto por um grupo de especialistas do setor na reunião do projeto Masterplan da Federação das Indústrias do Estado do Ceará, está ligado direta e indiretamente às ações propostas no *roadmap* do setor, de acordo com o quadro abaixo:

Ações diretamente contempladas	Ações indiretamente contempladas
Adequar infraestrutura em atendimento às exigências para instalação de hub aeroviário no Aeroporto Internacional Pinto Martins	Dotar Aeroporto Internacional Pinto Martins de infraestrutura necessária para crescimento da aviação executiva
Adequar à demanda a infraestrutura de pista e terminal de passageiros dos aeroportos regionais via Parcerias Público-Privadas	Adaptar aeroportos para possibilitar integração dos modais de transporte
Alinhar necessidades do governo e da sociedade no planejamento da aviação no Estado	Melhorar experiência (oferta de serviços e facilidades) nos terminais de passageiros
	Melhorar eficiência do terminal de cargas do Aeroporto Internacional Pinto Martins
	Aumentar competitividade do Aeroporto Internacional Pinto Martins para se tornar hub de cargas e passageiros
	Consolidar Aeroporto Internacional Pinto Martins como hub de cargas e passageiros

Vale ressaltar ainda que este projeto pretende contribuir para o alcance da visão de futuro construída pelos especialistas do setor no painel da Rota Estratégica do Setor de Logística, a saber: "Logística competitiva e sustentável, com integração dos modais, potencializando o desenvolvimento do Estado" para o segmento aeroviário.

#### 4. OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICOS

O objetivo geral deste projeto é: Elaborar e apresentar um portfólio de proposições que visem a melhoria da infraestrutura e serviços ofertados pelo aeroporto.

Como objetivos específicos:

- Mapear e realizar um levantamento das demandas das instituições diretamente envolvidas com as operações do aeroporto;

- Melhoria da estrutura do aeroporto, oferta de serviços e aumento da competitividade com outros estados;
- Permitir a criação de um canal de relacionamento com a Fraport afim de construir uma relação de longo-prazo;
- Atração de empresas para o entorno do aeroporto decorrente do aumento de capacidade do aeroporto.

## 5. ESPECIFICAÇÃO

Para que este portfólio tenha um efetiva relevância e impacto, lista-se, a seguir, os requisitos mínimos:

- As proposições a serem apresentadas no portfólio devem apresentar os impactos de sua realização;
- Deve conter proposições estruturadas tanto em termos de infraestrutura quanto de serviços;
- Deve ter uma apresentação formal;
- É obrigatória a presença da Fraport uma vez que possui a concessão do aeroporto;
- O projeto necessita de uma equipe de pesquisadores capacitados para coletar e analisar as informações fornecidas pelas instituições, garantindo a consistência dos dados, e posterior construção do documento final a ser entregue.

Além disso, este projeto lida com algumas premissas, a saber:

- A Fraport deverá estar disposta a receber essas demandas;
- Existir uma equipe com recursos para elaborar o portfólio;
- O contrato deve estar assinado;
- Requer interesse e disponibilidade das instituições consultadas para participar do desenvolvimento do portfólio, fornecendo as informações necessárias;
- Deverá existir uma equipe formada por pesquisadores com conhecimentos e habilidades em coletas e análise de dados, capazes de gerar o material escrito para análise da Fraport.

As restrições deste projeto são apresentadas a seguir:

- Deve ser realizado até o início de 2018 uma vez que o processo de concessão teve a eficácia do contrato estabelecida no fim de agosto e a partir de fevereiro de 2018 a Fraport assume a gestão do aeroporto.

## 6. MAPEAMENTO DE ATORES

Os atores (instituições) mais indicados para implementação das proposições incluídas no portfólio são apresentados no quadro a seguir com o papel da instituição no projeto bem como o seu grau de impacto:

Instituição	Papel da Instituição	Grau de impacto
Fraport AG Frankfurt Airport Services	Executor	Alto
Federação das Indústrias do Estado do Ceará - FIEC	Coordenador	Alto
Agência do Desenvolvimento do Estado do Ceará – ADECE	Coordenador	Alto
Câmara Temática de Logística do Ceará - ADECE	Apoiador	Alto
Câmara Temática Exporta Ceará - ADECE	Apoiador	Alto
Conselho Temático de Infraestrutura - COINFRA	Apoiador	Alto
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT	Apoiador	Alto
Departamento Estadual de Rodovias – DER	Apoiador	Alto
Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA	Apoiador	Alto
Instituições de Ensino Superior - IESs	Apoiador	Alto
Centro Internacional de Negócios - CIN	Apoiador	Alto
Sindicato das Empresas de Transportes de Cargas e Logística do Estado do Ceará - SETCARCE	Apoiador	Alto

Confederação Nacional do Transporte - CNT	Apoiador	Alto
Conselho Temático de Relações Internacionais - CORIN	Apoiador	Alto
Companhias Aéreas	Apoiador	Alto
Prestadores de serviços do Aeroporto	Apoiador	Alto

## 7. PLANO DE RISCO DO PROJETO

Os riscos mensuráveis no projeto de criação de portfólio de proposições para melhoria da infraestrutura e serviços ofertados pelo aeroporto internacional de Fortaleza são apresentados no quadro a seguir com suas possíveis causas e prováveis efeitos:

Risco	Causas possíveis	Efeitos prováveis
1. Não obter retorno da Fraport	Demandas mal elaboradas	Proposições não refletem as reais demandas das instituições
	Fraport não acredita nos benefícios do projeto	Gerar falsas expectativas de retorno do projeto nas instituições
2. Gerar animosidade com gerência da Fraport	Iniciativa não é bem-vista pelo conselho da Fraport	Dificuldade na criação de um relacionamento com a Fraport
3. Indisponibilidade das instituições consultadas	Outros projetos têm maior prioridade	Encerramento do projeto
	Instituições não acreditam nos benefícios do projeto	Encerramento do projeto
	Instituições não têm disponibilidade de tempo para participar	Pouca representatividade da elaboração das propostas

O quadro a seguir apresenta o plano de mitigação para cada risco apresentado anteriormente:

Risco	Plano de mitigação
1. Não obter retorno da Fraport	Envio de e-mail sensibilizando sobre a importância do projeto
2. Gerar animosidade com gerência da Fraport	Articulação do presidente da FIEC com Fraport para apoio do projeto
3. Indisponibilidade das instituições consultadas	Envio de e-mails sensibilizando sobre a importância da realização do levantamento das demandas para o aeroporto
	Visita dos pesquisadores às instituições para coleta dos dados

O quadro a seguir apresenta o plano de contingência (resposta ao risco) para cada risco apresentado anteriormente:

Risco	Plano de contingência (resposta ao risco)
1. Não obter retorno da Fraport	Interlocução do presidente da FIEC com gerência da Fraport para explicação da importância do projeto
2. Gerar animosidade com gerência da Fraport	Promover evento com participação das instituições e da Fraport para estabelecimento de um canal de comunicação
3. Indisponibilidade das instituições consultadas	Interlocução do sindicato com instituições que não possuem disponibilidade para responder
	Coordenador do projeto faz a coleta dos dados dessas instituições

## 8. PLANO DE COMUNICAÇÃO

O plano de comunicação exposto a seguir apresenta cada tipo de comunicação bem como seus objetivos, meios de comunicação, frequência, públicos envolvidos, responsáveis e entregas:

Tipo de Comunicação	Objetivo	Meio	Frequência	Público	Responsável	Entregas
Reunião de escopo do projeto	Mapear as instituições a serem consultadas	Presencial	Uma vez	Coordenadores do projeto	Coordenadores do projeto	Relatório
Recrutamento de pesquisadores	Recrutar os pesquisadores do projeto	E-mail de divulgação Folders Cartazes Publicações em redes sociais	Semanal	Alunos de graduação em engenharias, estatística e administração	Coordenadores do projeto	Relatório
Seleção dos pesquisadores	Selecionar pesquisadores pra o projeto	Presencial	Quantas vezes for necessário	Alunos de graduação em engenharias, estatística e administração	Coordenadores do projeto	Pesquisadores selecionados Relatório
Consulta nas instituições	Fazer consulta pelas demandas nas instituições	Presencial	Diária	Instituições mapeadas	Pesquisadores	Relatório
Elaboração um esboço do portfólio	Analisar dados coletados e compilar em esboço do documento final	Presencial	Diária	Coordenadores do projeto	Pesquisadores	Esboço do portfólio
Validação com instituições, governo e FIEC	Validar demandas do portfólio	E-mail	Uma vez	Apoiadores do projeto	Coordenadores	Relatório
Elaboração portfólio final	Preparar documento final	Presencial	Ao final do projeto	Executor do projeto	Pesquisadores	Portfólio em documento formal

Apresentação em reunião	Apresentar documento final do projeto	Presencial	Ao final do projeto	Executores, coordenadores e apoiadores do projeto	Coordenadores do projeto Pesquisadores	Publicação Final
-------------------------	---------------------------------------	------------	---------------------	---	---	------------------

## 9. MONITORAMENTO

Apresenta-se, a seguir, os indicadores de monitoramento do Programa, bem como sua fórmula para cálculo e frequência de mensuração:

Indicador	Fórmula	Frequência de mensuração
Taxa de participação das instituições mapeadas	$\frac{\text{N}^\circ \text{ total de instituições participantes}}{\text{N}^\circ \text{ total de instituições mapeadas}}$	Ao final do projeto
Taxa de ações identificadas por impacto	$\frac{\text{N}^\circ \text{ total de ações identificadas}}{\text{N}^\circ \text{ total de impactos identificados}}$	Ao final do projeto

## 10. ORÇAMENTO

[Elaborar junto com o coordenador escolhido]

REALIZAÇÃO:



PARCERIA:



APOIO





# MASTER PLAN



PLATAFORMA DE INFORMAÇÕES  
ATUALIZADAS SOBRE AS OBRAS DO  
SETOR LOGÍSTICO RODOVIÁRIO

PROGRAMA PARA  
DESENVOLVIMENTO  
DA INDÚSTRIA

# Sumário

1. TÍTULO.....	3
2. SUMÁRIO EXECUTIVO.....	3
3. JUSTIFICATIVA.....	4
4. OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICOS.....	5
5. ESPECIFICAÇÃO.....	6
6. MAPEAMENTO DE ATORES.....	6
7. PLANO DE RISCO DO PROJETO.....	7
8. PLANO DE COMUNICAÇÃO.....	9
9. MONITORAMENTO.....	10
10. ORÇAMENTO.....	10

## 1. TÍTULO

Plataforma de informações atualizadas sobre as obras do setor logístico rodoviário

## 2. SUMÁRIO EXECUTIVO

No âmbito mundial está ocorrendo uma reestruturação das organizações e a informação é um elemento marcante no desenvolvimento de novas soluções. A organização pública não ficou isenta deste processo, apesar do atraso tecnológico, e a pressão da sociedade pelo aumento da disponibilização de informações referentes à gestão pública vêm crescendo.

A relevância econômica e social do setor logístico rodoviário pode ser notada ao analisarmos sua importância na indústria: em 2014, o modal rodoviário foi responsável por 55,2% do PIB do setor de transporte, contribuindo significativamente para a geração de riquezas no país. Por se constituir do principal modo de transporte de pessoas e cargas no país, a malha rodoviária brasileira vem recebendo maior atenção do poder público visando sua manutenção, recuperação e ampliação. Nesse sentido, é importante que a sociedade acompanhe a destinação dos recursos públicos, exigindo dos governantes as medidas necessárias ao uso eficiente de tais recursos.

Com o crescimento do direcionamento de verbas públicas para o modal rodoviário, a necessidade de estabelecer sistemas de informação para a estrutura pública que viabilizem o fornecimento de informações adequadas já é sentida em organizações públicas. Na tentativa de aumentar a transparência com relação a realização de obras no setor logístico rodoviário, este projeto tem como objetivo: Construir uma plataforma de informações atualizadas sobre as obras do setor logístico rodoviário do estado do Ceará.

Os impactos deste projeto se refletirão em uma plataforma atualizada com informações sobre as obras em realização do setor logístico rodoviário, sendo possível, a partir disto, aumentar a transparência e o acesso à informação aos usuários do modal rodoviário tanto para transporte de cargas como de passageiros. Além disso, será possível mapear dados das obras do setor logístico rodoviário, consolidando um mecanismo de apoio à cobrança capaz de oferecer à sociedade uma forma de controle sobre o uso dos recursos públicos e dotando o governo de uma ferramenta de acompanhamento das obras.

### 3. JUSTIFICATIVA

As mudanças pelas quais as organizações de diversos setores vêm passando desde o final do século passado reestruturaram a forma de tratamento e disseminação das informações, alavancados pelo uso de novas tecnologias e sistemas de informação para realização de suas atividades. A organização pública não ficou isenta deste processo, apesar do atraso tecnológico, e a pressão da sociedade pelo aumento da disponibilização de informações referentes à gestão de recursos públicos vêm crescendo (TAIT, 2000).

Nesse sentido, a necessidade de sistemas de informação para a estrutura pública que viabilizem o fornecimento de informações adequadas já é sentida em organizações públicas (TEIXEIRA; SANTANA, 1995). Dentre os benefícios advindos dessas iniciativas relacionadas ao uso de sistemas de informação aplicados ao setor público, cita-se, dentre outros: mais acesso aos serviços públicos, com incremento da qualidade (simplicidade e rapidez); aumento da participação popular; fomento à transparência; fortalecimento da governança; e promoção da cooperação interorganizacional do Estado (BRAGA *et al.*, 2008).

Segundo o Boletim Estatístico da Confederação Nacional do Transporte, 61,1 % do transporte de cargas no país em 2015 foi realizado pelo modal rodoviário (CNT, 2015). Além disso, segundo dados do IBGE (2014), o modal rodoviário foi responsável por 55,2% do PIB do setor de transporte em 2014, contribuindo significativamente para a geração de riquezas no país. Assim, por se constituir do principal modo de transporte de pessoas e cargas no país, a malha rodoviária brasileira vem recebendo maior atenção do poder público visando sua manutenção, recuperação e ampliação (CNT, 2014).

O fato de as obras apresentarem um produto visível à população de uma maneira geral, permite que as comunidades e cidadãos interessados acompanhem a sua execução e possam cobrar dos governantes as medidas necessárias à sua conclusão. Destaca-se que os recursos destinados a obras públicas representam somas significativas dentro do orçamento de investimentos da União. Por essa razão, é necessário que os órgãos de controle estejam preparados para fiscalizar um volume tão expressivo de recursos destinados a obras (MACHADO FILHO, 2008). Cabral (2012) afirma que existe um risco alto de ineficácia e desperdício de recursos públicos ao se executar obras públicas sem controles e fiscalização.

Diante disto, na tentativa de solucionar a crescente necessidade de iniciativas voltadas para o compartilhamento de informações assertivas referentes ao andamento das obras do setor logístico

rodoviário, e dado a atual carência de plataformas desse tipo no estado, este projeto, proposto por um grupo de especialistas do setor na reunião do projeto Masterplan da Federação das Indústrias do Estado do Ceará, está ligado direta e indiretamente às ações propostas no *roadmap* do setor, de acordo com o quadro abaixo:

Ações diretamente contempladas	Ações indiretamente contempladas
Consolidar cultura de continuidade de políticas públicas voltadas ao segmento	Concluir obras indicadas como prioritárias para o setor produtivo
	Aprimorar tecnologia de informação utilizada pelos prestadores de serviço logístico rodoviário
	Realizar diagnóstico contínuo do sistema rodoviário no Estado
	Ampliar e otimizar investimentos às estradas não concessionadas
	Priorizar, em conjunto com setor produtivo, e executar obras contempladas no Plano Estadual de Logística e Transportes no Ceará (PELT/CE)

Vale ressaltar ainda que este projeto pretende contribuir para o alcance da visão de futuro construída pelos especialistas do setor no painel da Rota Estratégica do Setor de Logística, a saber: "Logística competitiva e sustentável, com integração dos modais, potencializando o desenvolvimento do Estado" para o segmento rodoviário.

#### 4. OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICOS

O objetivo geral deste projeto é: Construir uma plataforma de informações atualizadas sobre as obras do setor logístico rodoviário do estado do Ceará.

Como objetivos específicos:

- Criar um banco de dados de informações atualizadas sobre o andamento das obras do setor logístico rodoviário;

- Utilizar informações coletadas para criar uma plataforma que permita o acompanhamento das obras do setor logístico rodoviário;
- Manter um fluxo atualizado de informações disponíveis.

## 5. ESPECIFICAÇÃO

Para que esta plataforma tenha um efetivo funcionamento e impacto, lista-se, a seguir, os requisitos mínimos:

- Deve conter informações tais como: nome e identificação da obra; instituição responsável pela obra; informações sobre custos, editais e contratos; cronograma de execução; status atual da obra; status da obra por km; porcentagem de conclusão; fotos do empreendimento; programa de trabalho, com a respectiva execução orçamentária e financeira em cada exercício; importância da obra; previsão de conclusão atualizada; justificativa de gargalo; órgão responsável pelo gargalo, dentre outras;
- A plataforma deve ser replicável, de forma que futuramente seja utilizada no âmbito nacional.

Além disso, este projeto lida com algumas premissas, a saber:

- O projeto necessita de pesquisadores que sejam capacitados para periódica alimentação da plataforma;
- O projeto necessita que as informações sejam disponibilizadas de forma consistente, padronizadas e atualizadas, garantindo a legitimidade dos dados;
- O projeto necessita de total colaboração dos órgãos envolvidos a fim de conseguir acesso às informações.

As restrições deste projeto são apresentadas a seguir:

- Os órgãos gestores do projeto serão o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes – DNIT e o Departamento Estadual de Rodovias – DER;
- A Câmara Temática de Logística é um órgão de caráter consultivo.

## 6. MAPEAMENTO DE ATORES

Os atores (instituições) mais indicados a participarem do projeto da plataforma são apresentados no quadro a seguir com o papel da instituição no projeto bem como o seu grau de impacto:

Instituição	Papel da Instituição	Grau de impacto
Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes - DNIT	Coordenadora	Alto
Departamento Estadual de Rodovias – DER	Coordenadora	Alto
Federação das Indústrias do Estado do Ceará - FIEC	Apoiador	Alto
Agência do Desenvolvimento do Estado do Ceará – ADECE	Apoiador	Alto
Câmara Temática de Logística do Ceará	Apoiador	Alto
Secretaria da Infraestrutura - SEINFRA	Apoiador	Alto
Empresas Supervisoras de Obras	Apoiador	Alto

## 7. PLANO DE RISCO DO PROJETO

Os riscos mensuráveis no projeto da plataforma são apresentados no quadro a seguir com suas possíveis causas e prováveis efeitos:

Risco	Causas possíveis	Efeitos prováveis
1. Ausência de apoio institucional	Instituições possuem outras prioridades	Morosidade na construção e atualização da plataforma
	Instituições não possuem interesse no projeto	Descontinuidade da plataforma
	Instituições já participam de iniciativas semelhantes	Sobreposição de ações
2. Indisponibilidade de Informação	Instituições não disponibilizam informações para atualização da plataforma	Perda de confiabilidade da plataforma
		Descontinuidade da Plataforma
	Falta de recursos financeiros para	Perda de confiabilidade da plataforma

3. Indisponibilidade de pesquisadores para alimentação da plataforma	disponibilização de pesquisadores	Descontinuidade da Plataforma
--	-----------------------------------	-------------------------------

O quadro a seguir apresenta o plano de mitigação para cada risco apresentado anteriormente:

Risco	Plano de mitigação
1. Ausência de apoio institucional	Plano de disseminação da plataforma com palestras nas instituições para explicação dos benefícios e utilização
2. Indisponibilidade de Informação	Planejar, com antecedência, a qualidade das informações necessárias, bem como o prazo para disponibilização
	Envio de e-mails sensibilizando sobre a importância do projeto
3. Indisponibilidade de pesquisadores para alimentação da plataforma	Realizar convênio entre parceiros e buscar verbas adicionais via patrocínio
	Utilização de bolsistas para minimizar custos de pesquisadores

O quadro a seguir apresenta o plano de contingência (resposta ao risco) para cada risco apresentado anteriormente:

Risco	Plano de contingência (resposta ao risco)
1. Ausência de apoio institucional	Interlocução do Presidente da FIEC com governo do estado para obter apoio institucional
2. Indisponibilidade de Informação	Visita dos pesquisadores <i>in loco</i> para coleta de informações
	Interlocução do DNIT com as instituições que não possuem disponibilidade para providenciar as informações
	Coordenador do projeto passa a coletar os dados dessas empresas
3. Indisponibilidade de Pessoal	Realocação temporária de pessoal interno das instituições para execução do projeto

Contratação de empresa de consultoria especializada na obtenção dessas informações

## 8. PLANO DE COMUNICAÇÃO

O plano de comunicação exposto a seguir apresenta cada tipo de comunicação bem como seus objetivos, meios de comunicação, frequência, públicos envolvidos, responsáveis e entregas:

Tipo de Comunicação	Objetivo	Meio	Frequência	Público	Responsável	Entregas
Seleção de equipe	Contratar pesquisadores para alimentação das informações	Presencial	Quantas vezes for necessário	Alunos de graduação em engenharia e administração	Coordenação do Projeto	Equipe Seleccionada
Mapeamento das empresas supervisoras	Mapear as obras viárias sendo realizadas e suas empresas supervisoras	Presencial	Quantas vezes for necessário	Coordenação do projeto Pesquisadores	Coordenação do Projeto	Relatório Gerencial
Reunião para apresentação do projeto	Apresentar aos envolvidos o projeto da plataforma	Presencial	Uma vez	Coordenação do Projeto Empresas supervisoras	Coordenação do Projeto	Relatório Ata de reunião
Reunião de definição do desenvolvimento da plataforma	Especificar parâmetros e informações necessárias	Presencial	Quantas reuniões forem necessárias	Coordenação do projeto Pesquisadores	Coordenação do Projeto	Projeto da Plataforma
Criação de agenda de trabalhos	Definição dos contatos com empresas supervisoras com estabelecimento de prazos	Presencial	Uma vez	Coordenação do projeto Pesquisadores	Coordenação do Projeto	Agenda de Trabalho

Lançamento da Plataforma	Tornar conhecida a plataforma, explicitando suas vantagens e usos	Presencial	Uma vez	Mídia	Coordenação do Projeto	Matérias em Mídias
--------------------------	---	------------	---------	-------	------------------------	--------------------

## 9. MONITORAMENTO

Apresenta-se, a seguir, os indicadores de monitoramento do Programa, bem como sua fórmula para cálculo e frequência de mensuração:

Indicador	Fórmula	Frequência de mensuração
Frequência de acesso à plataforma	Número de acessos à plataforma/dia	Mensal
Taxa de obras acompanhadas	Nº total de obras em acompanhamento / Número total de obras	Semestralmente
Taxa de participação das empresas supervisoras	Número de empresas aderentes / Número total de empresas	Semestralmente

## 10. ORÇAMENTO

**[Elaborar junto com o coordenador escolhido]**

REALIZAÇÃO:



PARCERIA:



APOIO





# MASTER PLAN

PORTFÓLIO DE PROPOSIÇÕES PARA  
MELHORIA DOS SERVIÇOS OFERTADOS  
PELO PORTO DO PECÉM

PROGRAMA PARA  
DESENVOLVIMENTO  
DA INDÚSTRIA

# Sumário

1. SUMÁRIO EXECUTIVO.....	3
2. JUSTIFICATIVA.....	3
3. OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICOS.....	5
4. ESPECIFICAÇÃO.....	5
5. MAPEAMENTO DE ATORES.....	6
6. PLANO DE RISCO DO PROJETO.....	6
7. COMUNICAÇÃO DO PROJETO.....	7
8. MONITORAMENTO.....	8
9. ARTEFATOS DO PROJETO.....	8
10. CRONOGRAMA.....	9

## 1. SUMÁRIO EXECUTIVO

O Porto do Pecém possui grande importância para o Ceará, tanto em relação a sua localização geográfica, que o coloca em uma situação privilegiada no escoamento de cargas para os grandes mercados consumidores mundiais, quanto devido sua capacidade em operações portuárias eficientes. Considerando isso, em outubro de 2018, a Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém S/A (CIPP S/A), buscando potencializar sua atuação, celebrou uma parceria com o Porto de Roterdã, representada por uma participação holandesa no complexo, que também atuará no conjunto das decisões estratégicas.

A validação da Port of Rotterdam, administradora do Porto de Roterdã, para a administração conjunta da CIPP S/A com o Governo do Estado amplia as chances de o Ceará atrair mais investimentos internacionais, não somente na área portuária, mas no segmento de infraestrutura e da instalação de novas indústrias na região entre São Gonçalo do Amarante e Caucaia, onde está instalado o complexo industrial e portuário.

Na tentativa de auxiliar no direcionamento de recursos para melhorias nos serviços prestados pelo Porto do Pecém, o presente projeto tem como objetivo: Elaborar e apresentar um estudo para identificar os principais entraves para utilização das empresas e propor melhorias para o Porto do Pecém. Os impactos deste projeto se refletirão em um aumento da eficiência do porto, sendo possível melhorias no atendimento das demandas das instituições que o utilizam.

## 2. JUSTIFICATIVA

Comparativamente aos demais modais, o transporte aquaviário é vantajoso para transportar grandes quantidades de carga a longas distâncias, em razão de sua maior capacidade de carregamento e do menor custo operacional por unidade de carga. De acordo com dados do Anuário CNT do Transporte 2018, o transporte aquaviário de longo curso é o principal segmento responsável pela movimentação portuária no Brasil. Entre 2012 e 2016, 74,0% da movimentação portuária no país foi realizada por meio dele; enquanto 21,4%, pela navegação de cabotagem; 4,1%, pela navegação interior; e apenas 0,4%, pelos segmentos de apoio marítimo e portuário. Em razão da sua composição, o transporte aquaviário foi beneficiado pelo bom desempenho do comércio exterior em 2017, movimentando 1,09 bilhão de toneladas no ano (embarque e desembarque) – volume 8,4% maior do que o registrado em 2016.

No estado do Ceará existem dois portos principais, sendo apenas um porto privado e o outro público. Segundo dados da Antaq, em 2018 cerca de 15,9 milhões de toneladas de cargas foram transportadas pelo Terminal Portuário do Pecém, em contrapartida a apenas 4,5 milhões de toneladas do Porto do Mucuripe. Dessa forma, o Terminal Portuário do Pecém se estabelece como o principal porto do Estado, inserido em um complexo industrial e portuário abrangido pela única Zona de Processamento de Exportação (ZPE) em funcionamento no Brasil.

Considerando a importância do Terminal Portuário do Pecém, em outubro de 2018, a Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém S/A (CIPP S/A), buscando potencializar sua atuação, celebrou uma parceria com o Porto de Roterdã, representada por uma participação holandesa no complexo, que também atuará no conjunto das decisões estratégicas.

O Porto de Roterdã é um importante centro logístico na Europa pois recebe os maiores navios do mundo, que dali transferem suas mercadorias – seja a granel ou em contêineres – para navios menores que abastecem outras partes do mundo, ou por rios para a Europa, ou ainda por trilhos ou estrada para o interior europeu.

O Terminal Portuário do Pecém possui uma localização estratégica em relação a mercados consumidores mundiais importantes, bem como faz parte de uma ZPE, refletindo em uma grande demanda por movimentação no Estado. Além disso, com grandes perspectivas para o comércio exterior cearense, a tendência é de que, sem grandes investimentos e/ou ações estratégicas, os portos se tornem cada vez mais congestionados. Diante disto, na tentativa de direcionar a melhoria do serviços para atendimento da demanda, este projeto, proposto por um grupo de especialistas do setor na reunião do projeto Masterplan da Federação das Indústrias do Estado do Ceará, está ligado direta e indiretamente às ações propostas no *roadmap* do setor, de acordo com o quadro abaixo:

Ações diretamente contempladas	Ações indiretamente contempladas
Identificar oportunidades logísticas de acordo com necessidades comerciais	Mapear fluxo de processos portuários para identificação de gargalos
	Realizar benchmarking de estrutura portuária
	Otimizar uso da infraestrutura portuária
	Otimizar serviços prestados na movimentação das cargas

Vale ressaltar ainda que este projeto pretende contribuir para o alcance da visão de futuro construída pelos especialistas do setor no painel da Rota Estratégica do Setor de Logística, a saber: “Logística competitiva e sustentável, com integração dos modais, potencializando o desenvolvimento do Estado” para o segmento aeroviário.

### **3. OBJETIVO GERAL E ESPECÍFICOS**

O objetivo geral deste projeto é: Elaborar e apresentar um estudo para identificar os principais entraves para utilização das empresas e propor melhorias para o Porto do Pecém.

Como objetivos específicos:

- Mapear e realizar um levantamento das demandas das instituições diretamente envolvidas com as operações do Terminal Portuário do Pecém;
- Permitir a criação de um canal de relacionamento com o Porto de Roterdã afim de construir uma relação de longo-prazo;
- Atração de empresas para o entorno do porto decorrente do aumento de desempenho do Terminal Portuário do Pecém.

### **4. ESPECIFICAÇÃO**

Para que este portfólio tenha um efetiva relevância e impacto, lista-se, a seguir, os requisitos mínimos:

- Deve conter proposições estruturadas em termos dos entraves que apresentam para as empresas;
- Deve ter uma apresentação formal;
- Deverá existir uma equipe formada por pesquisadores com conhecimentos e habilidades em coletas e análise de dados, capazes de gerar o material escrito para análise conjunta da CIPP S/A e Porto de Roterdã.

Além disso, este projeto lida com algumas premissas, a saber:

- A CIPP S/A e o Porto de Roterdã deverão estar dispostos a receber essas demandas;
- Requer interesse e disponibilidade das instituições consultadas para participar do desenvolvimento do portfólio, fornecendo as informações necessárias.

As restrições deste projeto são apresentadas a seguir:

- Deve ser realizado no primeiro semestre de 2019, uma vez que o processo de formalização da parceria teve a eficácia estabelecida no fim de 2018.

## 5. MAPEAMENTO DE ATORES

Os atores (instituições) mais indicados a participarem do projeto são apresentados no quadro a seguir:

Instituição
Port of Rotterdam
Companhia de Desenvolvimento do Complexo Industrial e Portuário do Pecém - CIPP S/A
Federação das Indústrias do Estado do Ceará - FIEC
Agência do Desenvolvimento do Estado do Ceará – ADECE
Câmara Setorial de Logística do Ceará
Câmara Setorial de Comércio Exterior e Investimento Estrangeiro - CS COMEX & IE
Conselho Temático de Infraestrutura - COINFRA

## 6. PLANO DE RISCO DO PROJETO

Os riscos mensuráveis no projeto são apresentados no quadro a seguir com suas possíveis causas e prováveis efeitos:

Risco	Causas possíveis	Efeitos prováveis
1. Não obter retorno	Demandas mal elaboradas	Proposições não refletem as reais demandas das instituições
	Porto de Roterdã não acredita nos benefícios do projeto	Gerar falsas expectativas de retorno do projeto nas instituições
2. Gerar animosidade com gerência do Porto de Roterdã	Iniciativa não é bem-vista pelo conselho do Porto de Roterdã	Dificuldade na criação de um relacionamento com o Porto de Roterdã
	Outros projetos têm maior prioridade	Encerramento do projeto

3. Indisponibilidade das instituições consultadas	Instituições não acreditam nos benefícios do projeto	Encerramento do projeto
	Instituições não têm disponibilidade de tempo para participar	Pouca representatividade da elaboração das propostas

## 7. COMUNICAÇÃO DO PROJETO

As atividades de comunicação do projeto, bem como o escopo, participantes e periodicidade são expostos a seguir:

Atividade	Escopo	Participantes	Periodicidade
Comunicação interna	A ferramenta utilizada para acompanhar as informações detalhadas das atividades dos projetos será o quadro digital (Trello). O acompanhamento das informações macro serão através de um quadro físico anexado no Núcleo de Economia e Estratégia (NEE) da FIEC	Pesquisador, coordenador e líder Masterplan (opcional)	Permanente
Comunicação externa	Contato com os Stakeholders do projeto será via e-mail e, posteriormente, telefone. Todos os contatos serão registrados em ferramenta interna de gestão de contatos	Todos os envolvidos	Permanente
Solicitações para o projeto	Quaisquer solicitações formais devem ser feitas somente via e-mail. Portanto, solicitações por	Todos os envolvidos	Permanente

	chats, ligações ou mensagens serão desconsideradas		
Reunião com o coordenador do projeto	Local: FIEC A priorização das atividades será feita por opinião dos especialistas (coordenador do projeto)	Pesquisador, coordenador e líder Masterplan (opcional)	Semanalmente ou, no máximo, quinzenalmente
Metodologia de condução do projeto	O projeto seguirá a metodologia ágil de gestão de projetos chamada Scrum e adaptada às necessidades deste projeto	Todos os envolvidos	Permanente
Sprints	As sprints do projeto serão entregues através de reuniões presenciais Serão realizadas reuniões semanais para atualizar o grupo sobre o andamento das atividades	Pesquisador, coordenador e líder Masterplan (opcional)	21 dias
Stakeholders	Será elaborado um documento com a identificação de Stakeholders O pesquisador e o coordenador do projeto farão uma identificação da relevância dos Stakeholders em alto e médio/baixo impacto para definir o acompanhamento das informações do projeto	Pesquisador, coordenador e líder Masterplan (opcional)	Permanente e revisado semanalmente

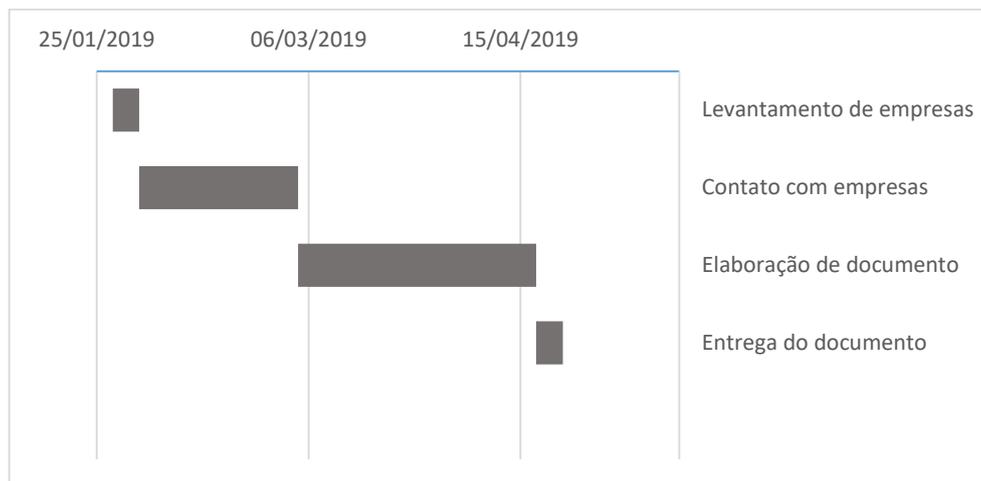
## 8. MONITORAMENTO

## 9. ARTEFATOS DO PROJETO

- Plano de Comunicação

- Plano de Risco
- Plano de Gerenciamento de Escopo do Projeto

## 10. CRONOGRAMA





REALIZAÇÃO:



PARCERIA:

