

PLANO DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL DE VILA VELHA

DIRETRIZES DE PROJETOS

Ficha Catalográfica

Asevila - Associação dos Empresários de Vila Velha
Plano de Desenvolvimento Sustentável de Vila Velha. 120p. : il. color.

Asevila - Associação dos Empresários de Vila Velha.
Rua Luciano das Neves, 209 - Ed. Don Estevam - Sala 506
Centro - Vila Velha - ES - CEP 29100-201
Site: www.asevila.org.br
Telefone: 27 3062-5502

Impressão: GSA Gráfica e Editora
Papel: Capa - Couche Fosco 230g/m²
Miolo - Couche Fosco 115 g/m²

Governo do Município de Vila Velha

Neucimar Fraga

Prefeito

Octaciano Neto

Secretário Municipal de Desenvolvimento Econômico

Conselho Operacional da ASEVILA - Associação dos Empresários de Vila Velha

Anderson Carvalho

Antonio Bispo

Antonio Fonseca

Eustáquio Martins

Geraldo Dadalto

Gilberto Rigolon

José Luiz G. Loureiro

Mario Antonio D. Bazzarella

Salvador V. A. Turco

Sandro Pretti

Consórcio

Ikann

Futura

Prosul

Cepemar

Vila Velha retorna ao mapa de desenvolvimento do Estado

Depois de um longo período de isolamento, em que Vila Velha perdeu a melhor fase de desenvolvimento da história do Espírito Santo, enfim conseguimos restabelecer relações com o Governo do Estado e implantar, no município, um novo modelo de gestão pública, o que nos permitiu planejar o futuro da cidade para que ela cresça de maneira sustentável e ordenada.

Mas para isso, tivemos que percorrer um caminho difícil. Recorremos ao planejamento estratégico e definimos um vasto programa de ações que contém projetos prioritários a serem implantados em diversos setores da cidade nos próximos anos. Além de utilizar novas ferramentas gerenciais, firmamos parceria com a Associação dos Empresários de Vila Velha (Asevila) e criamos um consórcio multidisciplinar de empresas para que, juntos, pudéssemos elaborar uma grande carteira de projetos para serem executados em 10 regiões de Vila Velha.

Essas regiões, que foram estratificadas em função de sua vocação e seu potencial econômico, serão beneficiadas com a implantação de grandes projetos de desenvolvimento, todos fundamentados na sustentabilidade. Nossa meta é melhorar a qualidade de vida da população de Vila Velha e fomentar a geração de empregos, o crescimento econômico, o turismo, a qualificação dos serviços públicos, a mobilidade urbana, a arrecadação municipal, a instalação de novas empresas, a preservação do meio ambiente e a inclusão social.

Graças a esse planejamento, os segmentos empresariais de Vila Velha já anunciaram projetos que, juntos, representam investimentos superiores a R\$ 2,2 bilhões nos próximos dois anos. São projetos para atender principalmente aos setores atacadista, automotivo, imobiliário, comercial, logístico, financeiro, tecnológico, têxtil, portuário, hoteleiro e de prestação de serviços. É um considerável conjunto de ações, um passo certo rumo ao futuro, que vai nos ajudar a reposicionar Vila Velha no mapa de desenvolvimento desse novo Espírito Santo.

Neucimar Fraga
Prefeito de Vila Velha

SUMARIO

PALAVRA DO SECRETÁRIO - OCTACIANO NETO	08
PALAVRA DO DIRETOR COORDENADOR DA ASEVILA - ANTONIO FONSECA	09
INTRODUÇÃO	10
1. CENÁRIOS DE REFERÊNCIA	11
1.1 - CONSIDERAÇÕES INICIAIS	11
2. A NOVA ECONOMIA CAPIXABA	12
3. ESPÍRITO SANTO 2025 COMO REFERÊNCIA	13
4. UMA VISÃO DO CONTEXTO INTERNACIONAL	14
4.1 - ASCENSÃO DE PAÍSES EMERGENTES	14
5. CENÁRIO NACIONAL	15
5.1 - A RECONFIGURAÇÃO ECONÔMICA E ESPACIAL: NOVOS ESPAÇOS DINÂMICOS	15
5.2 - INSERÇÃO COMPETITIVA E CAPACIDADE DE INOVAÇÃO	15
5.3 - TENDÊNCIAS MAIS RECENTES	15
6. ESPÍRITO SANTO - TENDÊNCIAS RELEVANTES	16
6.1 - EXPANSÃO DAS ATIVIDADES DO SETOR DE GÁS E PETRÓLEO	16
6.2 - O PAPEL DAS COMMODITIES	16
6.3 - A IMPORTÂNCIA DA LOGÍSTICA	17
6.4 - INTERIORIZAÇÃO DO DESENVOLVIMENTO	17
6.5 - CRESCIMENTO DO CONTEXTO	18
7. O CONTEXTO METROPOLITANO	19
7.1 - ASPECTOS GEOGRÁFICOS	19
7.2 - DEMOGRAFIA REGIONAL E OCUPAÇÃO TERRITORIAL	19
7.3 - BASE PRODUTIVA	20
7.4 - GERAÇÃO DE EMPREGO	21
7.5 - EVOLUÇÃO DO EMPREGO FORMAL NA REGIÃO METROPOLITANA DE 1996 A 2007	21
7.6 - INVESTIMENTOS E PROJETOS ESTRUTURANTES	22
8. O MUNICÍPIO DE VILA VELHA	24
8.1 - INTRODUÇÃO	24
8.2 - CARACTERIZAÇÃO SOCIOECONÔMICA DE VILA VELHA: HISTÓRICO E ATUAL	24
8.3 - DEMOGRAFIA	24
8.4 - IDH - ÍNDICE DE DESENVOLVIMENTO HUMANO	29
8.5 - SAÚDE	30
8.6 - EDUCAÇÃO	30
8.8 - POBREZA E INDIGÊNCIA	31
8.9 - CONSUMO DAS FAMÍLIAS - POTENCIAL DE CONSUMO	32
8.10 - CLASSE SOCIAL	33
8.11 - ESTRUTURA EMPRESARIAL	34
8.11.1 - UNIDADES LOCAIS	34
8.11.2 - PESSOAS OCUPADAS	35
8.11.3 - MERCADO DE TRABALHO FORMAL	36
8.12 - FINANÇAS MUNICIPAIS	39
9. DINÂMICA ECONÔMICA SOB A ÓTICA DE ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS	42
9.1 - METODOLOGIA PARA IDENTIFICAÇÃO E AVALIAÇÃO DOS ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS	42

10. ANÁLISE E AVALIAÇÃO DE OPORTUNIDADES	47
10.1 - CONTEXTO GERAL DE INVESTIMENTOS PREVISTOS	47
10.2 - CARTEIRA DE PROJETOS ESTRATÉGICOS PARA O DESENVOLVIMENTO DE VILA VELHA _	47
10.3 - PROJETOS ESTRATÉGICOS E SEUS IMPACTOS NO MUNICÍPIO DE VILA VELHA	48
10.3.1 - IMPACTOS AVALIADOS A PARTIR DAS HIPÓTESES DE CONTEXTO	49
10.4 - IMPACTOS ESTIMADOS	51
10.4.1 - CONSIDERAÇÕES METODOLÓGICAS	51
11. A DINÂMICA URBANA DO MUNICÍPIO DE VILA VELHA	53
12. PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DE VILA VELHA	55
DESENVOLVIMENTO SISTEMA PORTUÁRIO	55
DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL - INDUSTRIAL/LOGÍSTICO	62
DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL - CORPORATIVO	67
DESENVOLVIMENTO RESIDENCIAL	70
DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL	73
PROJETOS	84
PROJETO 01 - TERMINAIS PORTUÁRIOS	84
PROJETO 02 - CENTRO TURÍSTICO DA PRAINHA	87
PROJETO 03 - CENTRO E CANAL BIGOSSO - BOULEVARD VILA VELHA	91
PROJETO 04 - JOCKEY CLUBE	94
PROJETO 05 - RODOVIA DARLY SANTOS E VALE ENCANTADO	97
PROJETO 06 - MATA DO EXÉRCITO	100
PROJETO 07 - GRANDE TERRA VERMELHA	103
PROJETO 08 - FAIXA LITORÂNEA SUL	106
PROJETO 09 - AEROPORTO DE VILA VELHA	109
PROJETO 10 - DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL - BR101	113
CONSIDERAÇÕES FINAIS	115
EQUIPE TÉCNICA	116
AGRADECIMENTO	117

A Retomada do Desenvolvimento de Vila Velha

A ocupação do solo da cidade de Vila Velha tem no Rio Jucu um importante marco. Basicamente, a urbanização da cidade aconteceu - e acontece - ao norte do Rio Jucu, e teve nos investimentos em mobilidade urbana os motivos principais para que 80% da população vivesse em apenas 30% do território municipal. A inauguração do bonde (1912), a Ponte Florentino Ávidos/ 5 Pontes (1928), a Rodovia Carlos Lindenberg (1951) e a Terceira Ponte (1989) são os principais investimentos viários da história da cidade. Todos ao norte do Rio Jucu.

O município detinha mais de 10% do PIB capixaba no ano 2000 e hoje este número é de apenas 7%. Perdemos importância econômica e o desenvolvimento pífio nos últimos anos tem razões reais: sistema viário dependente da nossa capital, ausência de pólos empresariais industriais e de serviços, especulação imobiliária e estrutura fundiária superconcentradas. Esses motivos consolidaram Vila Velha como uma “cidade-dormitório”.

Para reverter este quadro, a ASEVILA fez um amplo estudo histórico-econômico da cidade, identificou os entraves para um desenvolvimento mais efetivo e sustentável e definiu uma carteira com 10 projetos estruturantes. Neste estudo, foram entrevistados muitos dos mais relevantes atores empresariais, do setor público e do terceiro setor da cidade.

Para a implementação desta carteira de projetos, a parceria efetiva com o Governo do Estado do Espírito Santo é condição sine qua non. O sucesso deste plano irá recolocar Vila Velha no mapa dos investimentos privados do Espírito Santo, ampliará a importância da cidade por meio de um novo patamar de geração de PIB e, a partir de 2012, aumentará a geração de orçamento público municipal próprio.

Secretário de Desenvolvimento Econômico de Vila Velha
Octaciano Neto

Rumo ao desenvolvimento

Exercitar a cidadania com qualidade técnica, visão social e econômica. Esses são os pilares do Plano de Desenvolvimento Sustentável de Vila Velha que ajudaram a identificar as principais áreas com potencial para a promoção do crescimento econômico e social da cidade. A Associação de Empresários de Vila Velha (Asevila) lança este audacioso estudo com o objetivo de identificar dez projetos prioritários e as estratégias necessárias de atuação na área de logística, no setor industrial, comércio e serviços, além do turismo e do setor de habitação.

Para isso, realizamos um estudo aprofundado, que contou com o envolvimento de vários atores da iniciativa pública, privada e sociedade para construção de um projeto com bases sustentáveis, voltado, sobretudo, para o desenvolvimento da cidade. O documento se baseou também em diretrizes do plano estratégico estadual ES 2025, mas com foco nas necessidades do município. Nesse momento em que o Estado está se ordenando para crescer de forma consciente e direcionada, a contribuição de Vila Velha, maior município da Grande Vitória, ajudará a fortalecer e solidificar as bases do desenvolvimento capixaba.

Os projetos avaliados para alavancar as potencialidades de Vila Velha foram: a criação de terminais portuários, do centro cultural da Prainha, o incentivo à implantação de empresas nas regiões do Centro, Praia da Costa e Itaparica, a valorização da região do Jockey no setor imobiliário, bem como a região de Terra Vermelha, o investimento na área da Rodovia Darly Santos/Vale Encantado, a implantação de condomínios industriais e logísticos na expansão da Darly Santos, a construção de condomínios residenciais horizontais e empreendimentos hoteleiros do tipo resort na faixa litorânea sul, a delimitação de uma área para construir um aeroporto industrial e o desenvolvimento de um pólo industrial e logístico na área da BR 101, em Seringal.

A Asevila se sente muito honrada com os resultados deste projeto. Aproveitamos o ensejo para agradecer a todos os parceiros que contribuíram para a realização deste trabalho, já posicionado como imprescindível para o crescimento responsável de Vila Velha.

Diretor Coordenador - ASEVILA
Antonio Fonseca

INTRODUÇÃO

Apesar da representatividade histórica de Vila Velha e das diversas potencialidades observadas durante a elaboração deste plano, observa-se que pouco foi realizado no sentido de mantê-la como uma vigorosa economia dentre os demais municípios do Estado do Espírito Santo. Sendo assim, esta lacuna de planejamento econômico e urbano trouxe sérias seqüelas para o desenvolvimento econômico do município, em especial, a perda de competitividade para os demais municípios da Região Metropolitana da Grande Vitória (RMGV).

Vale destacar que muitos outros aspectos contribuíram para a conformação da situação atual de Vila Velha e da RMGV como um todo. Tais aspectos configuraram especialidades que foram absorvidas por cada município da RMGV: Vitória, por ser a capital do Estado e, por conta disso, abrigar os principais órgãos institucionais, consolidou-se como o pólo de serviços da RMGV; Serra, por conta de ações planejadas na década de 70 e 80, tornou-se o grande distrito industrial da RMGV; Cariacica, embora não tenha apresentado o mesmo vigor de Serra, também evoluiu para se afirmar um grande competidor no segmento logístico e de comércio exterior; e Vila Velha, por conta de sua privilegiada posição geográfica e por conter o maior contingente populacional do Estado, consolidou-se como “cidade-dormitório”.

Obviamente que esta não é a única vocação do município, e muito se pode tirar partido de tal condição. Vila Velha apresenta uma série de vocações e potencialidades que podem ser exploradas sustentavelmente nos diversos segmentos econômicos, e que, se mantidas as atuais iniciativas e ambiência políticas, somadas ao empenho da classe empresarial, lhe resgatará sua auto-estima e a sua posição de destaque nos cenários capixaba e nacional.

O objetivo do Plano de Desenvolvimento Sustentável é identificar as vocações e potencialidades de Vila Velha, fomentá-las e desenvolver mecanismos visando atribuir as elas conceitos e valores factíveis que proporcionem o desenvolvimento econômico e urbano do município, no curto, médio e longo prazos, a partir dos cenários vislumbrados para o município, estado e país. Na prática, significa a proposição de projetos que não só promovam a geração de emprego e renda, mas, sobretudo, mantenham as receitas geradas pelas atividades econômicas em Vila Velha, de maneira que o município tenha condições de reinvestir os recursos gerados com o aumento na arrecadação em novos projetos, criando um círculo virtuoso.

Tratando-se de um trabalho complexo e multidisciplinar, um consórcio foi formado por 4 empresas para que juntas pudessem estruturar e fundamentar o Plano sob todas as suas vertentes:

- Desenvolvimento urbano e imobiliário - Ikann;
- Análise sócio-econômica - Futura;
- Aspectos logísticos e sistema viário - Prosul;
- Aspectos e impactos ambientais - Cepemar.

A iniciativa foi patrocinada pela Associação dos Empresários de Vila Velha (**ASEVILA**) seguindo a filosofia já implementada pelo Espírito Santo em Ação. A proposta é que este Plano, representando a canalização dos anseios e expectativas da sociedade vilavelhense em seu sentido mais amplo, seja usado como um instrumento que oriente as ações políticas da atual e futuras gestões.

1. CENÁRIOS DE REFERÊNCIA

Os Cenários de Referência, a seguir apresentados, têm o objetivo de contextualizar o município de Vila Velha desde um maior nível de abrangência - a economia internacional - passando pela inserção da economia brasileira e pelo “espaço” de inserção da economia capixaba e descendo ao papel da Região Metropolitana enquanto “território” de articulação e integração.

A crise poderá funcionar como fator de retardo - desaceleração - do processo de crescimento e desenvolvimento da economia capixaba, porém, não lhe tirará a perspectiva de consolidação de um novo ciclo de desenvolvimento, tal como previsto no Plano de Desenvolvimento do Espírito Santo - ES 2025 -, no médio e longo prazos.

1.1 - Considerações Iniciais

Não necessariamente na ordem, os seguintes conhecimentos prévios, princípios e teses serviram de orientação para a produção dos cenários:

- O desempenho recente da economia capixaba foi centrado na dinâmica urbano industrial, tendo como epicentro a Região Metropolitana. Ou o seu crescimento se deu numa lógica metropolitana e centrado em atividades industriais e de comércio exterior.

- No entanto, o dinamismo urbano da maioria dos municípios do interior é dependente de atividades agrícolas. Em 2000, 53,4% do total das pessoas ocupadas nos municípios com até 20.000 habitantes urbanos eram ligados às atividades agrícolas. Esse percentual passa para 30% na faixa que vai de 20.000 a 50.000. Ressalta-se que 87% dos municípios capixabas têm população urbana abaixo de 50.000.

- Na maioria desses municípios existe ainda uma incipiente base industrial de micro e pequenas empresas e a maioria delas produzindo produtos cujos mercados dependem da expansão ou desconcentração da renda nos mercados local e nacional.

- O modelo de inserção competitiva do Brasil integrou parcelas pequenas do território estadual - como também em nível nacional. No Espírito Santo restringiu-se à Região Metropolitana.

- Um novo modelo, mais desconcentrado, deverá passar por um processo de fortalecimento da INTEGRAÇÃO com os mercados locais e nacional. Essa estratégia deverá qualificar porções do território do interior do Estado para o mercado internacional.

2. A NOVA ECONOMIA CAPIXABA

A economia capixaba se encontra diante de um processo de transformação que a alçará a um novo patamar de complexidade, diversidade e integração interna e externa - nacional e internacional -. Já podemos perceber sinais nítidos de uma “nova” economia capixaba, que, sem se desgarrar do seu passado ou mesmo negá-lo, incorpora novos valores e abre novas frentes de expansão. Na verdade, ela emerge da velha economia, que a molda nos seus fundamentos e trajetória, mas a distingue na sua capacidade de aprendizado e de avançar.

É comum não darmos conta de perceber o novo que acontece ao nosso redor, seja em qualquer campo de observação. No mundo econômico não é diferente. As transformações são tão rápidas que o novo passa despercebido ao ser incorporado no curso do dia-a-dia. Além disso, muitas vezes, os resultados demonstrados em números não refletem de forma clara e objetiva as mudanças que ocorrem nas entranhas do mundo produtivo, em especial aquelas de natureza qualitativa. E no mundo produtivo capixaba muita coisa nova está acontecendo, seja na agricultura, na indústria, nos serviços e nas grandes empresas. Trata-se de uma verdadeira “revolução”, que inicialmente operou de maneira silenciosa, mas que agora já começa a apresentar a sua pujança.

Essa nova economia capixaba pode ser vista, por exemplo, através do setor de mármore e granito, que se apresenta hoje como um arranjo produtivo maduro, capaz de enfrentar mercados exigentes, ou de um setor moveleiro, que de forma surpreendente também se abre aos mercados de outros países, integrando-se à lógica exportadora da economia capixaba através da incorporação de tecnologias, capacidade empreendedora e processos inovadores de produção. Não há como deixar de registrar também o mosaico de iniciativas inovadoras que acontecem na agricultura capixaba, seja na sua tradicional cultura, o café, seja na fruticultura, na avicultura, na aquíicultura, etc.

Além disso, numa nova relação, as grandes empresas e os grandes negócios se colocam mais presentes e mais parceiros no processo de construção dos fundamentos dessa nova economia capixaba. E é nessa lógica que vemos também o novo “grande negócio” chamado gás e petróleo. Dele poderemos tirar muito proveito, não somente em termos de oportunidades de emprego e renda, mas principalmente no que esse novo negócio poderá gerar de base tecnológica e capital humano avançado, aquele que fará a diferença no futuro bem próximo. E será exatamente pela estratégia de diferenciar-se, de qualificar-se para o novo e através do novo que a economia capixaba encontrará o seu espaço no contexto de um mundo cada vez mais competitivo.

Assim, a construção da Ferrovia Litorânea Sul vem para potencializar ainda mais essa dinamização verificada na economia capixaba através de impactos positivos proporcionados por uma interligação eficiente das regiões norte e sul do Estado, distribuindo de forma mais uniforme o crescimento econômico vivido pelo Espírito Santo.

Do ponto de vista da territorialidade do processo de desenvolvimento é esperada uma inserção mais qualificada da Região Metropolitana a partir dos papéis específicos dos municípios que a compõem. Isto, sem perder de vista a necessidade de um inserção mais incisiva das demais regiões do Espírito Santo.

Assim, o Município de Vila Velha deve ser pensado e percebido como parte integrante desse processo, podendo ser-lhe reservado oportunidades que lhe garantam um desenvolvimento sustentável.

Essa perspectiva, portanto, deverá nortear todo o processo de identificação, qualificação e priorização de propostas de desenvolvimento, em especial no campo dos negócios - atuais e novos.

Esse processo, em termos metodológicos, pressupõe um “olhar” de fora para dentro. Exatamente no sentido de ver as oportunidades como “janelas” ou até “portas” abertas a partir do contexto - cenário de referência -. Trata-se, portanto, de uma leitura, análise e avaliação que toma como referência uma visão macro, enquanto espaço de oportunidades localizadas. E nesse caso, localizadas no Município de Vila Velha.

3. ESPÍRITO SANTO 2025 COMO REFERÊNCIA

Nas palavras do próprio governador, o Espírito Santo 2025 é um plano construído com a parceria do governo e da sociedade, é um plano construído sob o escopo da parceria, e tem a finalidade de apontar um novo ciclo de desenvolvimento para o Estado, baseado nas formas mais modernas de gestão do espaço público, levando em consideração a integração competitiva global e local, a diversificação da economia agregando valor ao produto, tendo esses elementos como base um capital humano, social e institucional de alta qualidade. Ou seja, mais do que um plano para o futuro é uma agenda da gestão do dia-a-dia da administração pública estadual.¹

São quatro os pilares de sustentação desse plano:

- a - a erradicação da pobreza e a redução das desigualdades para a ampla inclusão social;
- b - o desenvolvimento do capital humano capixaba segundo padrões internacionais de excelência;
- c - a diversificação econômica, agregando valor à produção e ao adensamento das cadeias produtivas;
- d - o desenvolvimento do capital social e o uso de práticas democráticas e republicanas por parte das instituições públicas.

Com essa visão de futuro, o Espírito Santo quer erradicar a pobreza, alcançando índices semelhantes a países de Primeiro Mundo, ter escolaridade equivalente à da população da Finlândia, promover massiva atração de investimentos produtivos, possuir PIB per capita superior ao da Coréia do Sul e modernizar a gestão pública, prestando serviço de qualidade à população.

¹ Texto de abertura do Plano de Desenvolvimento do Espírito Santo - ES 2025

4. UMA VISÃO DO CONTEXTO INTERNACIONAL

4.1 - Ascensão de países emergentes

No campo econômico, o mundo reconhece cada vez mais a ascensão de países emergentes que, por suas dimensões, têm elevado potencial de ocupar um lugar de liderança no mundo, dentre as quais se destacam China e Índia. Se, por um lado, o crescimento econômico desses países provocará uma significativa expansão da demanda global por commodities industriais - como ferro, aço e minérios - e energia (especialmente petróleo), podendo impactar positivamente a economia capixaba, por outro lado poderá ocasionar uma gradual transferência do eixo mais dinâmico da economia mundial do Oceano Atlântico para o Pacífico.

Esse cenário não tende a ser invalidado pela crise que se abate atualmente na economia internacional. O mais provável é que na retomada do crescimento esses países chamados emergentes estejam posicionados em situações estratégicas mais vantajosas.

Esse aspecto pode ser visto como uma ameaça para o Espírito Santo na medida em que o Estado, dada a sua posição geográfica, está orientado para o comércio exterior via Atlântico. Como consequência, se tornará cada vez mais necessário o investimento em tecnologia nos sistemas produtivo e logístico, como ferrovias e portos, para que o Estado se mantenha competitivo e possa fazer frente a essa nova tendência.

Essa tendência deverá manter-se mesmo com a crise mundial que está afetando mais fortemente os países desenvolvidos.

A tabela a seguir apresenta a trajetória de crescimento da economia mundial nos últimos dezoito anos, com forte participação dos países emergentes, dentre os quais a China, Índia e Coreia, e o próprio Brasil, mais recentemente.

Abrangência	1991-2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Mundo	3,1	1,9	2,7	4,0	3,4	3,9	3,8	2,9
Países desenvolvidos	2,6	1,3	1,9	3,0	2,4	2,8	2,5	1,6
Países em desenvolvimento	4,8	3,9	5,4	7,2	6,6	7,1	7,3	6,4
África	2,9	3,7	4,9	5,4	5,7	5,6	5,8	6,0
América Latina	3,1	-0,5	2,2	6,2	4,9	5,6	5,7	4,6
China	10,3	9,1	10,0	10,1	10,4	11,1	11,4	10,0
Índia	5,9	3,6	8,3	8,5	8,8	9,2	9,7	7,6

Fonte: UNCTAD Secretariat calculation, baseado na UNCTAD Handbook Statistic database.

O crescimento da economia mundial foi acompanhado por um processo acelerado de globalização, representado pela intensificação das relações comerciais entre os países. A tabela 2 a seguir mostra a evolução do comércio internacional, com destaque para a China.

Abrangência	Volume Importado						Volume Exportado					
	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2002	2003	2004	2005	2006	2007
Mundo	4,5	6,3	11,4	5,2	8,1	5,5	4,2	7,7	12,1	7,0	7,3	5,8
Países desenvolvidos	2,3	3,1	8,4	4,9	7,7	2,8	3,0	5,1	9,0	5,9	5,8	2,3
Países em desenvolvimento	8,8	12,9	16,7	6,3	9,2	9,3	6,6	12,9	18,4	8,5	8,9	10,8
África	5,5	10,4	8,6	-0,2	2,4	2,2	6,3	16,0	16,4	9,8	6,5	5,9
América Latina	0,5	4,0	9,6	5,0	4,2	4,6	-7,0	1,2	14,1	10,3	13,0	14,2
China	24,0	35,3	33,0	26,2	24,4	23,3	22,5	35,2	25,9	7,5	11,5	16,1
Índia	17,4	13,6	19,5	14,8	10,5	12,3	10,4	18,7	19,4	20,8	6,6	13,1

Fonte: UNCTAD Secretariat calculation, baseado na UNCTAD Handbook Statistic database.

No bojo do processo de globalização e também como parte de sua construção aconteceram fenômenos, sobretudo de natureza tecnológica - tecnologias de informação e comunicação etc. - que mesmo com a crise ou até em razão dela, estarão ainda mais fortemente presentes no retorno da normalidade.

Assim é esperado, por conta da própria crise, que no processo de reconstrução da economia mundial, e consequentemente dos países, sejam também intensificados os processos de reestruturação econômica em novas bases e com maior conteúdo inovador. Isso acontecerá não somente no campo da produção industrial, mas principalmente em áreas como de infraestrutura, serviços de logística. Tudo no sentido de ampliar a capacidade competitiva.

É nesse ambiente que o Brasil deverá se inserir, bem como as economias estaduais. E é a partir dessa perspectiva que a Região Metropolitana de Vitória e nela o Município de Vila Velha deverá ser pensado e percebido. Será entendido, assim, como seu espaço de inserção.

5. CENÁRIO NACIONAL

Do ponto de vista nacional, o ritmo e a forma de desenvolvimento são os primeiros condicionantes e os mais fortes. Se o País cresce, as possibilidades de crescimento no Espírito Santo são maiores do que se o País enfrentar uma situação de recessão, por exemplo. Mas, o crescimento do Brasil depende do contexto mundial, e dos movimentos próprios de sua economia.

5.1 - A reconfiguração econômica e espacial: novos espaços dinâmicos

Nesse sentido, um forte condicionante nacional é o processo de reconfiguração econômica e espacial. Nas duas últimas décadas observa-se a emergência de um conjunto de alterações significativas nos padrões de localização das atividades produtivas. Se, historicamente, os investidores buscaram os grandes centros motivados pelas economias de aglomeração, essa preferência tem se reduzido progressivamente, provocando uma desconcentração espacial da base produtiva nacional.

A tabela a seguir mostra o desempenho das economias das grandes regiões do país e de alguns estados. Observa-se uma tendência de crescimento maior das economias das regiões Centro-Oeste, Norte e Nordeste, em detrimento das demais.

Discriminação	1985-2006	1994-2006	2002-2006
Espírito Santo	3,8	4,4	5,0
Minas Gerais	2,2	1,9	2,3
Rio de Janeiro	2,1	2,9	3,8
São Paulo	2,2	2,6	3,1
Bahia	1,2	2,3	3,0
Região Centro-oeste	5,5	5,8	7,2
Região Norte	3,9	2,7	4,3
Região Nordeste	2,2	2,9	3,4
Região Sul	2,3	1,5	2,4
Região Sudeste	2,2	2,6	3,2
Brasil	2,5	2,7	3,4

Fonte: IPEA, PIB real a preços de 2000. Valores deflacionados pelo deflator implícito do pib nacional.

Esse movimento de interiorização do desenvolvimento é motivado por uma série de fatores, dentre os quais o aumento dos índices de economias de aglomeração nos grandes centros.

5.2 - Inserção Competitiva e Capacidade de Inovação

Um desses gargalos encontra-se no grau de inserção da economia brasileira na economia mundial e sua capacidade de inovação. A constituição de mercados globais traz consigo um aumento da concorrência entre os agentes econômicos, por meio da aceleração na adoção de inovações tecnológicas e organizacionais, entre outros fatores.

A inserção favorável do Brasil no mercado exterior ajuda o Espírito Santo, que é um dos principais corredores de saída da produção nacional, e favorece o desenvolvimento da sua base exportadora, em especial a atração de novos investimentos.

5.3 - Tendências mais recentes

Fatores novos estão surgindo que poderão influenciar processos decisórios de investimentos, dentre os quais podem ser listados:

Reconfiguração da logística nacional, com o favorecimento de estruturas mais modernas e eficientes. Nesse aspecto, saem na frente Estados como São Paulo. Exemplo dessa tendência pode ser encontrado nos novos movimentos das montadoras em direção ao Estado de São Paulo.

Além disso, caso passe a reforma tributária, delinea-se um cenário de reconcentração de investimentos por conta do esgotamento das fontes fiscais de atração.

Para o Espírito Santo pode representar oportunidades, mas também ameaças, principalmente em relação à logística de integração com os grandes mercados nacionais e também internacionais. É bom lembrar que o Espírito Santo é hoje superavitário tanto em relação ao comércio internacional, quanto nacional. Daí decorre a grande importância da logística.

A evolução da economia do Espírito Santo depende em grande parte do comportamento de condicionantes externos, mas também do movimento de um conjunto de fatores internos. Trata-se de processos atuais ou potenciais que tendem a provocar alto impacto e que devem ser considerados em uma reflexão/construção da melhor estratégia para o seu desenvolvimento no longo prazo.

6. ESPÍRITO SANTO - TENDÊNCIAS RELEVANTES**6.1 - Expansão das atividades do setor de gás e petróleo**

O principal condicionante interno do futuro do Espírito Santo, de uma perspectiva de longo prazo, relaciona-se à expansão das atividades do setor petróleo que é esperada para os próximos anos. As recentes descobertas de novos campos de petróleo e gás, mais particularmente em sua plataforma marítima, demonstram que o setor possui elevado potencial de crescimento (em torno de 400 a 500 mil barris/dia nos próximos 5 anos) no Estado.

Com isso, existe grande expectativa de que as atividades de exploração, extração, transporte e beneficiamento de óleo e gás gerem profundas mudanças na economia capixaba, não apenas pelo impacto direto que o crescimento do setor terá sobre o PIB estadual, mas também pela possibilidade de irradiação para outras cadeias.

Naturalmente tais atividades estarão concentradas no litoral e preponderantemente na Região Metropolitana, e podem abarcar uma gama variada possibilidades: logística, serviços industriais os mais diversos, suprimento de alimentos e combustíveis etc.

6.2 - O papel das commodities

As commodities devem permanecer como os principais componentes da pauta de exportação capixaba, conforme apresentado nas tabelas a seguir:

PRODUTO	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Minérios, escórias e cinzas	80.363.604	83.914.254	93.642.346	97.257.808	100.545.963	112.214.181	111.745.989
Ferro fundido, ferro e aço	9.811.481	9.927.959	9.806.313	9.823.321	8.568.750	6.479.822	7.028.021
Pastas de mad ou mat fibrosas celulósicas, ect	2.566.596	3.255.495	3.376.764	3.885.477	4.477.925	4.800.858	5.287.014
Sementes e frutos oleaginosos, grãos, sementes, ect	1.508.479	1.649.507	2.203.264	2.845.141	2.715.988	2.482.232	2.414.038
Resíduos e desperdícios das indústrias alimentares, etc	1.404.294	1.340.694	1.630.807	1.465.338	858.327	944.323	1.081.620
Cereais	28.758	7.486	37.499	4	209.317	1.138.945	788.642
Sal, enxofre, terras e pedras, gesso, cal e cimento	241.034	684.798	673.108	905.261	1.121.317	1.050.576	757.651
Obras de pedra, gesso, cimento, amianto, mica, etc	596.358	296.572	359.678	483.248	617.014	664.444	523.908
Transações especiais	588.805	352.117	251.171	224.730	245.496	252.755	344.417
Café, chá, mate e especiarias	470.465	321.226	226.835	200.734	252.440	271.813	237.258
Papel e cartão, obras de pasta de celul, de papel, etc	89.576	95.437	80.655	104.179	100.063	137.819	132.385
Açúcares e produtos de confeitaria	206.914	146.082	213.641	261.461	197.032	180.585	70.900
SUBTOTAL	97.876.363	101.991.627	112.502.081	117.456.700	119.909.631	130.618.354	130.411.841
% dos Principais Produtos no Total Exportado	99,8%	99,8%	99,8%	99,9%	99,9%	99,9%	99,9%
Outros	173.519	187.412	178.524	136.375	165.110	103.343	84.609
TOTAL GERAL	98.049.882	102.179.040	112.680.607	117.593.076	120.074.742	130.721.698	130.496.451

Fonte: Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior

Tabela 5 - EMBARQUE REALIZADO ATRAVÉS DO COMPLEXO PORTUÁRIO DO ESPÍRITO SANTO, SEGUNDO PORTOS (2000-2007) - em t								
Porto	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007
LONGO CURSO								
Barra do Riacho	2.112.797	2.130.845	2.322.249	2.796.390	3.080.525	3.450.998	4.329.061	4.582.486
Praia Mole	6.762.628	6.779.045	7.485.370	7.228.146	6.577.096	5.978.200	5.759.688	5.355.017
Regência	-	-	-	-	-	-	-	-
Terminal Norte Capixaba	-	-	-	-	-	-	-	-
Tubarão	71.014.412	66.525.669	73.531.303	74.571.296	82.267.291	84.145.663	92.184.127	102.238.259
Ubu	14.502.306	11.608.347	14.863.550	16.350.027	16.319.402	15.484.139	15.963.507	16.421.763
Vitória e Term. da baía de Vitória (*)	3.871.143	3.570.234	3.957.409	4.183.262	5.151.980	5.347.597	5.281.259	4.275.5
SUBTOTAL	98.263.286	90.614.140	102.159.881	105.129.121	113.396.294	114.406.597	123.517.642	132.873.112
CABOTAGEM								
Barra do Riacho	-	-	-	-	-	49.328	45.268	-
Praia Mole	83.058	40.535	25.716	104.605	315.934	532.762	460.319	401.116
Regência	545.822	1.056.724	1.356.144	1.418.116	1.077.545	947.449	248.647	-
Terminal Norte Capixaba	-	-	-	-	-	-	672.297	941.893
Tubarão	-	-	-	-	-	-	-	-
Ubu	-	-	-	-	-	-	-	-
Vitória e Term. da baía de Vitória (*)	40.886	187.568	320.760	276.423	295.601	350.116	447.080	441.803
SUBTOTAL	669.766	1.284.827	1.702.620	1.799.144	1.689.080	1.879.655	1.873.611	1.784.812
LONGO CURSO + CABOTAGEM								
Barra do Riacho	2.112.797	2.130.845	2.322.249	2.796.390	3.080.525	3.500.326	4.374.329	4.582.486
Praia Mole	6.845.686	6.819.580	7.511.086	7.332.751	6.893.030	6.510.962	6.220.007	5.756.133
Regência	545.822	1.056.724	1.356.144	1.418.116	1.077.545	947.449	248.647	-
Terminal Norte Capixaba	-	-	-	-	-	-	672.297	941.893
Tubarão	71.014.412	66.525.669	73.531.303	74.571.296	82.267.291	84.145.663	92.184.127	102.238.259
Ubu	14.502.306	11.608.347	14.863.550	16.350.027	16.319.402	15.484.139	15.963.507	16.421.763
Vitória e Term. da baía de Vitória (*)	3.912.029	3.757.802	4.278.169	4.459.685	5.447.581	5.697.713	5.728.339	4.717.390
TOTAL GERAL	98.933.052	91.898.967	103.862.501	106.928.265	115.085.374	116.286.252	125.391.253	134.657.924

Fonte: CODESA

*Os terminais da baía de Vitória compreendem: Terminal Flexibrás, Cais de Capuaba, Cais de Paul, dolphins Atalaia e Terminal Dd Granel Líquido.

6.3 - A importância da logística

Já existe um conjunto de investimentos impactantes em execução ou programados na área de logística para os próximos anos, o que terá forte impacto sobre toda a cadeia de comércio exterior do Estado, em especial sobre o setor de serviços ligados ao setor.

Apesar de toda a expectativa quanto ao crescimento econômico do Estado, que para muitos já aparece como algo certo e líquido, a sua efetiva materialização ou potencialização ainda é condicionada pela superação de importantes gargalos estruturais, dentre os quais a logística.

6.4 - Interiorização do desenvolvimento

O Plano de Desenvolvimento do Espírito Santo - ES 2025 - coloca como eixo estratégico o desenvolvimento do interior do Estado. Devem convergir para esse eixo todas as iniciativas e projetos que possam alterar a tendência histórica de concentração da produção e do PIB na Região Metropolitana. A estratégia é dinamizar as economias regionais a partir de suas potencialidades e seus arranjos produtivos já estabelecidos ou em construção.

A tabela a seguir mostra o comportamento das intenções de investimentos em anos recentes e projetadas para o horizonte de 2013. Já se observa uma tendência de deslocamento de investimentos para outras regiões que não a Região Metropolitana.

Tabela 6 - Espírito Santo - Investimentos previstos por período					
Período	Total R\$ Milhões	Evolução (%)	Média Anual R\$ Milhões	Região Metropolitana	%RM
2002-07	19.808,90	100,0	3.961,78	8.703,20	43,9
2003-08	25.548,40	129,0	5.109,68	10.001,70	39,1
2004-09	35.793,00	140,1	7.158,60	14.082,30	39,3
2005-10	44.150,00	123,3	8.830,00	12.980,10	29,4
2006-11	45.298,00	102,6	9.059,60	15.944,90	35,2
2007-12	55.438,00	122,4	11.087,60	18.725,60	33,8
2008-13	66.064,30	119,2	13.212,86	22.313,15	33,8

Fonte: IJNS - Coordenação de Estudos Econômicos

Embora as projeções para o período que vai de 2008-2013 possam estar sendo prejudicadas pela crise, em especial no setor siderúrgico, é razoável admitir a hipótese de que tais investimentos sejam retomados mais adiante no tempo, quando a demanda internacional voltar ao seu curso normal.

6.5 - Crescimento do Contexto

As projeções a seguir apresentadas foram baseadas em tendências observadas na evolução do PIB em nível nacional, sudeste e Estados com os quais o Espírito Santo mantém um maior intercâmbio comercial, bem como também na perspectiva de uma inserção mais forte da economia brasileira no contexto internacional.

Trabalhou-se na perspectiva de um horizonte de longo prazo, onde a crise atual terá um impacto restrito ao período 2009-2011.

	PIB (milhões de R\$)	População	PIB per capita
2006	2.369.797	185.564.212	12.771
2011	2.802.595	194.932.685	14.377
2015	3.278.640	200.881.685	16.321
2020	4.085.781	207.143.243	19.724
2025	5.091.627	212.430.049	23.968
2030	6.345.094	216.410.030	29.320

Fonte: Dados do PIB IPEA. Dados população IBGE. Cálculos Futura.

Valor estimado e projetado do PIB estadual a preços de 2006.

Discriminação	2008-2011	2011-2015	2015-2020	2020-2025	2025-2030
Espírito Santo	3,00	4,87	5,00	4,70	6,00
Minas Gerais	2,50	3,00	4,00	4,00	4,00
Rio de Janeiro	3,00	4,00	4,50	4,50	4,50
São Paulo	3,00	3,00	4,00	4,00	4,00
Bahia	3,00	4,00	4,50	4,50	4,50
Brasil	3,00	4,00	4,50	4,50	4,50

Projeção Futura com base no "trend" histórico e ganhos de competitividade.

Projeção do PIB, população e PIB per capita estadual.

	PIB (milhões de R\$)	População	PIB per capita
2006	52.782.000	3.380.923	15.612
2011	65.410.312	3.549.207	18.430
2015	79.128.040	3.656.068	21.643
2020	100.989.659	3.768.543	26.798
2025	127.055.781	3.863.509	32.886
2030	170.029.296	3.951.887	43.025

Fonte: Dados do PIB IPEA. Dados população IBGE. Cálculos Futura.

Assim, de acordo com a Tabela 09, o único município que tem taxa média geral menor do que a verificada para o Estado, entre 1970 e 2007 é Fundão, com 1,70% de crescimento médio anual da população nesse período.

A Serra se destaca em relação aos demais municípios em relação às taxas de crescimento para todos os períodos, que resultou num aumento de sua participação na população total da Região Metropolitana, conforme demonstrado na Tabela 10.

Município	1970	1980	1991	2000	2007
Vitória	31,80	27,55	22,76	20,32	19,33
Cariacica	24,25	25,08	24,15	22,54	21,94
Fundão	1,95	1,22	0,90	0,90	0,94
Guarapari	5,76	5,11	5,43	6,14	6,03
Serra	4,13	10,95	19,54	22,33	23,72
Viana	2,52	3,11	3,86	3,72	3,54
Vila Velha	29,58	26,98	23,36	24,05	24,50
Total Regional	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: IBGE Censos 1970-2000 e Contagem da População 2007.

Quanto à ocupação territorial da Região, pode-se verificar a partir da Tabela 11 que a população está basicamente concentrada em área urbana.

Abrangência	1970	1980	1991	2000
Cariacica	68,23	97,99	95,10	96,51
Fundão	46,60	62,40	77,32	83,03
Guarapari	46,72	83,47	89,43	93,43
Serra	46,09	97,25	99,31	99,51
Viana	15,39	79,48	90,93	92,79
Vila Velha	98,47	99,50	99,49	99,61
Vitória	99,26	100,00	100,00	100,00
Região Metropolitana	83,14	97,12	97,44	98,19

Fonte: IBGE censos de 1970, 1980, 1991, 2000; Cálculo: Futura

Assim, pode-se verificar também a partir da Tabela 12, que a população assim como o PIB estadual já estavam concentrados na Região Metropolitana antes da década de setenta.

Discriminação	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000
Taxa de urbanização ES	20,93	22,63	31,64	45,14	63,92	74,01	79,52
Taxa de industrialização	4,00	7,00	5,00	17,00	34,00	35,00	37,00
População metropolitana	7,00	8,20	13,50	26,20	37,30	43,70	46,40
Pib Metropolitano	-	-	-	55,00	55,90	63,00	63,13

Fonte: IBGE; Cálculo: Futura.

7.3 - Base Produtiva

As oportunidades a partir dos Arranjos Produtivos Locais advém do papel que estes representam como fatores de sustentabilidade do desenvolvimento econômico local. Ou seja, dos benefícios locais em termos sócio-econômicos proporcionados pelos arranjos, como uma maior competitividade onde estão inseridos, geração de empregos e etc. Assim pode-se destacar os seguintes elementos de sustentabilidade:

Forte especialização em comércio exterior (prestação de serviços e logística).

Adensamento das cadeias produtivas dos setores metal-mecânico, siderurgia e beneficiamento de minério de ferro.

Presença forte do comércio varejista.

Potencialidade de turismo de eventos e de negócios.

Região especializada na prestação de serviços (saúde e educação).

Concentração de investimentos na região.

7.4 - Geração de emprego

O setor terciário (comércio e serviços) é o mais importante da região no que tange à geração de emprego, correspondendo a 79,3% do total de postos formais de trabalho existentes na região. A indústria, inclusive o ramo da construção civil, soma 20,15% dos postos formais de emprego e a agropecuária, por sua vez, não possui importância na economia regional (0,55%). No total são 465.831 postos de trabalho existentes na região, segundo a RAIS 2007.

Local	Indústria	Construção civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total
Espírito Santo	126.389	47.668	156.392	391.734	29.376	751.559
Cariacica	6.591	2.831	14.647	16.699	155	40.923
Fundão	571	80	520	3.135	151	4.457
Guarapari	861	1.709	5.534	9.384	357	17.845
Serra	22.125	12.542	20.487	39.605	392	95.151
Viana	1.815	247	1.983	4.233	292	8.570
Vila Velha	12.996	5.216	23.281	37.846	282	79.621
Vitoria	13.848	12.446	29.410	162.648	912	219.264
Metropolitana	58.807	35.071	95.862	273.550	2.541	465.831
Importância Regional (%)	12,62	7,53	20,58	58,72	0,55	100,00

Fonte: MTE/RAIS.

7.5 - Evolução do emprego formal na região metropolitana de 1996 a 2007

De 2002 a 2007, o número de empregos formais aumentou na maioria dos municípios da Grande Vitória, com exceção de Fundão. O município da Serra destaca-se no período com um crescimento de 95,01% no número de empregos formais. Vila Velha teve o quarto melhor desempenho no período.

Municípios	1996-07	1996-02	2002-07
Cariacica	90,76	15,48	65,19
Fundão	884,09	898,19	-1,41
Guarapari	73,48	5,72	64,09
Serra	143,68	24,96	95,01
Viana	64,91	-9,40	82,02
Vila Velha	99,90	29,09	54,85
Vitória	50,12	0,51	49,37
Total	86,91	15,10	62,38

Os setores com as melhores taxas de crescimento do emprego formal no período 1996-2007 na região metropolitana foram construção civil e comércio. No município de Vila Velha as menores taxas ficam para os setores agropecuário e indústria, enquanto o comércio lidera o ranking de crescimento do emprego formal no município.

Municípios	Indústria	Construção civil	Comércio	Serviços	Agropecuária	Total
Cariacica	25,80	349,38	107,58	77,18	-20,00	90,76
Fundão	854,03	3409,09	239,55	1285,78	290,38	884,09
Guarapari	9,84	172,42	136,00	27,02	86,79	73,48
Serra	201,68	188,35	227,42	76,47	177,03	143,68
Viana	42,49	341,59	22,43	106,70	229,33	64,91
Vila Velha	42,70	124,02	128,25	109,94	0,00	99,90
Vitoria	4,27	61,32	65,60	54,34	-74,45	50,12
Total	66,13	125,17	110,40	72,66	-9,46	86,91

Fonte: MTE - CAGEC

7.6 - Investimentos e Projetos Estruturantes

Período	Total R\$ Milhões	Evolução (%)	Média Anual R\$ Milhões	Região Metropolitana	% RM
2002-07	19.808,90	100,0	3.961,78	8.703,20	43,9
2003-08	25.548,40	129,0	5.109,68	10.001,70	39,1
2004-09	35.793,00	140,1	7.158,60	14.082,30	39,3
2005-10	44.150,00	123,3	8.830,00	12.980,10	29,4
2006-11	45.298,00	102,6	9.059,60	15.944,90	35,2
2007-12	55.438,00	122,4	11.087,60	18.725,60	33,8
2008-13	66.064,30	119,2	13.212,86	22.313,15	33,8

Fonte: IJSN - Coordenação de Estudos Econômicos

CNAE	Classificação	Milhões R\$	%
11	Extração de petróleo e serviços relacionados	17.987,5	23,8
40	Eletricidade, gás e água quente	12.416,6	19,7
13	Extração de minerais metálicos	8.892,6	14,1
45	Construção	7.673,9	12,2
35	Fabricação de outros equipamentos para transportes	4.345,2	6,9
60	Transporte terrestre	3.724,2	5,9
27	Metalúrgica básica	1.889,4	3,0
63	Atividades anexas e auxiliares dos transportes e agências de viagem	1.351,7	2,1
41	Captação, tratamento e distribuição de água	1.238,2	2,0
34	Fabricação e montagem de veículos automotores, reboques e carrocerias	751,0	1,2
55	Alojamento e alimentação	726,4	1,2
15	Fabricação de produtos alimentícios e bebidas	712,1	1,1
80	Educação	671,6	1,1
	Outros	3.683,9	5,8

Fonte: IJSN - Coordenação de Estudos Econômicos

Área Temática	Projetos prioritários identificados junto às lideranças locais	Ações do ES 2025
Habitação	-	Regularização fundiária, designação de áreas estruturadas para expansão urbana. Desenvolvimento de ações do Projeto Habitar.
Saúde	Construção de mais unidades de Pronto Atendimento na Serra e em Cariacica. Construção de hospitais e descentralização do atendimento hospitalar. Equipar o Hospital Infantil em Vila Velha para realizar cirurgias de alto risco. Transformar a cidade de Vila Velha em um pólo de atendimento de urgência. Qualificação dos profissionais e humanização do atendimento. Políticas na área de saneamento básico.	Descentralização dos serviços de saúde, em especial a instalação de um hospital geral público em Cariacica.

Quadro 01: Ações indicadas no ES 2025 e pelas lideranças locais		
Área Temática	Projetos prioritários identificados junto às lideranças locais	Ações do ES 2025
Formação de Capital Humano	Investimento na qualificação profissional (cursos voltados para os setores em expansão). Construção de escolas técnicas públicas - ênfase na capacitação profissional. Criação de espaços culturais públicos - museus, centros permanentes de apresentação musical e teatral. Construção de creches e escolas. Aumento do número de escolas com aulas em tempo integral. Melhoria na remuneração do corpo docente. Aumento do número de vagas nas escolas (Laranjeiras, Cariacica, Vitória).	Descentralização e qualificação dos serviços de educação e formação profissional.
Segurança Pública	Investimento no sistema prisional. Projetos de prevenção.	Implantação do consórcio intermunicipal de segurança.
Cultura	Reforma do parque da Prainha em Vila Velha.	Disseminação de equipamentos urbanos de lazer, cultura, esportes, meio ambiente e turismo.

Quadro 01: Ações indicadas no ES 2025 e pelas lideranças locais		
Área Temática	Projetos prioritários identificados junto às lideranças locais	Ações do ES 2025
Infra-estrutura econômica (logística, energia e telecomunicações)	Construção de novas vias de acesso aos municípios da região - pontes, túneis e rodovias de contorno Ampliação do aeroporto de Vitória Calçamento e asfaltamento de ruas Urbanização da orla de Vitória Desenvolvimento de um projeto de urbanização para os morros e dos subúrbios.	Melhoria da mobilidade urbana, através da implementação do PDTU, considerando a estratégia de polinucleação e a utilização de fontes alternativas de energia; Expansão da rede de fibra ótica para os demais municípios (Metrovix).
Promoção de investimentos produtivos (diversificação e fortalecimento econômico)	Criação de um pólo industrial em Cariacica. Expansão dos pólos industriais da Serra. Instalação de indústrias em Viana.	Desenvolvimento de um parque tecnológico focado na inovação. Desenvolvimento de cadeias de Serviços Avançados. Instalação de um parque empresarial em Cariacica/Viana. Equipamentos para eventos (feiras, convenções etc.).
Meio ambiente	-	Saneamento (projeto Águas Limpas), drenagem, disponibilidade hídrica.
Outros	Construção de Casa de Passagem em Guarapari para população de rua. Criar parcerias com as universidades na implantação de projetos importantes para o futuro do estado. Conhecer e reconhecer as realidades e as singularidades de cada município da Região.	-

8. O MUNICÍPIO DE VILA VELHA

8.1 - Introdução

Vila Velha faz parte da microrregião mais populosa do Estado, a Microrregião Metropolitana, distando 12 km da capital, Vitória. O município marca o início do povoamento do Espírito Santo, sendo então considerado a capital histórica do Estado.

Após a sede da capitania ter passado para a ilha que atualmente é Vitória, Vila Velha passou cerca de 300 anos sem que houvesse um desenvolvimento maior, já que a maioria dos escassos recursos eram destinados à sede.

Em 1890 foi elevada a município pela Constituição Estadual, sendo que a primeira planta da cidade datada de 1894 dava prioridade para o desenvolvimento do Centro e da Prainha onde eram realizadas as principais atividades do município, portanto obras foram feitas a fim de organizar melhor o espaço urbano.

A maior ocupação e desenvolvimento de Vila Velha está em muito ligada ao fator infra-estrutura, como a construção da Ponte Florentino Avidos (1924-1928), considerada o primeiro impulso ao desenvolvimento urbano, a conclusão da rodovia Carlos Lindenberg (1951), a construção da Rodovia do Sol ao longo do litoral municipal e da Ponte Castelo Mendonça (3ª Ponte), que encurtou a distância da capital.

Dessa forma, houve uma verdadeira explosão demográfica em Vila Velha, que teve sua população quase que multiplicada por 10 entre 1950 e 1996, contando atualmente com cerca de 345 mil habitantes - é a cidade mais populosa do Estado - e uma economia que se destaca entre outros setores, pelo importante pólo industrial existente.

8.2 - Caracterização Socioeconômica de Vila Velha: Histórico e Atual

Ainda que Vila Velha constitua uma unidade político-administrativa é essencial ressaltar que o município não se constitui numa unidade de estudo em si, pois o mesmo não pode ser dissociado da Região Metropolitana da qual é integrante, visto que como fração desta parte maior do território, sofre influências em todos os setores, principalmente os socioeconômicos, da área metropolitana de entorno.

Dessa forma, aqui ainda serão apresentados dados referentes à Região Metropolitana, mas com o foco no município de Vila Velha, com o intuito também de se perceber o modo de inserção do mesmo na Grande Vitória.

Isso impõe que a análise de todas as variáveis relevantes para o município, nos campos econômico, social, demográfico e ambiental, deva ser entendida a partir do exame do objeto maior, a Metrópole, cuja dinâmica se assenta na relação que essa estabelece com sua região de influência e com as demais cidades do País.

Por fim, é preciso atentar para o fato de que as chances e os limites do desenvolvimento do município de Vila Velha estão subordinados às possibilidades abertas pela dinâmica dos espaços intra-urbanos da Metrópole, a qual, por sua vez, tem seu desenvolvimento subordinado à dinâmica dos setores produtivos² na sua área de influência e condicionado pela relação de complementaridade, concorrência e subordinação que a Metrópole estabelece com outras metrópoles brasileiras.

8.3 - Demografia

Aqui serão apresentados dados populacionais até o último censo demográfico realizado pelo IBGE. Isto porque pretende-se aqui analisar as variáveis a partir de séries históricas, suporte não dado pela estimativa para a população municipal de 2007 já que a mesma não disponibiliza dados mais específicos como a população por tipo de domicílio ou sexo.

A população de Vila Velha desde o período considerado (1920), vem apresentando ritmo de crescimento acelerado e aumentos constantes na participação no total da Região Metropolitana.

O que contribuiu para que Vila Velha se tornasse em 2000 a cidade mais populosa da Região Metropolitana, com 345.965 habitantes.

Mesmo com a taxa elevada de crescimento entre 1920 e 1940, pode-se verificar que a maior intensificação da ocupação do município ocorreu a partir da década de 50 onde começaram a ser construídas obras de infra-estrutura relevantes para o desenvolvimento urbano local, como a Rodovia Carlos Lindenberg, a Rodovia do Sol já em 70 e a Terceira Ponte, que podem então serem vistos como fatores importantes para a maior ocupação observada no município a partir de então.

As taxas mais altas de crescimento populacional são, portanto, deste período, chegando em média a 9,33% ao ano entre 1950 e 1960 e 8,17% ao ano entre 1960 e 1970.

O que não se constituiu em fato isolado, visto que todos os municípios apresentaram altas taxas de crescimento populacional principalmente entre 1960 e 1970, assim como o restante do Estado, devido às grandes transformações sofridas pelo mesmo na década de 70, principalmente no setor industrial, com a implantação dos chamados Grandes Projetos.

² Indústria, mineração, agricultura, pecuária, pesca e turismo.

Tabela 20 - Total da População Residente na Região Metropolitana 1920 - 2000

Município	1920	1940	1950	1960	1970	1980	2000
Cariacica	12.036	15.228	21.741	40.002	101.422	189.099	324.285
Serra	6.777	6.415	9.245	9.729	17.286	82.568	321.181
Viana	8.858	7.661	5.896	6.847	10.529	23.440	53.452
Vila Velha	6.098	17.054	23.127	56.445	123.742	203.401	345.965
Vitoria	21.866	45.212	50.922	85.242	133.019	207.736	292.304
Região Metropolitana	55.635	91.570	110.931	198.265	385.998	706.244	1.337.187

Fonte: IBGE

Tabela 21 - Participação dos municípios no total da população da Região Metropolitana 1920 - 2000

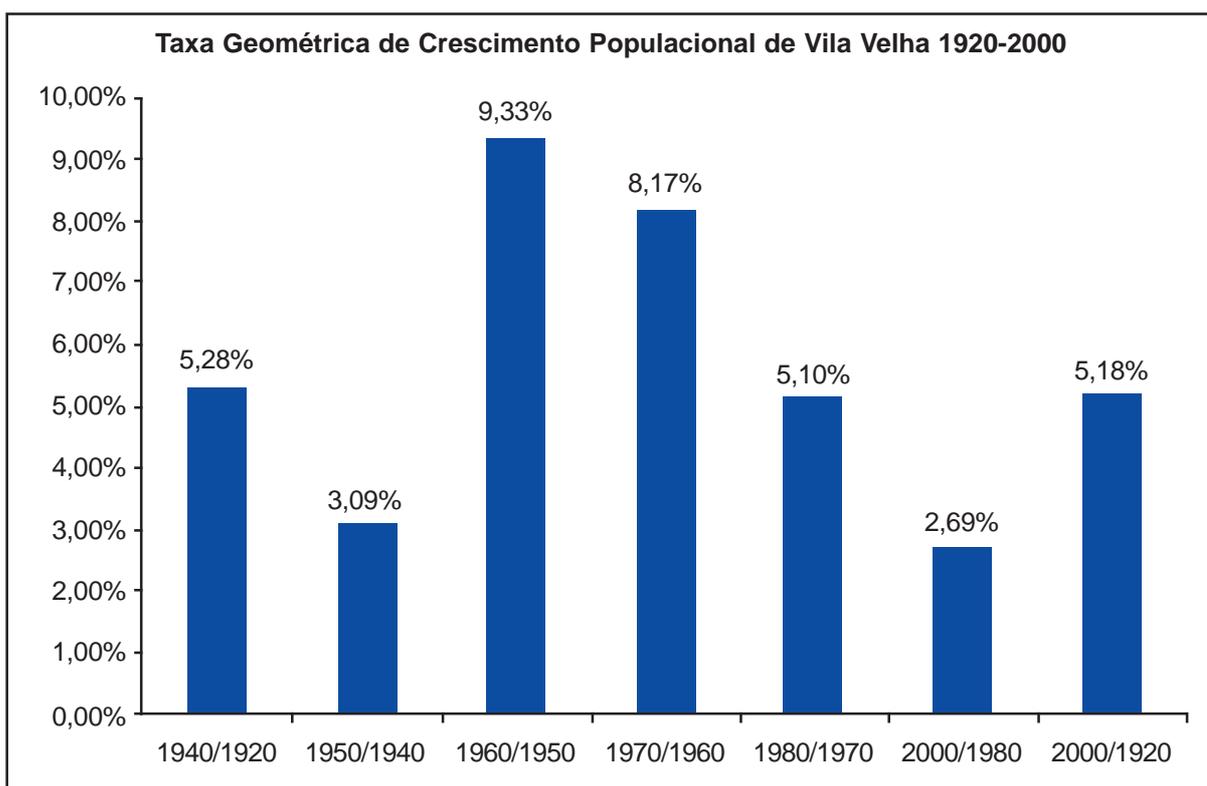
Município	1920	1940	1950	1960	1970	1980	2000
Cariacica	21,63	16,63	19,60	20,18	26,28	26,78	24,25
Serra	12,18	7,01	8,33	4,91	4,48	11,69	24,02
Viana	15,92	8,37	5,32	3,45	2,73	3,32	4,00
Vila Velha	10,96	18,62	20,85	28,47	32,06	28,80	25,87
Vitoria	39,30	49,37	45,90	42,99	34,46	29,41	21,86
Região Metropolitana	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: IBGE

Tabela 22 - Taxa Geométrica de Crescimento da População Residente 1920 - 2000

Município	1940/1920	1950/1940	1960/1950	1970/1960	1980/1970	2000/1980	2000/1920
Cariacica	1,18	3,62	6,29	9,75	6,43	2,73	4,20
Serra	-0,27	3,72	0,51	5,92	16,93	7,03	4,94
Viana	-0,72	-2,58	1,51	4,40	8,33	4,21	2,27
Vila Velha	5,28	3,09	9,33	8,17	5,10	2,69	5,18
Vitoria	3,70	1,20	5,29	4,55	4,56	1,72	3,29
Região Metropolitana	2,52	1,94	5,98	6,89	6,23	3,24	4,05

Fonte: IBGE



Esse movimento de concentração da população na Região Metropolitana reflete as mudanças ocorridas na estrutura demográfica de uma forma geral tanto no Estado como no país, em virtude da modernização da agricultura, da industrialização e urbanização vividas pelo Brasil.

Isso porque com a industrialização do país, os centros urbanos, principalmente a partir das décadas de cinquenta, atraíram sobremaneira a população devido ao elevado número de postos de trabalho gerados desse processo. A ocupação das cidades ainda foi intensificada pelos fatores de expulsão do campo, resultando num crescimento ainda maior dos conglomerados urbanos.

Dessa forma o quadro do município de Vila Velha não ficou excluído disso, pois apesar da população ser em maior parte urbana, a população rural foi significativamente reduzida nesse período.

A população de Vila Velha é basicamente urbana, não constituindo assim a agricultura um setor representativo na economia. E analisando os dados de Vila Velha da população por tipo de domicílio a partir de 1940, verifica-se que o município já era desde esse período majoritariamente urbano, com pouca vocação para as atividades rurais, perfil que foi ficando acentuado com o passar das décadas.

Tabela 23 - População por Situação de Domicílio 1991 - 2000

Abrangência	1991			2000		
	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total
Vila Velha	264.236	1.350	265.586	344.625	1.340	345.965
Vitória	258.777	-	258.777	292.304	-	292.304
Espírito Santo	1.924.588	676.030	2.600.618	2.463.049	634.183	3.097.232
Brasil	110.990.403	35.833.867	146.824.270	137.953.959	31.845.211	169.799.170

Fonte: IBGE

Tabela 24 - População por Situação de Domicílio 1991 - 2000(%)

Abrangência	1991			2000		
	Urbana	Rural	Total	Urbana	Rural	Total
Vila Velha	99,49%	0,51%	100%	99,61%	0,39%	100%
Vitória	100%	0,00%	100%	100%	0,00%	100%
Espírito Santo	74,01%	25,99%	100%	79,52%	20,48%	100%
Brasil	75,59%	24,41%	100%	81,25%	18,75%	100%

Fonte: IBGE

Tabela 25 - Evolução Populacional de Vila Velha por tipo de domicílio 1940 - 2000

Itens	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000
Urbana	12.964	20.834	54.490	121.828	202.370	264.236	344.625
Rural	4.090	2.293	1.099	1.914	1.036	1.350	1.340
Total	17.054	23.127	55.589	123.742	203.406	265.586	345.965

Fonte: IBGE/DIPEQ/ES/SDDI

Tabela 26 - Evolução Populacional de Vila Velha por tipo de domicílio 1940 - 2000 (%)

Itens	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000
Urbana	76,02%	90,09%	98,02%	98,45%	99,49%	99,49%	99,61%
Rural	23,98%	9,91%	1,98%	1,55%	0,51%	0,51%	0,39%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: IBGE/DIPEQ/ES/SDDI

Quanto à evolução populacional de Vila Velha por sexo desde 1940, há um equilíbrio entre a população feminina e masculina desde o período analisado, sendo o número de mulheres relativamente maior do que o de homens.

Tabela 27 - Evolução Populacional de Vila Velha por sexo 1940 - 2000

Itens	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000
Homem	8.517	11.543	27.461	60.549	99.849	127.886	165.970
Mulher	8.537	11.584	28.128	63.193	103.557	137.700	179.995
Total	17.054	23.127	55.589	123.742	203.406	265.586	345.965

Fonte: IBGE/DIPEQ/ES/SDDI

Tabela 28 - Evolução Populacional de Vila Velha por sexo 1940 - 2000 (%)

Itens	1940	1950	1960	1970	1980	1991	2000
Homem	49,94%	49,91%	49,40%	48,93%	49,09%	48,15%	47,97%
Mulher	50,06%	50,09%	50,60%	51,07%	50,91%	51,85%	52,03%
Total	100%	100%	100%	100%	100%	100%	100%

Fonte: IBGE/DIPEQ/ES/SDDI

Comparando a estrutura etária da população de Vila Velha de 1970 e 2000, é possível notar uma alteração no perfil demográfico do município. Há um claro envelhecimento da população municipal, sendo que o aumento da população acima de 65 anos foi expressivo, praticamente duplicando entre 1970 e 2000, onde em 1970 representava aproximadamente 2,60% do total da população, enquanto em 2000 esse percentual chegou a 4,60% do total.

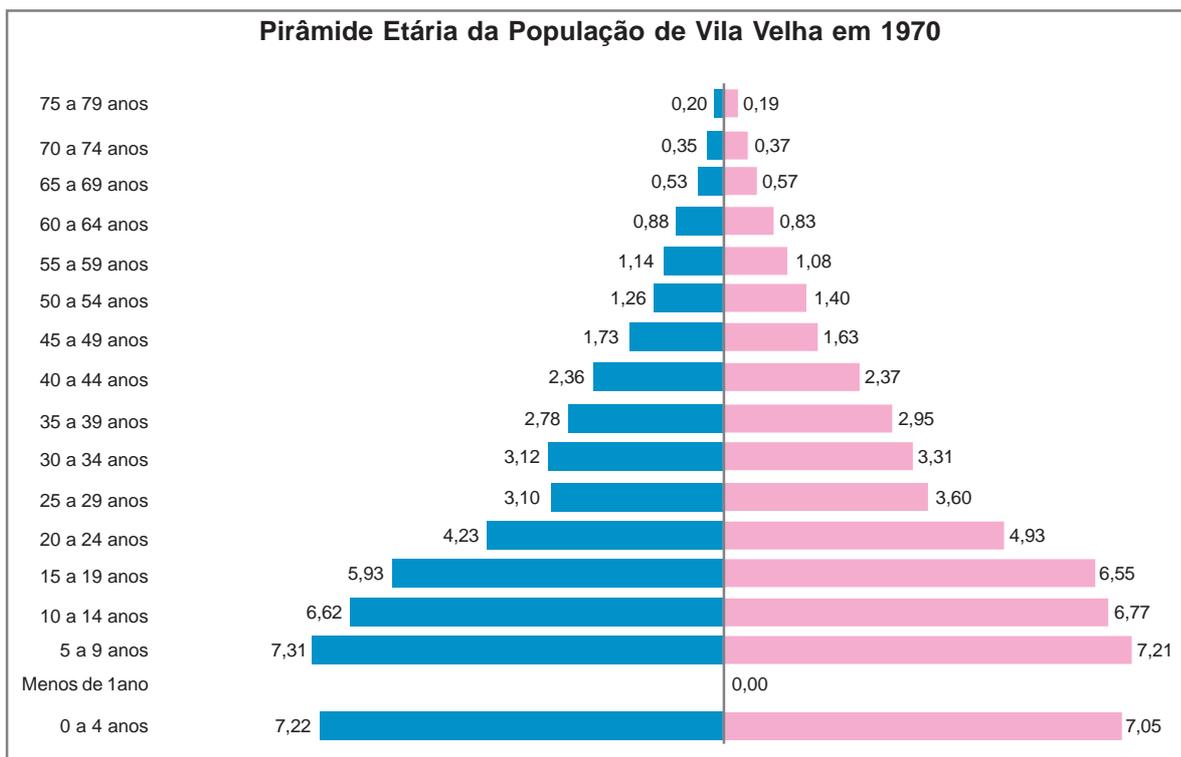
Tabela 29 - População Residente por faixa etária em Vila Velha em 1970 (%)

Grupos de idade	Homens	Mulheres
0 a 4 anos	7,22	7,05
5 a 9 anos	7,31	7,21
10 a 14 anos	6,62	6,77
15 a 19 anos	5,93	6,55
20 a 24 anos	4,23	4,93
25 a 29 anos	3,1	3,6
30 a 34 anos	3,12	3,31
35 a 39 anos	2,78	2,95
40 a 44 anos	2,36	2,37
45 a 49 anos	1,73	1,63
50 a 54 anos	1,26	1,4
55 a 59 anos	1,14	1,08
60 a 64 anos	0,88	0,83
65 a 69 anos	0,53	0,57
70 a 74 anos	0,35	0,37
75 a 79 anos	0,2	0,19
80 anos ou mais	0,14	0,21
100 anos ou mais	0,00	0,00
Idade ignorada	0,03	0,04

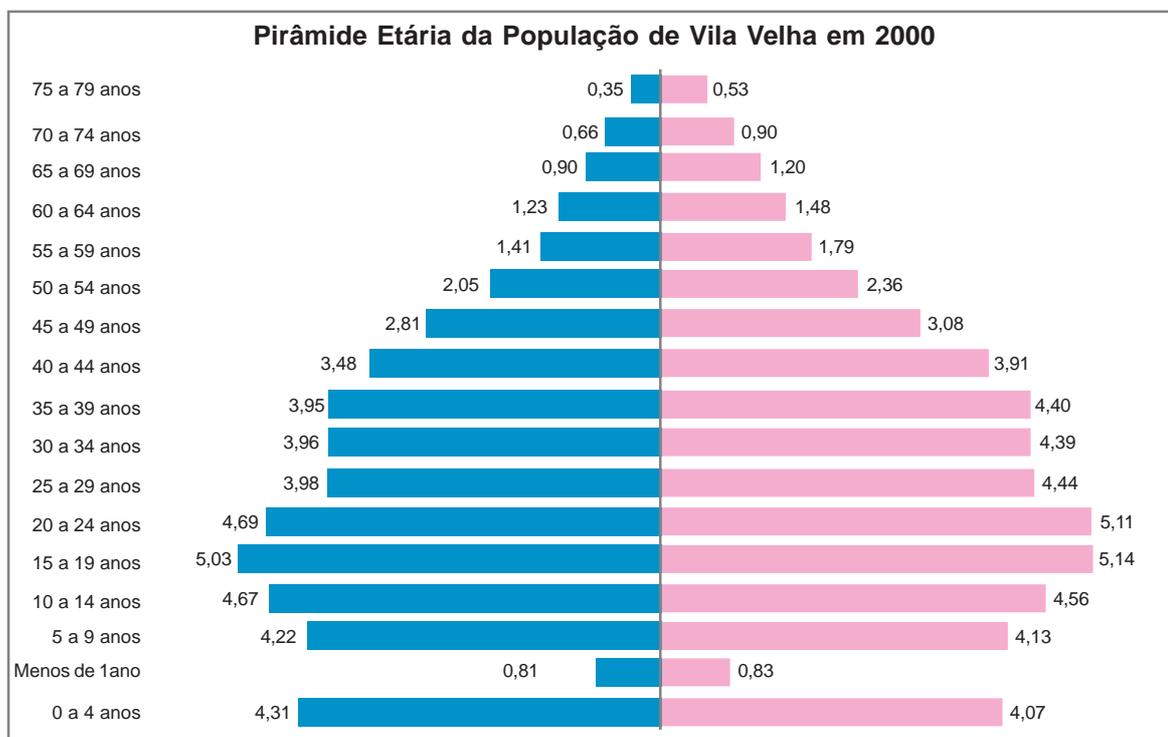
Fonte: IBGE - Censo Demográfico

Grupos de idade	Homens	Mulheres
0 a 4 anos	4,31	4,07
5 a 9 anos	4,22	4,13
10 a 14 anos	4,67	4,56
15 a 19 anos	5,03	5,14
20 a 24 anos	4,69	5,11
25 a 29 anos	3,98	4,44
30 a 34 anos	3,96	4,39
35 a 39 anos	3,95	4,40
40 a 44 anos	3,48	3,91
45 a 49 anos	2,81	3,08
50 a 54 anos	2,05	2,36
55 a 59 anos	1,41	1,79
60 a 64 anos	1,23	1,48
65 a 69 anos	0,90	1,20
70 a 74 anos	0,66	0,90
75 a 79 anos	0,35	0,53
80 anos ou mais	-	-
100 anos ou mais	0,00	0,01
Idade ignorada	-	-

Fonte: IBGE - Censo Demográfico



Fonte: IBGE, Elaboração: Futura



Fonte: IBGE, Elaboração: Futura

O número médio de moradores por domicílio diminuiu desde 1991, mas ainda é maior do que o observado na capital em 2000.

Tabela 31 - Média de moradores por domicílio (Habitação)

Abrangência	1991	2000
Espírito Santo	4,18	3,64
Vila Velha	3,97	3,47
Vitória	3,85	3,39

Fonte: IBGE - Censo Demográfico

8.4 - IDH - Índice de Desenvolvimento Humano

O Índice de Desenvolvimento Humano (IDH) de Vila Velha alcançou em 2000, um patamar considerado elevado (acima de 0,8), ultrapassando a evolução do Estado e também do país no mesmo período, mas ficando ainda assim abaixo do de Vitória.

Tabela 32 - IDH

Abrangência	1991	2000
Vila Velha	0,759	0,817
Vitória	0,797	0,856
Espírito Santo	0,690	0,765
Brasil	0,696	0,766

Fonte: IPEADATA. Elaboração: Futura

Tabela 33 - Índice de Desenvolvimento Humano

IDH-Educação, IDH-Longevidade e IDH-Renda (1991 e 2000)

Abrangência	Educação				Longevidade				Renda			
	1991	Ranking	2000	Ranking	1991	Ranking	2000	Ranking	1991	Ranking	2000	Ranking
Vila Velha	0,861	2	0,928	1	0,686	2	0,734	2	0,729	3	0,790	3
Vitória	0,882	1	0,948	2	0,715	1	0,762	1	0,793	1	0,858	1
Espírito Santo	0,763	3	0,855	3	0,653	4	0,721	4	0,653	4	0,719	4
Brasil	0,745	4	0,849	4	0,662	3	0,727	3	0,681	2	0,723	2

Fonte: Atlas do Desenvolvimento Humano/2002.

8.5 - Saúde

A esperança de vida ao nascer aumentou no município entre 1991 e 2000, no entanto, a variação positiva foi menor do que a verificada a nível estadual, ainda que a esperança de vida ao nascer de Vila Velha mantenha-se acima da do Estado como um todo.

Abrangência	1991	2000
Vila Velha	66,19	69,05
Vitória	67,87	70,74
Espírito Santo	64,17	68,24

Fonte: Atlas de Desenvolvimento Humano

8.6 - Educação

O analfabetismo entre as pessoas de 25 anos e mais em Vila Velha diminuiu significativamente, mas não com a mesma intensidade da diminuição do Estado para o mesmo período assim como a do país, que tiveram variações maiores do que o município nesse indicador.

A média de anos de estudo das pessoas de 25 anos e mais aumentou praticamente de forma igual entre Vila Velha, Vitória, Espírito Santo e Brasil, para cerca de um ano a mais de estudo em relação aos patamares verificados em 1991.

Abrangência	1991	2000
Espírito Santo	4,8	5,9
Vila Velha	6,8	7,8
Vitória	8,0	9,1
Brasil	4,9	5,9

Fonte: IPEADATA. Elaboração: Futura

Mesmo com os avanços em relação ao analfabetismo e anos de estudo das pessoas de 25 anos e mais, faixa etária que representa a maior parte da população residente em Vila Velha (cerca de 63%), o acesso ao nível superior ainda atinge um baixo percentual do total das pessoas com 25 anos e mais, ainda que tenha quase dobrado entre 1991 e 2000. O percentual obtido pela capital ainda é bem maior do que o do município, com mais que o dobro de pessoas com acesso ao curso superior quando comparadas com a mesma faixa etária de Vila Velha.

Abrangência	% de pessoas de 25 anos e mais com acesso ao curso superior		% de pessoas de 25 anos e mais frequentando curso superior	
	1991	2000	1991	2000
Vila Velha	3,49	6,04	0,84	2,6
Vitória	9,38	13,26	1,73	3,85
Espírito Santo	2,26	3,53	0,56	1,39

Fonte: Atlas de Desenvolvimento Humano

Em relação às pessoas com nível superior concluído em Vila Velha, a maior parte é constituída por mulheres (53%). Quanto às áreas de formação, a maior parte dos graduados formaram-se nas áreas de Ciências Sociais, Administração ou Direito (47%) ou na área de Saúde e bem-estar social (18%), ou seja, 65% das pessoas com nível superior concluído no município estão concentradas em apenas duas grandes áreas de formação, ficando o setor de Serviços com um dos mais baixos percentuais (1%).

Áreas gerais, específicas e detalhadas de formação	Homens	Mulheres	Total por área %
1. Educação	74	1.184	7,0
2. Artes, humanidades e letras	586	1.519	11,7
3. Ciências sociais, administração e direito	4.555	3.829	46,6
4. Ciências, matemática e computação	446	580	5,7
5. Engenharia, produção e construção	1.447	254	9,5
6. Agricultura e veterinária	121	27	0,8
7. Saúde e bem-estar social	1.204	1.975	17,7
8. Serviços	58	86	0,8
9. Área de formação mal especificada	17	26	0,2

Fonte: IBGE - Censo demográfico 2000

Quando verificado o número de pessoas com curso superior concluído de acordo com a cor ou raça, há diferenças significativas a serem observadas, pois aproximadamente 77% das pessoas brancas de Vila Velha têm nível superior concluído contra 19% de pessoas pardas. No entanto, as pessoas pardas representam parcela igualmente expressiva da população assim como a das pessoas brancas (51%), porém ligeiramente menor (43%).

Branca	Preta	Amarela	Parda	Indígena	Sem declaração
50,6	5,7	0,1	42,6	0,6	0,5

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000

Branca	Preta	Amarela	Parda	Indígena	Sem declaração
77,4	2,7	0,2	19,2	0,1	0,4

Fonte: IBGE - Censo Demográfico 2000

8.8 - Pobreza e Indigência

Houve uma diminuição no percentual de pessoas pobres no município entre 1991 e 2000 assim como na capital e no Estado. No entanto, em relação às pessoas indigentes, houve um aumento quase que insignificante de 0,08%, não havendo dessa forma uma evolução nesse indicador como a verificada no Estado, que teve o percentual de indigentes reduzido em quase 14% no mesmo período.

Abrangência	1991	2000
Espírito Santo	41,74	28,04
Vila Velha	17,77	14,62
Vitória	17,41	13,77

Fonte: IPEADATA. Elaboração: Futura

* Percentual de pessoas com renda domiciliar per capita inferior a R\$75,50, equivalente a ½ do salário mínimo vigente em agosto de 2000

Abrangência	1991	2000
Espírito Santo	18,45	10,66
Vila Velha	5,25	5,33
Vitória	5,69	5,52

Fonte: IPEADATA. Elaboração: Futura

* Percentual de pessoas com renda domiciliar per capita inferior a R\$37,75, equivalentes a ¼ do salário mínimo vigente em agosto de 2000.

8.9 - Consumo das Famílias - Potencial de Consumo

Segundo dados da Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF) de 2003 para o município, pode-se verificar a estrutura de gastos média mensal familiar da Vila Velha. As despesas mais significativas então no orçamento das famílias Habitação, Alimentação e Transporte, que juntas representam quase 60% dos gastos.

No que diz respeito à Habitação, a maior despesa é com o pagamento de Aluguéis, enquanto no Transporte é a Aquisição de Veículos.

Os itens que absorvem a menor parcela dos gastos familiares são principalmente Educação, Higiene e Cuidados Pessoais e Recreação e Cultura, que representam aproximadamente 7% do total das despesas.

O consumo das famílias é significante na composição do PIB municipal e representa cerca de 61% desse agregado.

Tabela 42 - Estrutura de gastos das famílias a partir de dados da POF Pesquisa de Orçamento Familiar do IBGE do anos de 2003, aplicados para o PIB de 2005 - Vila Velha

Categoria de Despesas	Distribuição das despesas de consumo monetário e não monetário mensal familiar (%)	Valor dos gastos mensais em 2005	Valor dos gastos no ano de 2005
DESPESAS CORRENTES - CONSUMO	80,46	153.857.783	1.846.293.397
Alimentação	15,01	28.702.527	344.430.324
Habitação	27,82	53.198.155	638.377.856
Habitação - Aluguel	12,87	24.610.361	295.324.335
Habitação - Energia elétrica	2,1	4.015.677	48.188.120
Habitação - Tel fixo	1,7	3.250.786	39.009.430
Habitação - Tel Celular	0,6	1.147.336	13.768.034
Habitação - Gás doméstico	1,07	2.046.083	24.552.994
Habitação - Água e Esgoto	0,74	1.415.048	16.980.576
Habitação - Outros	1,01	1.931.349	23.176.191
Habitação - Manutenção do lar	3,24	6.195.615	74.347.385
Habitação - Artigos de Limpeza	0,63	1.204.703	14.456.436
Habitação - Mobiliários e artigos do lar	1,76	3.365.519	40.386.234
Habitação - Eletrodomésticos	1,79	3.422.886	41.074.636
Habitação - Consertos de artigos do lar	0,29	554.546	6.654.550
Vestuário	5,19	9.924.458	119.093.497
Vestuário - Roupas de homem	1,32	2.524.140	30.289.675
Vestuário - Roupas de mulher	1,44	2.753.607	33.043.282
Vestuário - Roupas de criança	0,75	1.434.170	17.210.043
Vestuário - Calçados e apetrechos	1,31	2.505.017	30.060.208
Vestuário - Jóias e bijuterias	0,28	535.424	6.425.083
Vestuário - Tecidos e armarinhos	0,09	172.100	2.065.205
Transporte	14,95	28.587.793	343.053.521
Transporte - Urbano	2,34	4.474.611	53.695.334
Transporte - Gasolina	2,9	5.545.458	66.545.499
Transporte - Alcool	0,31	592.790	7.113.484
Transporte - Manutenção do próprio veículo	1,38	2.638.873	31.666.479
Transporte - Aquisição de veículos	5,84	11.167.406	134.008.867
Transporte - Viagens	1,27	2.428.528	29.142.339
Transporte - Outros	0,92	1.759.249	21.110.986
Higiene e cuidados pessoais	1,59	3.040.441	36.485.291
Assistência à saúde	6,75	12.907.532	154.890.386
Assistência à saúde - Remédios	2,74	5.239.502	62.874.023
Assistência à saúde - Plano/Seguro saúde	1,91	3.652.354	43.828.242
Assistência à saúde - Consulta e tratamento dentário	0,68	1.300.314	15.603.772
Assistência à saúde - Consulta médica	0,37	707.524	8.490.288
Assistência à saúde - Tratamento ambulatorial	0,08	152.978	1.835.738
Assistência à saúde - Serviços de cirurgia	0,3	573.668	6.884.017
Assistência à saúde - Hospitalização	0,08	152.978	1.835.738

Categoria de Despesas	Distribuição das despesas de consumo monetário e não monetário mensal familiar (%)	Valor dos gastos mensais em 2005	Valor dos gastos no ano de 2005
Assistência à saúde - Exames diversos	0,2	382.445	4.589.345
Assistência à saúde - Material de tratamento	0,35	669.279	8.031.353
Assistência à saúde - Outras	0,06	114.734	1.376.803
Educação	3,9	7.457.685	89.492.223
Educação - Cursos Regulares	1,16	2.218.183	26.618.200
Educação - Curso Superior	1,3	2.485.895	29.830.741
Educação - Outros Cursos	0,73	1.395.926	16.751.108
Educação - Livros didáticos e revistas técnicas	0,17	325.079	3.900.943
Educação - Artigos escolares	0,27	516.301	6.195.615
Educação - Outras	0,25	478.057	5.736.681
Recreação e cultura	1,75	3.346.397	40.156.767
Fumo	0,4	764.891	9.178.690
Serviços pessoais	0,81	1.548.904	18.586.846
Despesas diversas	2,3	4.398.122	52.777.465
DESPESAS CORRENTES - OUTRAS	11,01	21.053.619	252.643.429
Impostos	4,53	8.662.388	103.948.659
Contribuições trabalhistas	2,8	5.354.236	64.250.827
Serviços bancários	0,69	1.319.437	15.833.239
Pensões, mesadas e doações	1,56	2.983.074	35.796.889
Previdência privada	0,29	554.546	6.654.550
Outras	1,13	2.160.816	25.929.798
AUMENTO DO ATIVO	5,81	11.110.039	133.320.465
Imóvel (aquisição)	3,38	6.463.327	77.559.926
Imóvel (reforma)	2,39	4.570.222	54.842.670
Outras investimentos	0,02	38.245	458.934
DIMINUIÇÃO DO PASSIVO	2,71	5.182.135	62.185.621
Empréstimo e carnê	1,45	2.772.729	33.272.750
Prestação de imóvel	1,26	2.409.406	28.912.872
PIB total no ano de 2005		-	3.761.758.000
Consumo das famílias (61% do PIB) ano de 2005		-	2.294.672.380

Fonte: IBGE - Pesquisa de Orçamentos Familiares (POF), estimativa Futura

8.10 - Classe Social

Os dados abaixo são informações retiradas de pesquisas realizadas pela Futura. Os dados referentes ao município têm um número de observações suficiente para assegurar a representatividade das informações.

Classe	(%)
A	7,65
B	21,92
C	34,78
D	17,26
E	11,01
NS/NR	7,38
TOTAL	100
RENDA MÉDIA	1.203,73

As classes sociais acima são faixas de renda familiar, abaixo temos uma descrição dessas classes:

- A - acima de doze salários mínimos
- B - Mais de quatro salários mínimos até onze salários mínimos
- C - Mais de dois salários mínimos até quatro salários mínimos
- D - Mais de um salário mínimo até dois salários mínimos
- E - Até um salário mínimo

Dessa forma, pode-se afirmar que as classes mais representativas são a B e a C no total da população de Vila Velha.

8.11 - Estrutura Empresarial

8.11.1 - Unidades Locais

Ao analisar os dados referentes ao número de unidades locais no município, nota-se que estas estão concentradas em basicamente três tipos de atividades: Comércio, Atividades Imobiliárias e Serviços e Indústrias de Transformação.

As atividades imobiliárias foram as que tiveram o maior acréscimo na participação da estrutura empresarial, passando de 11,9 % do total de unidades locais em 1996 para 16,1% em 2006.

Dessa forma, a estrutura empresarial entre 1996 e 2006, manteve-se praticamente inalterada, com variações pouco significativas.

Atividade	1996	1998	2000	2002	2004	2006
Comércio; reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	5.160	5.057	5.845	7.125	7.370	7.757
Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	1.195	1.379	1.733	2.059	2.309	2.560
Indústrias de transformação	1.312	1.249	1.288	1.382	1.428	1.509
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	411	525	730	848	990	1.054
Alojamento e alimentação	809	744	689	817	859	891
Transporte, armazenagem e comunicações	331	354	427	490	505	564
Construção	310	341	406	409	413	467
Saúde e serviços sociais	195	237	319	381	443	448
Educação	183	211	244	306	315	362
Intermediação financeira, seguros, previdência complementar e serviços relacionados	76	84	141	178	204	208
Indústrias extrativas	16	23	25	32	36	32
Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	15	9	16	15	20	24
Administração pública, defesa e seguridade social	6	30	10	11	13	13
Pesca	3	4	5	4	5	5
Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	9	10	6	10	8	5
Total	10.031	10.257	11.884	14.067	14.918	15.899

Atividade	1996	1998	2000	2002	2004	2006
Comércio; reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	51,4	49,3	49,2	50,7	49,4	48,8
Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	11,9	13,4	14,6	14,6	15,5	16,1
Indústrias de transformação	13,1	12,2	10,8	9,8	9,6	9,5
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	4,1	5,1	6,1	6,0	6,6	6,6
Alojamento e alimentação	8,1	7,3	5,8	5,8	5,8	5,6
Transporte, armazenagem e comunicações	3,3	3,5	3,6	3,5	3,4	3,5
Construção	3,1	3,3	3,4	2,9	2,8	2,9
Saúde e serviços sociais	1,9	2,3	2,7	2,7	3,0	2,8
Educação	1,8	2,1	2,1	2,2	2,1	2,3
Intermediação financeira, seguros, previdência complementar e serviços relacionados	0,8	0,8	1,2	1,3	1,4	1,3
Indústrias extrativas	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2	0,2
Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,2
Administração pública, defesa e seguridade social	0,1	0,3	0,1	0,1	0,1	0,1
Pesca	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	0,1	0,1	0,1	0,1	0,1	0,0
Total	100	100	100	100	100	100

8.11.2 - Pessoas ocupadas

Em relação ao total de pessoas ocupadas no município por atividade econômica, há uma certa estabilidade na participação dos ocupados por setor, sendo que Comércio e Atividades Imobiliárias apresentaram variações positivas mais significativas, que foram respectivamente de 26,2% em 1996 para 32,9% em 2006 e de 12,2% em 1996 para 16,5% em 2006.

A maior variação negativa ficou com as pessoas ocupadas na Indústria de Transformação, que perdeu 5,71 pontos percentuais de participação no total de pessoas ocupadas no período.

Atividade	1996	1998	2000	2002	2004	2006
Comércio; reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	12.277	12.902	19.932	25.066	27.655	30.484
Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	5.708	6.561	6.798	9.194	13.696	15.258
Indústrias de transformação	9.412	8.799	11.668	11.567	12.735	13.309
Administração pública, defesa e seguridade social	4.781	3.134	3.339	5.242	5.274	7.064
Construção	2.329	3.163	2.843	3.562	4.482	5.729
Transporte, armazenagem e comunicações	3.480	1.168	3.821	4.695	5.112	4.868
Alojamento e alimentação	2.293	2.212	2.688	3.359	3.586	4.264
Educação	2.301	2.616	2.793	4.061	3.905	4.198
Saúde e serviços sociais	1.974	2.145	2.318	2.132	2.772	3.157
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	1.445	1.606	1.897	3.132	3.008	2.947
Intermediação financeira, seguros, previdência complementar e serviços relacionados	744	768	831	798	931	953
Indústrias extrativas	66	93	184	170	202	169
Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	44	18	43	47	54	60
Pesca	47	43	49	16	24	5
Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	8	284	350	533	16	2
Total	46.909	45.512	59.554	73.574	83.208	92.711

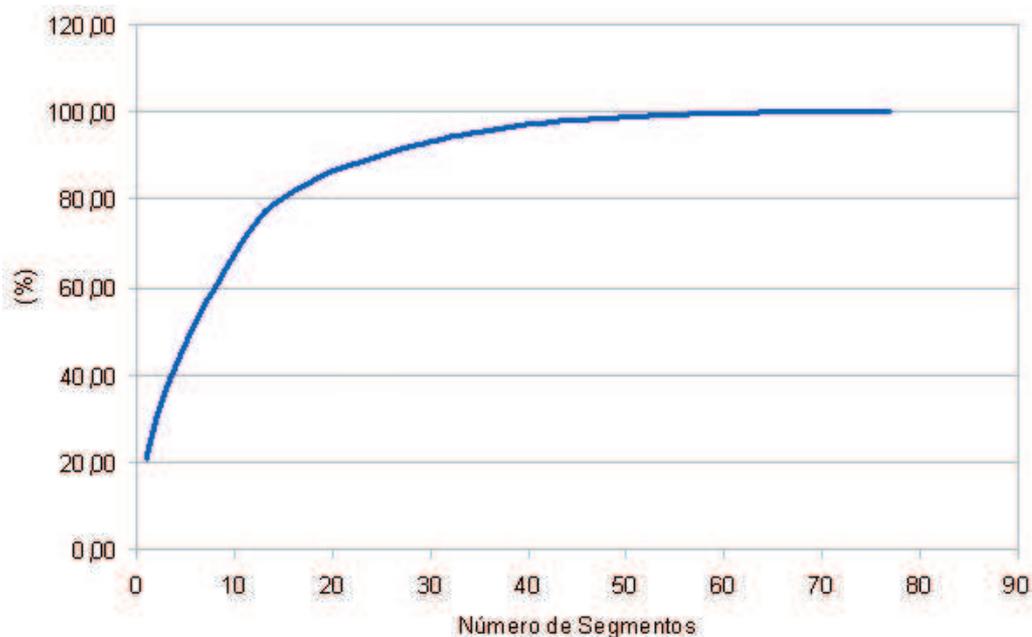
Fonte: IBGE

Tabela 47 - Pessoas ocupadas segundo atividade econômica em VILA VELHA 1996-2006 (%)						
Atividade	1996	1998	2000	2002	2004	2006
Comércio; reparação de veículos automotores, objetos pessoais e domésticos	26,2	28,3	33,5	34,1	33,2	32,9
Atividades imobiliárias, aluguéis e serviços prestados às empresas	12,2	14,4	11,4	12,5	16,5	16,5
Indústrias de transformação	20,1	19,3	19,6	15,7	15,3	14,4
Administração pública, defesa e seguridade social	10,2	6,9	5,6	7,1	6,3	7,6
Construção	5,0	6,9	4,8	4,8	5,4	6,2
Transporte, armazenagem e comunicações	7,4	2,6	6,4	6,4	5,9	5,5
Alojamento e alimentação	4,9	4,9	4,5	4,6	4,3	4,6
Educação	4,9	5,7	4,7	5,5	4,7	4,5
Saúde e serviços sociais	4,2	4,7	3,9	2,9	3,3	3,4
Outros serviços coletivos, sociais e pessoais	3,1	3,5	3,2	4,3	3,6	3,2
Intermediação financeira, seguros, previdência complementar e serviços relacionados	1,6	1,7	1,4	1,1	1,1	1,0
Indústrias extrativas	0,1	0,2	0,3	0,2	0,2	0,2
Agricultura, pecuária, silvicultura e exploração florestal	0,1	0,0	0,1	0,1	0,1	0,1
Pesca	0,1	0,1	0,1	0,0	0,0	0,0
Produção e distribuição de eletricidade, gás e água	0,0	0,6	0,6	0,7	0,0	0,0
Total	100	100	100	100	100	100

Fonte: IBGE

O gráfico a seguir apresenta a participação acumulada de empregados por atividade econômica no ano de 2006. Como pode ser visualizado, apenas seis atividades concentram mais de 80% das pessoas ocupadas no município de Vila Velha.

Gráfico - Participação acumulada do pessoal ocupado por atividade econômica de Vila Velha - 2006 (%)



8.11.3 - Mercado de Trabalho Formal

Analisando o rendimento médio mensal do emprego formal segundo atividades, verifica-se que os maiores salários estão concentrados no setor de serviços como atividades financeiras, e atividades imobiliárias. Já o comércio, que é o setor que emprega a maioria dos ocupados em Vila Velha, apresenta uma das mais baixas remunerações (R\$ 708,30), abaixo inclusive da média salarial que é de R\$ 866,20.

Atividade - Seção CNAE	Rendimento Médio Mensal por emprego
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	539,20
Indústrias extrativas	1.279,40
Indústrias de transformação	889,90
Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	853,10
Construção	661,80
Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	708,30
Transporte, armazenagem e correio	981,60
Alojamento e alimentação	545,40
Informação e comunicação	969,80
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	2.655,30
Atividades imobiliárias	1.725,00
Atividades profissionais, científicas e técnicas	780,40
Atividades administrativas e serviços complementares	585,30
Administração pública, defesa e seguridade social	1.590,40
Educação	1.009,00
Saúde humana e serviços sociais	795,90
Artes, cultura, esporte e recreação	565,80
Outras atividades de serviços	1.384,90
Serviços domésticos	422,80
Média salarial total	866,20

Fonte: MTE/RAIS

A geração de empregos formais no município em 2007 é positiva, no entanto, ligeiramente inferior ao que foi verificado em 2006. O emprego gerado é o saldo entre admissões e desligamentos.

Período	2006		2007	
	Emprego gerado	Taxa de crescimento no período (%)	Emprego gerado	Taxa de crescimento no período (%)
1º Trimestre	67	0,1	-228	-0,3
2º Trimestre	1073	1,7	851	1,3
3º Trimestre	2072	3,3	1886	2,8
4º Trimestre	1246	1,9	1708	2,5
Acumulado no ano	4458	7,2	4217	6,3

Fonte: MTE/CAGED* Os dados registrados pelo CAGED referem-se somente ao universo de empregados celetistas.

Grande parte dos empregos gerados em Vila Velha absorvem mão de obra com média e baixa qualificação. Empregados com educação de nível superior correspondem a 10,6% do total de trabalhadores empregados no município de Vila Velha.

Tabela 50 - Emprego formal em Vila Velha segundo escolaridade em 2007		
Escolaridade	Número de vínculos empregatícios	%
Analfabeto	257	0,32
Até o 5ª ano Incompleto do Ensino Fundamental	1.804	2,27
5ª ano Completo do Ensino Fundamental	2.562	3,22
Do 6ª ao 9ª ano Incompleto do Ensino Fundamental	7.357	9,24
Ensino Fundamental Completo	12.772	16,04
Ensino Médio Incompleto	8.736	10,97
Ensino Médio Completo	34.859	43,78
Superior Incompleta	2.204	2,77
Superior Completa	8.440	10,60
Mestrado	600	0,75
Doutorado	30	0,04
Total	79.621	100,00

Fonte: MTE/RAIS

A maior parte dos trabalhadores formais tem até 39 anos e quase metade deles está situada na faixa etária de 25 a 39 anos.

Tabela 51 - Emprego formal em Vila Velha segundo escolaridade em 2007		
Faixa Etária	Número de vínculos empregatícios	%
Até 17 anos	1.240	1,56
18 a 24 anos	16.837	21,15
25 a 29 anos	15.090	18,95
30 a 39 anos	22.273	27,97
40 a 49 anos	15.497	19,46
50 a 64 anos	8.231	10,34
65 ou mais	453	0,57
Total	79.621	100,00

Fonte: MTE/RAIS

O setor de comércio é o maior responsável pela massa salarial do município de Vila Velha, correspondendo a 23,9% dos salários pagos. O setor público também tem grande peso na distribuição de salários em Vila Velha, sendo responsável por 16,1% da massa salarial. Estes dois setores somados à indústria de transformação correspondem a 54,9% da massa salarial paga no município.

Atividade - Seção CNAE	%
Agricultura, pecuária, produção florestal, pesca e aquicultura	0,2
Indústrias extrativas	0,3
Indústrias de transformação	14,9
Água, esgoto, atividades de gestão de resíduos e descontaminação	1,0
Construção	5,3
Comércio; reparação de veículos automotores e motocicletas	23,9
Transporte, armazenagem e correio	6,5
Alojamento e alimentação	2,6
Informação e comunicação	1,2
Atividades financeiras, de seguros e serviços relacionados	3,0
Atividades imobiliárias	1,4
Atividades profissionais, científicas e técnicas	1,4
Atividades administrativas e serviços complementares	9,4
Administração pública, defesa e seguridade social	16,1
Educação	4,3
Saúde humana e serviços sociais	3,9
Artes, cultura, esporte e recreação	0,2
Outras atividades de serviços	4,6
Serviços domésticos	0,0
Total	100,00

Fonte: MTE/RAIS

8.12 - Finanças Municipais

O município de Vila Velha responde pela terceira maior arrecadação entre os municípios da Grande Vitória. Porém, a receita per capita do município é a segunda pior da região metropolitana, perdendo apenas para Cariacica.

RM e Municípios	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Variação 2007/2006	Part. Rec. Total ES 2007	Rec. Total per capita 2007
	em Mil Reais médios de 2007 - IPCA						em %		em R\$
Região Metropolitana	1.171.445,2	1.206.989,1	1.409.741,8	1.632.044,8	1.908.129,1	2.152.198,6	12,8	46,5	1.324,6
Cariacica	122.710,9	115.833,9	135.393,7	163.066,3	192.216,1	229.510,5	19,4	5,0	643,7
Fundão	12.846,0	13.660,6	14.477,1	17.883,7	23.223,4	26.365,8	13,5	0,6	1.731,4
Guarapari	64.394,2	64.076,7	70.270,2	79.966,2	93.404,3	103.520,8	10,8	2,2	1.056,6
Serra	243.651,7	250.439,6	294.442,8	369.169,6	464.102,4	513.815,8	10,7	11,1	1.333,3
Viana	36.497,4	33.712,4	44.091,4	56.261,2	70.537,3	68.387,6	-3,0	1,5	1.188,5
Vila Velha	188.206,6	205.374,1	229.064,1	264.005,8	306.666,1	340.046,5	10,9	7,3	854,2
Vitória	503.138,4	523.891,8	622.002,5	681.692,0	757.979,5	870.551,6	14,9	18,8	2.772,1

Fonte: Finanças dos Municípios Capixabas - Aequus Consultoria, 2008. **Adaptação:** FUTURA

No ano de 2007 a arrecadação do ISS no município de Vila Velha correspondeu a 16% da receita total da região metropolitana, atrás apenas do município de Vitória. Em valores absolutos, Vila Velha fica em terceiro no ranking.

RM e Municípios	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Variação 2007/2006	Participação 2007		ISS per capita 2007
	em Mil Reais médios de 2007 - IPCA						em %		em R\$	
Região Metropolitana	196.664,9	193.730,3	216.830,0	271.914,4	336.682,5	373.370,3	10,9	70,5	17,3	229,8
Cariacica	14.419,0	10.905,9	12.157,6	16.174,1	19.817,5	25.210,8	27,2	4,8	11,0	70,7
Fundão	982,9	1.798,6	1.966,0	2.303,0	3.540,5	3.421,3	-3,4	0,6	13,0	224,7
Guarapari	6.381,4	4.579,2	3.833,5	4.122,5	5.296,6	8.203,9	54,9	1,5	7,9	83,7
Serra	31.632,6	31.494,2	34.996,7	52.590,7	74.591,8	74.493,4	-0,1	14,1	14,5	193,3
Viana	1.767,4	1.524,1	2.348,7	3.896,0	5.012,5	5.694,4	13,6	1,1	8,3	99,0
Vila Velha	33.661,3	33.701,1	32.181,9	38.344,4	49.994,3	54.382,3	8,8	10,3	16,0	136,6
Vitória	107.820,3	109.727,2	129.345,6	154.483,7	178.429,3	201.964,2	13,2	38,1	23,2	643,1

Fonte: Finanças dos Municípios Capixabas - Aequus Consultoria, 2008. **Adaptação:** FUTURA

Posição	Município	ISS em reais
1º	Vitória	201.964.220
2º	Serra	74.493.413
3º	Vila Velha	54.382.260
4º	Linhares	30.810.700
5º	Aracruz	29.212.849
7º	Cariacica	25.210.751
10º	Guarapari	8.203.948
12º	Viana	5.694.376
13º	Fundão	3.421.258

Fonte: Finanças dos Municípios Capixabas - Aequus Consultoria, 2008.
Adaptação: FUTURA

Posição	Município	ISS per capita
1º	Anchieta	1.297
2º	Vitória	643
3º	Aracruz	398
4º	Linhares	247
5º	Fundão	225
6º	Serra	193
7º	Vila Velha	137
11º	Viana	99
13º	Guarapari	84

Fonte: Finanças dos Municípios Capixabas - Aequus Consultoria, 2008.
Adaptação: FUTURA

RM e Municípios	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Variação 2007/2006	Participação 2007		IPTU per capita 2007
								no Total do IPTU	na Receita Total da RM	
	em Mil Reais médios de 2007 - IPCA							em %		em R\$
Região Metropolitana	42.572,6	44.186,8	45.550,0	49.928,9	55.558,8	69.601,5	25,3	77,1	3,2	42,8
Cariacica	2.691,2	2.076,9	2.688,7	2.633,1	3.015,1	3.556,4	18,0	3,9	1,5	10,0
Fundão	313,4	258,4	247,9	319,8	246,6	326,0	32,2	0,4	1,2	21,4
Guarapari	5.438,0	7.194,3	6.720,7	6.599,0	7.711,1	7.418,0	-3,8	8,2	7,2	75,7
Serra	7.287,4	6.684,3	7.101,7	7.686,3	8.594,3	9.383,1	9,2	10,4	1,8	24,3
Viana	466,9	365,4	300,5	467,7	491,3	550,2	12,0	0,6	0,8	9,6
Vila Velha	8.039,8	8.432,5	8.137,5	11.087,6	10.643,9	13.152,6	23,6	14,6	3,9	33,0
Vitória	18.335,9	19.175,0	20.353,0	21.135,4	24.856,5	35.215,2	41,7	39,0	4,0	112,1

Fonte: Finanças dos Municípios Capixabas - Aequus Consultoria, 2008.
Adaptação: FUTURA

RM e Municípios	2002	2003	2004	2005	2006	2007	Variação 2007/2006	Part. Rec. Total da RM 2007	QPM-ICMS per capita 2007
	Região Metropolitana	397.554,9	431.811,1	517.236,7	580.478,5	635.756,1	752.098,3	18,3	34,9
Cariacica	27.848,3	29.549,6	36.015,1	40.455,1	46.023,3	51.840,7	12,6	22,6	145,4
Fundão	3.062,1	3.006,7	3.311,2	3.368,6	2.846,8	3.540,9	24,4	13,4	232,5
Guarapari	5.970,6	6.330,3	7.785,7	8.756,2	9.582,6	10.324,9	7,7	10,0	105,4
Serra	114.427,4	121.981,4	139.093,5	171.072,1	207.830,6	245.081,6	17,9	47,7	636,0
Viana	8.914,6	8.244,0	11.021,6	14.747,5	14.525,4	13.405,7	-7,7	19,6	233,0
Vila Velha	52.424,3	58.600,4	66.765,6	72.106,0	74.049,4	79.443,2	7,3	23,4	199,6
Vitória	184.907,6	204.098,7	253.244,0	269.973,0	280.898,0	348.461,3	24,1	40,0	1.109,6

Fonte: Finanças dos Municípios Capixabas - Aequus Consultoria, 2008.
Adaptação: FUTURA

RM e Municípios	1998	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008
Região Metropolitana	48,4	49,5	49,9	47,5	46,7	47,8	48,0	46,6	48,3	51,5	51,7
Cariacica	3,6	3,5	3,4	3,5	3,3	3,3	3,3	3,3	3,5	3,5	3,4
Fundão	0,5	0,4	0,4	0,4	0,4	0,3	0,3	0,3	0,2	0,2	0,2
Guarapari	0,9	0,9	0,9	0,8	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,7	0,8
Serra	11,7	11,7	12,6	12,6	13,5	13,5	12,9	13,7	15,8	16,8	16,3
Viana	1,9	1,4	1,1	1,2	1,0	0,9	1,0	1,2	1,1	0,9	0,9
Vila Velha	5,9	5,9	5,9	6,1	6,2	6,5	6,2	5,8	5,6	5,4	5,8
Vitória	24,0	25,7	25,6	23,0	21,7	22,6	23,5	21,6	21,3	23,9	24,3

Fonte: Finanças dos Municípios Capixabas - Aequus Consultoria, 2008. **Adaptação:** FUTURA

Município	2004	2005	2006	2007	Participação no total dos Royalties	Participação na Receita Corrente	Variação 2007/2006
	em Mil Reais médios de 2007 - IPCA				em %		
Linhares	18.667,4	20.785,3	21.553,2	24.406,2	16,2	12,5	13,2
Aracruz	6.317,4	6.840,7	14.035,4	20.996,1	13,9	11,7	49,6
Presidente Kennedy	14.102,0	13.022,5	12.404,6	18.956,2	12,6	57,9	52,8
São Mateus	16.888,8	19.124,7	18.794,6	16.473,4	10,9	13,4	-12,4
Serra	-	51,6	7.611,0	11.517,4	7,6	2,3	51,3
Itapemirim	5.344,6	3.316,9	2.406,3	9.074,3	6,0	20,4	277,1
Jaguará	7.646,2	7.315,1	7.761,0	7.020,8	4,7	16,7	-9,5
Fundão	34,6	41,5	3.460,9	5.882,5	3,9	23,4	70,0
Vitória	-	599,0	2.642,7	4.357,3	2,9	0,5	64,9
Vila Velha	-	599,0	2.642,7	3.880,8	2,6	1,2	46,9
Anchieta	659,2	624,9	1.651,7	2.425,5	1,6	2,7	46,9
Conceição da Barra	1.143,2	1.217,4	1.475,3	1.528,1	1,0	3,6	3,6
Marataízes	701,6	426,4	287,0	1.313,5	0,9	4,4	357,6
Demais municípios	2.370,3	2.939,9	11.713,6	22.904,8	15,2	1,2	95,5

Fonte: Finanças dos Municípios Capixabas - Aequus Consultoria, 2008. **Adaptação:** FUTURA

9. DINÂMICA ECONÔMICA SOB A ÓTICA DE ARRANJOS PRODUTIVOS LOCAIS

Em geral, um APL comporta um conjunto de empresas com capacidades relacionadas ou afins, de portes variados, mas em geral com um conjunto expressivo de pequenas e médias empresas não integradas verticalmente. Essas empresas, por sua vez, atraem fornecedores e outras indústrias correlatas e de apoio, cuja presença e importância nos APLs são determinadas exclusivamente por forças de mercado.

A metodologia de APL já está difundida em praticamente todo o mundo. A abordagem através de APL possibilita a identificação de oportunidades de negócios e também a formulação de políticas de desenvolvimento local mais consistentes. O conceito de APL é hoje usado como principal metodologia para avaliação da competitividade das regiões, para auxiliar os governos locais na identificação das áreas prioritárias para intervenções, e também para melhorar as condições sistêmicas da região em várias questões (educação, saúde, treinamento, infra-estrutura, ciência e tecnologia, etc.).

Serão identificados os APLs presentes nos municípios da Região Metropolitana assim como a avaliação de alguns e identificação de oportunidades a partir dos mesmos.

Dessa forma, busca-se com isso compreender a economia na qual Vila Velha está diretamente inserida, que é a da Região Metropolitana, sob a ótica dos arranjos produtivos locais.

9.1 - Metodologia para Identificação e Avaliação dos Arranjos Produtivos locais

Suzigan et al (2003) desenvolveram uma metodologia para identificação, delimitação geográfica e caracterização estrutural de APLs por meio da utilização do coeficiente de Gini locacional e de um índice de especialização, o quociente locacional (QL), combinados com variáveis de controle e filtros.

É com base nessa metodologia que serão identificados os principais arranjos produtivos locais de Vila Velha.

O coeficiente de Gini locacional indica a concentração espacial da atividade econômica. Quanto maior o coeficiente de Gini locacional, mais espacialmente concentrada é a classe industrial. Nesse sentido, nas classes em que se verifica elevado coeficiente de Gini locacional, existe maior concentração geográfica, indicando maiores possibilidades para que se encontrem arranjos produtivos locais. Sua variação acontece de zero a um. Quanto mais próximo a um maior a concentração.

Porém, o coeficiente de Gini locacional indica apenas que determinada classe de indústria ou atividade é geograficamente concentrada; não permite verificar a existência de arranjos produtivos locais. Para isso, é necessário um segundo passo, utilizando-se o quociente locacional (QL), que mostra a especialização produtiva da região em cada uma das classes de indústrias. O quociente locacional é a razão entre a participação de uma determinada classe industrial na estrutura produtiva de uma certa região e a participação dessa mesma classe em todo o estado, por exemplo. Nesse sentido, quanto maior o QL, maior é a especialização da região.

Assim, a identificação dos arranjos produtivos combina dois índices:

a - índice de GINI, que mede a concentração.

b - Quociente de localização - também chamado de coeficiente de especialização - (QL).

APLs identificados:

Setor Secundário

Alimentos e Bebidas: Cariacica e Vila Velha

Confecções: Vila Velha

Mineração: Vitória - processamento de minério (pelotização)

Metalmecânica e Siderurgia: Cariacica, Guarapari e Serra

Construção Civil: Cariacica, Serra, Vila Velha e Vitória.

Setor Terciário (Comércio e Serviços)

Turismo: Guarapari, Serra, Vila Velha e Vitória

Logística: Cariacica, Serra, Vila Velha e Vitória

Comércio Exterior (prestação de serviços): Vitória

Comércio Varejista: Cariacica, Vila Velha e Vitória

Serviços Educacionais: Vitória e Vila Velha

Serviços de Saúde: Vitória e Vila Velha

A tabela a seguir apresenta uma síntese quantitativa dos principais indicadores da Região Metropolitana e também mostra os principais arranjos produtivos.

Tabela 61 - Quadro síntese de regiões - Metropolitana

Dimensão	Variável/conceito	Unidade	Período		Resultado		Sinalizador de tendência	
			Início	Fim	Início	Fim/período		
Socio econômica	População	Qtde	1970	2007	418.273	1.624.837	288,46%	
		TGA	1970	2007		3,7%		
	Taxa de urbanização	%	1970	2000	83,1%	98,3%	18,30%	
	Densidade populacional	hab/km ²	1980	2006	32262,4%	94798,0%	193,83%	
	População região/total ES	%	1970	2007	26,2%	48,5%	85,36%	
PIB e estrutura produtiva	PIB	PIB corrente	Valor	2002	2006	16.503.469	33.399.498	102,38%
		PIB preços 2006	Valor	2002	2006	26.997.331	33.399.498	23,71%
		Variação do PIB real	TGA	1970	2000		6,5%	
		Variação do PIB real	TGA	2002	2006		5,5%	
		Participação do PIB regional	%	1970	2000	55,0%	61,8%	12,46%
		Participação do PIB regional	%	2002	2006	61,7%	63,3%	2,59%
		Taxa de industrialização	%	2002	2006	62,5%	60,3%	-3,56%
		Participação do PIB agrícola	%	2002	2006	3,4%	3,5%	3,61%
	Participação do PIB terciário	%	2002	2006	63,6%	66,6%	4,59%	
	Emprego	Emprego formal	Qtde	1985	2006	219.390	437.822	99,56%
		Participação emprego ES	%	1985	2006	72,6%	61,9%	-14,74%
		Emprego industrial	%	1985	2006	28,0%	21,1%	-24,64%
		Emprego Agrícola	%	1985	2006	71,6%	78,4%	9,42%
		Emprego Terciário	%	1985	2006	0,4%	0,5%	34,35%
		Exportação	Tonelada	2004	2007	32.930.868	31.146.785	-5,42%
APLs	Alimentos	GINI	Índice		2006		0,705	
		Especialização	QL		2006		1,04	
		Taxa de crescimento	%	1990	2006		6,04%	
		% emprego total do ES	%		2006		64,23%	
	Confecções	GINI	Índice		2006		0,5	
		Especialização	QL		2006		0,73	
		Taxa de crescimento	%	1990	2006		1,98%	
		% emprego total do ES	%		2006		45,0%	
	Florestal movelêiro	GINI	Índice		2006		0,683	
		Especialização	QL		2006		0,24	
		Taxa de crescimento	%	1990	2006		53,4%	
		% emprego total do ES	%		2006		15,1%	
	Mármores e granito	GINI	Índice		2006		0,686	
		Especialização	QL		2006		0,26	
		Taxa de crescimento	%	1990	2006		8,0%	
		% emprego total do ES	%		2006		16,1%	
	Metal mecânico	GINI	Índice		2006		0,669	
		Especialização	QL		2006		1,10	
		Taxa de crescimento	%	1990	2006		11,8%	
		% emprego total do ES	%		2006		68,3%	
	Petróleo e gás	GINI	Índice		2006		0,58531317	
		Especialização	QL		2006		1,06	
		Taxa de crescimento	%	1990	2006		8,1%	
		% emprego total do ES	%		2006		65,4%	
	Petróleo e gás	GINI	Índice		2006		0,58531317	
		Especialização	QL		2006		1,06	
		Taxa de crescimento	%	1990	2006		8,1%	
		% emprego total do ES	%		2006		65,4%	
	Turismo	GINI	Índice		2006		0,12037177	
		Especialização	QL		2006		1,03	
		Taxa de crescimento	%	1990	2006		9,9%	
		% emprego total do ES	%		2006		63,5%	

Tabela 62 - Dados APL de Alimentos - massas e bebidas por microrregião 2006

Microrregião	Indicadores			
	GINI	QL	Taxa de Crescimento (1990/2006)	APL ES
1 MET	0,705	1,04	6,04%	64,23%
2 PLI	0,705	-	9,84%	-
3 MES	0,705	0,89	7,59%	2,31%
4 SUS	0,705	1,48	17,70%	3,14%
5 CES	0,705	1,10	16,49%	1,68%
6 LNO	0,705	1,02	10,16%	3,68%
7 ENO	0,705	0,66	13,76%	0,66%
8 PCO	0,705	0,85	6,57%	4,10%
9 NO1	0,705	0,61	10,94%	0,90%
10 NO2	0,705	0,92	9,79%	2,09%
11 PCA	0,705	0,86	6,22%	6,84%
12 CAP	0,705	0,99	9,49%	1,89%

Tabela 63 - Quociente Locacional do APL de Alimentos Massas e Bebidas por Município - 2006

Municípios	QL
Domingos Martins	6,93
Viana	5,72
Marataízes	4,07
Cariacica	3,72
Jerônimo Monteiro	3,67
Guarapari	2,84
Venda Nova do Imigrante	2,76
Santa Leopoldina	2,4
Ibatiba	2,2
Vila Velha	2,15
Piúma	1,99
Nova Venécia	1,84
Marechal Floriano	1,75
Guaçuí	1,61
Santa Maria de Jetibá	1,43
Pedro Canário	1,42
João Neiva	1,39
Santa Teresa	1,37
São Mateus	1,27
Alfredo Chaves	1

Fonte: RAIS.

Elaboração: Futura

Tabela 64 - Dados APL de Confeção por Microrregião 2006

Microrregião	Indicadores			
	GINI	QL	Taxa de Crescimento (1990/2006)	APL ES
1 MET	0,500	0,73	1,98%	44,97%
2 PLI	0,500	0,86	10,65%	7,56%
3 MES	0,500	0,27	8,30%	0,70%
4 SUS	0,500	0,34	12,19%	0,71%
5 CES	0,500	0,65	22,00%	0,99%
6 LNO	0,500	0,41	5,01%	1,46%
7 ENO	0,500	0,35	11,07%	0,35%
8 PCO	0,500	4,70	3,18%	22,73%
9 NO1	0,500	0,41	8,72%	0,61%
10 NO2	0,500	5,39	18,40%	12,22%
11 PCA	0,500	0,74	2,13%	5,94%
12 CAP	0,500	0,92	5,33%	1,75%

Tabela 65 - Quociente Locacional do APL de Petróleo e Gás por Município - 2006

Municípios	QL
São Mateus	8,85
Linhares	2,70
Vitória	1,76

Fonte: RAIS

Tabela 66 - Petróleo e Gás por Microrregião

Microrregião	Indicadores			
	GINI	QL	Taxa de Crescimento (1990/2006)	APL ES
1 MET	0,585	1,06	8,09%	65,39%
2 PLI	0,585	1,37	40,32%	12,05%
3 MES	0,585	-	-	-
4 SUS	0,585	-	-	-
5 CES	0,585	-	-	-
6 LNO	0,585	5,93	-3,38%	21,33%
7 ENO	0,585	-	-	-
8 PCO	0,585	0,11	-	0,53%
9 NO1	0,585	-	-	-
10 NO2	0,585	-	-	-
11 PCA	0,585	0,09	-	0,69%
12 CAP	0,585	-	-	-

Tabela 67 - Participação Regional no APL Estadual												
APL's Agropecuários - Percentual do total da Produção Física												
APL's Industriais - Percentual de Empregos Gerados												
APL	1 MET	2 PLI	3 MES	4 SUS	5 CES	6 LNO	7 ENO	8 PCO	9 NO1	10 NO2	11 PCA	12 CAP
Alimentos	64,23%	-	2,31%	3,14%	1,68%	3,68%	0,66%	4,10%	0,90%	2,09%	6,84%	1,89%
Cafeicultura	1,43%	16,78%	2,45%	8,32%	9,19%	10,15%	4,30%	7,78%	5,46%	12,97%	8,64%	12,53%
Confecções	44,97%	7,56%	0,70%	0,71%	0,99%	1,46%	-	22,73%	0,61%	12,22%	5,94%	1,75%
Florestal Moveleiro	15,05%	52,73%	0,97%	3,46%	3,30%	16,30%	-	2,86%	-	0,51%	2,46%	1,61%
Fruticultura	2,27%	14,03%	6,66%	7,65%	7,94%	6,82%	43,62%	0,74%	-	4,25%	4,20%	1,39%
Mármore e Granito	16,10%	3,15%	2,94%	2,86%	0,56%	-	-	4,66%	13,40%	6,74%	48,37%	0,68%
Metalmecânico	68,31%	14,96%	2,70%	-	-	0,56%	-	1,88%	-	-	10,14%	-
Pecuária de Corte	4,37%	11,66%	4,02%	2,46%	3,29%	6,71%	15,65%	7,85%	16,79%	8,26%	12,14%	6,81%
Pecuária de Leite	3,89%	27,74%	3,07%	2,97%	3,22%	2,11%	5,43%	4,07%	12,94%	6,58%	16,48%	11,50%
Petróleo e Gás	65,39%	12,05%	-	-	-	21,33%	-	0,53%	-	-	0,69%	-
Sucro-Alcooleiro	65,39%	12,05%	-	-	-	21,33%	-	0,53%	-	-	0,69%	-
Turismo	63,53%	5,64%	5,45%	5,11%	0,98%	5,29%	-	3,37%	0,57%	2,06%	5,72%	1,94%

Tabela 68 - Confecções	
Ordenação Decrescente dos QLs	
Municípios	QL
São Gabriel da Palha	12,89
Marilândia	6,66
Colatina	5,40
Bom Jesus do Norte	5,20
São Domingos do Norte	3,74
Ibiraçu	2,24
Vila Velha	1,93
Guaçuí	1,52
Baixo Guandu	1,49
Ibatiba	1,48
Linhares	1,18
Águia Branca	1,14
Iúna	1,03
Itaguaçu	1,02

Fonte: RAIS

Tabela 69 - Espírito Santo - Investimentos previstos por período					
Período	Total R\$ Milhões	Evolução (%)	Média Anual R\$ Milhões	Região Metropolitana	% RM
2002-07	19.808,90	100,0	3.961,78	8.703,20	43,9
2003-08	25.548,40	129,0	5.109,68	10.001,70	39,1
2004-09	35.793,00	140,1	7.158,60	14.082,30	39,3
2005-10	44.150,00	123,3	8.830,00	12.980,10	29,4
2006-11	45.298,00	102,6	9.059,60	15.944,90	35,2
2007-12	55.438,00	122,4	11.087,60	18.725,60	33,8
2008-13	66.064,30	119,2	13.212,86	22.313,15	33,8

Fonte: IJSN - Coordenação de Estudos Econômicos

10. Análise e avaliação de oportunidades

10.1 - Contexto Geral de Investimentos Previstos

Dados do Instituto Jones dos Santos Neves coletados a partir de fontes públicas e privadas mostram que no período 2008-2013 há uma intenção de investimentos superior a 60 bilhões de reais, considerando investimentos individuais iguais ou superiores a 1 milhão de reais. Deste total, cerca de 33% seria investido na região metropolitana da Grande Vitória.

Na tabela abaixo verifica-se uma redução do percentual do investimento destinado a região metropolitana desde as previsões de 2002, o que nos leva a concluir que há uma maior dispersão dos investimentos em direção aos demais municípios do Estado do Espírito Santo.

Dentre as atividades que receberão o maior volume de investimentos destacam-se a extração de petróleo e serviços relacionados; eletricidade, gás e água quente; além da extração de minerais não metálicos.

Espírito Santo - Investimentos Previstos 2008-2013			
CNAE	Classificação	Milhões R\$	%
11	Extração de petróleo e serviços relacionados	17.987,5	23,8
40	Eletricidade, gás e água quente	12.416,6	19,7
13	Extração de minerais metálicos	8.892,6	14,1
45	Construção	7.673,9	12,2
35	Fabricação de outros equipamentos para transportes	4.345,2	6,9
60	Transporte terrestre	3.724,2	5,9
27	Metalúrgica básica	1.889,4	3,0
63	Atividades anexas e auxiliares dos transportes e agências de viagem	1.351,7	2,1
41	Captação, tratamento e distribuição de água	1.238,2	2,0
34	Fabricação e montagem de veículos automotores, reboques e carrocerias	751,0	1,2
55	Alojamento e alimentação	726,4	1,2
15	Fabricação de produtos alimentícios e bebidas	712,1	1,1
80	Educação	671,6	1,1
	Outros	3.683,9	5,8
Total		66.064,3	100

Fonte: IJSN - Coordenação de Estudos Econômicos

Como destacado anteriormente neste relatório, existem algumas tendências que determinarão a dinâmica do Espírito Santo e da região metropolitana da Grande Vitória, sendo elas:

- A expansão do setor de petróleo e gás;
- A manutenção das commodities como importante dinamizador da economia capixaba;
- Projetos logísticos de impacto que reforçariam a vocação do Estado para o comércio exterior;
- Interiorização do desenvolvimento, como pode ser verificado na menor participação da região metropolitana da Grande Vitória no total de investimentos previstos para o Estado.

O setor de logística e transporte é elemento crucial para a viabilização e concretização dos investimentos previstos para o Estado. Dentro desta lógica foram desenvolvidos o Plano Estratégico de Logística e de Transporte do Espírito Santo (PELTES) e o ES 2025, que apontam os principais gargalos e estratégias para reforçar a vocação logística do Estado.

10.2 - Carteira de Projetos Estratégicos para o Desenvolvimento de Vila Velha

Dentro do escopo deste trabalho, foram definidas e analisadas pelo consórcio áreas capazes de abrigar projetos estratégicos que explorem as vocações e o potencial do município de forma que contribuam para o desenvolvimento de Vila Velha.



- Enseada de Jaburuna
- Prainha
- Centro e Canal Bigossi
- Jôquei Clube de Itaparica
- Rodovia Darly Santos e Vale Encantado
- Mata do Exército
- Grande Terra Vermelha
- Faixa Litorânea Sul
- Aeroporto de Vila Velha
- BR 101

10.3 - Projetos estratégicos e seus impactos no Município de Vila Velha

Hipóteses básicas relativas ao contexto

Dentre os diversos investimentos previstos ou em discussão no Espírito Santo, três grupos de investimentos podem ser apontados como geradores de oportunidades (em menor ou maior escala) para o município de Vila Velha. São eles:

Ampliação do Porto de Ubú para cargas containerizadas;

Ampliação do Porto de Praia Mole para cargas containerizadas:

Investimentos no eixo sul do ES: Petrobrás (suprimento atividade off-shore), Vale (Siderúrgica, Porto e Ferrovia Litorânea Sul), Ferrous (Mineroduto, Porto e Siderúrgica)

A concretização de qualquer um destes projetos ou eventuais combinações implicariam na definição de diferentes estruturas logísticas e oportunidades para o município de Vila Velha.

Para uma melhor visualização desta análise, as seguintes hipóteses podem ser formuladas:

Hipótese 1 (H1): concretização do PORTO DE UBÚ como importante terminal de containeres

- Elementos constitutivos:
- Porto de grande calado
- Infra-estrutura
- Retro-área: adensamento sul da região metropolitana

Hipótese 2 (H2): concretização do PORTO DE PRAIA MOLE como importante terminal de containeres

- Elementos constitutivos:
- Porto de grande calado
- Infra-estrutura
- Retro-área: privilégio de áreas mais próximas (TIMS, Piracema, Jacuhy e outras áreas no eixo da ferrovia já existente)

Hipótese 3 (H3): Investimentos esperados no eixo sul, independente porém complementar a concretização da H1 ou H2

- Investimentos da Petrobrás de suporte às atividades off-shore
- Nova siderúrgica da VALE no Pólo de Anchieta
- Instalação da Ferrous Mineradora e porto em Presidente Kennedy
- Ramal ferroviário – Ferrovia Litorânea Sul
- Possível ligação ferroviária com o Rio de Janeiro e São Paulo, grandes centros consumidores e importantes destinos das cargas originadas na Região Metropolitana da Grande Vitória. A ausência de uma ligação ferroviária para os dois estados constitui-se um dos principais gargalos logísticos do Espírito Santo.

10.3.1 - Impactos avaliados a partir das hipóteses de contexto

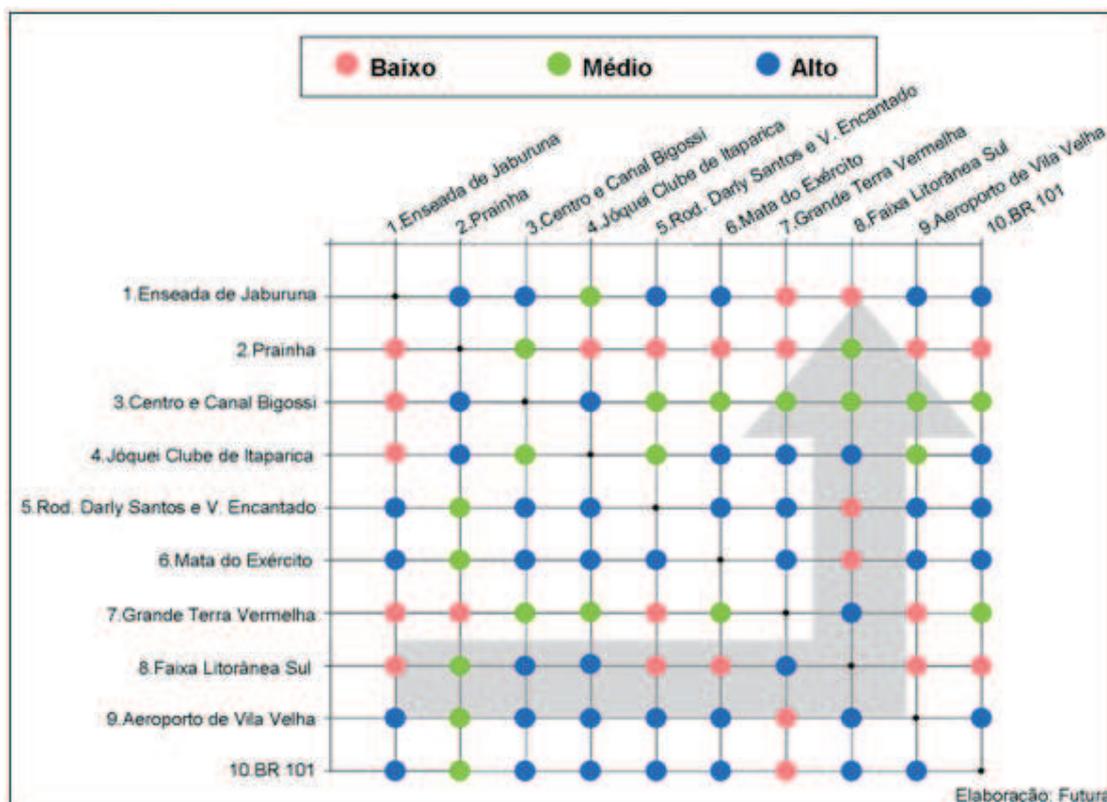
H₁	<ul style="list-style-type: none"> - Privilegia o eixo sul da Região Metropolitana da Grande Vitória, onde o município de Vila Velha teria melhor inserção logística, podendo inclusive servir como retro-área para o porto. - Reduz a movimentação de cargas containerizadas nos terminais de Vila Velha. - Reforça a capacidade de atração de outros empreendimentos na área portuária, em especial atividades de off-shore e cabotagem. - Demanda uma requalificação portuária dos terminais de Vila Velha para se apropriar das oportunidades geradas em decorrência da concretização da H₂. - Adensamento populacional e empresarial no eixo sul aumentaria demanda por empreendimentos imobiliários comerciais e habitacionais, em detrimento do eixo norte. - Gera oportunidades para o desenvolvimento do turismo de negócios. - Representaria um importante vetor de desenvolvimento, e favoreceria a atração de novos empreendimentos para o município.
H₂	<ul style="list-style-type: none"> - Reforça o eixo norte da RMGV e enfraquece a possibilidade de uma maior inserção logística do município de Vila Velha. - Reforça o eixo norte da RMGV. - Reduz a movimentação de cargas containerizadas nos terminais de Vila Velha. - Reduz a capacidade de atração de novos empreendimentos, em especial relacionados às atividades de logística. - Demanda uma requalificação portuária dos terminais de Vila Velha, podendo inclusive apropriar-se das oportunidades geradas em decorrência da concretização da H₃. - Adensamento populacional e empresarial no eixo norte aumentaria demanda por empreendimentos imobiliários comerciais e habitacionais, em detrimento do eixo sul. - Reduz demanda por empreendimentos imobiliários e serviços turísticos (negócios)
H₃	<p>Reforça o eixo sul da RMGV.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Porto de Vila Velha permanece como principal terminal de cargas do Estado. - Necessidade de ampliação da capacidade dos terminais portuários. - Necessidade de retro-área. - Oportunidade de expansão das atividades do Porto de Vila Velha permanece limitada por fatores físicos e ambientais. - Adensamento populacional e empresarial no eixo sul aumentaria demanda por empreendimentos imobiliários comerciais e habitacionais. - Gera oportunidades para o desenvolvimento do Turismo de negócios.

Matriz de Oportunidades a partir das hipóteses de contexto

A matriz a seguir apresenta algumas alternativas para o desenvolvimento das regiões definidas como prioritárias pelo consórcio, a partir da concretização de cada uma das hipóteses consideradas.

Área	H ₁	H ₂	H ₃
1. Enseada de Jaburuna	- Terminal de apoio às atividades off-shore: serviços industriais, logística de suprimento, setor metal-mecânico.	- Terminal de apoio às atividades off-shore: serviços industriais, logística de suprimento, setor metal-mecânico.	- Terminal de apoio às atividades off-shore: serviços industriais, logística de suprimento, setor metal-mecânico. - Terminal de cargas para manutenção do porto de Vila Velha como principal porto de containeres do ES)
2. Prainha	- Serviços relacionados ao turismo (de negócios) em decorrência do desenvolvimento do eixo sul da RMGV. - Outros potenciais de negócios ligados ao turismo de lazer.	- Atração de turistas de negócios limitada devido à distância dos grandes polos de negócios que tendem a se desenvolverem no eixo norte da RMGV. - Outros potenciais de negócios ligados ao turismo de lazer.	- Serviços relacionados ao turismo (de negócios) em decorrência do desenvolvimento do eixo sul da RMGV. - Outros potenciais de negócios ligados ao turismo de lazer.
3. Centro e Canal Bigossi	- Negócios ligados a prestação de serviços e comércio. - Construção civil, aluguéis.	- Negócios ligados a Prestação de serviços e comércio. - Construção civil, aluguéis.	- Negócios ligados a prestação de serviços e comércio. - Construção civil, aluguéis.
4. Jôquei Clube de Itaparica	- Atração de sedes de empresas (empreendimentos corporativos). - Atendimento à demanda por comércio e serviço de maior porte do público do eixo sul.	- Prestação de serviços e comércio local. - Atração de sedes de empresas (empreendimentos corporativos).	- Atração de sedes de empresas (empreendimentos corporativos). - Atendimento à demanda por comércio e serviço de maior porte do público do eixo sul.
5. Rodovia Darly Santos e Vale Encantado	- Serviços industriais e de logística. - Retro-área atividades off-shore: serviços industriais, logística de suprimento, metal-mecânica.	- Retro-área atividades off-shore: serviços industriais, logística de suprimento, metal-mecânica.	- Retro-área Porto de Vila Velha: serviços industriais, logística de suprimento, metal-mecânica. - Expansão em direção a BR-101: serviços de logística e industriais.
6. Mata do Exército	- Retro-área atividades off-shore. - Serviços industriais e de logística.	- Retro-área atividades off-shore.	- Retro-área Porto de Vila Velha. - Serviços industriais e de logística.
7. Grande Terra Vermelha	- Urbanização. - Geração de emprego e renda, pequenos negócios locais. - Centro de treinamento/qualificação de mão-de-obra.	- Urbanização. - Geração de emprego e renda, pequenos negócios locais.	- Urbanização. - Geração de emprego e renda, pequenos negócios locais. - Centro de treinamento/qualificação de mão-de-obra.
8. Faixa Litorânea Sul	- Empreendimentos imobiliários. - Empreendimentos turísticos.	- Empreendimentos imobiliários. - Empreendimentos turísticos.	- Empreendimentos imobiliários. - Empreendimentos turísticos
9. Aeroporto de Vila Velha	- Transporte off-shore. - Transporte de carga.	- Transporte off-shore	- Transporte off-shore. - Transporte de carga. - Transporte de passageiros.
10. BR 101	- Pólo industrial	- Pólo industrial	- Pólo industrial.

Na tabela abaixo, pode-se avaliar cada projeto como gerador de oportunidade para os demais. Os impactos de cada projeto nos demais são avaliados conforme o gráfico abaixo.



10.4 - Impactos Estimados

10.4.1 - Considerações Metodológicas

Valor dos investimentos: dados divulgados pela Prefeitura Municipal de Vila Velha, num total de 8 bilhões de Reais, distribuídos no tempo;

Os dados estimados foram calculados a partir de coeficientes técnicos que relacionam investimento direto, faturamento estimado e capacidade de geração de empregos diretos e indiretos.

Os empregos necessariamente não se restringem aos moradores do município de Vila Velha, já que se está trabalhando com um aglomerado urbano com forte conurbação;

A geração de emprego tomou como referência os pontos de maturação dos projetos, Isso significa dizer que eles não ocorrerão simultaneamente, mas distribuídos ao longo do tempo.

Tabela 71 - Faturamento médio anual equivalente do investimento

Áreas prioritárias	Atividade principal	Investimento previsto* (milhão)	Faturamento Médio Anual Equivalente** (milhão)
1. Enseada de Jaburuna	Terminal Portuário	1.500	1.551,796
2. Prainha	Comércio, serviço e lazer	50	55,783
3. Centro e Canal Bigossi	Construção Civil	2.070	2.141,478
4. Jôquei Clube de Itaparica	Construção Civil	2.220	2.296,658
5. Rod. Darly Santos e Vale Encantado	Indústria e logística	1.505	1.679,063
6. Mata do Exército	Indústria e logística	60	66,939
7. Grande Terra Vermelha	Social (saúde, educação)	221	228,838
8. Faixa Litorânea Sul	Serviços e lazer	260	290,071
9. Aeroporto de Vila Velha	Aeroporto	100	103,453
10. BR 101	Indústria e logística	60	66,939
Total		8.046	8.481,018

(*) dados divulgados pela PMVV no Jornal A GAZETA (05/07/2009)

(**) considerando uma taxa de lucro de 12% a.a.

O total de empregos gerados durante os investimentos podem chegar a aproximadamente 146 mil, entre empregos diretos e indiretos, considerando a atividade principal do investimento.

Áreas prioritárias	Atividade principal	Empregos		
		Diretos	Indiretos	Total
1. Enseada de Jaburuna	Terminal Portuário	7.717	23.152	30.869
2. Prainha	Comércio, serviço e lazer	337	1.180	1.517
3. Centro e Canal Bigossi	Construção Civil	8.879	26.638	35.518
4. Jôquei Clube de Itaparica	Construção Civil	9.523	28.569	38.092
5. Rod. Darly Santos e Vale Encantado	Indústria e logística	4.122	12.366	16.487
6. Mata do Exército	Indústria e logística	164	493	657
7. Grande Terra Vermelha	Social (saúde, educação)	985	2.954	3.938
8. Faixa Litorânea Sul	Serviços	1.753	6.135	7.888
9. Aeroporto de Vila Velha	Aeroporto	514	1.543	2.058
10. BR 101	Indústria e logística	164	493	657
Total		36.217	109.696	145.913

11. A DINÂMICA URBANA DO MUNICÍPIO DE VILA VELHA

A ocupação territorial de Vila Velha ocorreu de forma bastante lenta, bem como o seu processo de desenvolvimento. Iniciou-se a partir da ocupação bastante tímida junto ao Canal de Vitória consolidada pelas atividades portuárias e pelo estreito vínculo com Vitória, e foi se expandindo gradativamente na direção sul, porém, sem quase nunca transpor o Rio Jucu.

Com a chegada da malha rodoviária, a partir da década de 50, e o início de um conjunto de grandes obras, o Município começou a ensaiar um crescimento que se consolidou a partir da inauguração da 3ª ponte e da Rodovia do Sol.

Vila Velha desenvolveu-se a partir da consolidação de três núcleos: Centro, Barra do Jucu e Ponta da Fruta.

A ocupação propriamente urbana ocorreu no núcleo Central, a partir da Prainha que, historicamente, sempre foi considerada parte do centro de Vila Velha por abrigar a sede administrativa municipal, a Igreja do Rosário e o Convento da Penha. Atualmente, é a região que concentra grande parte das atividades comerciais e serviços.

Os outros dois núcleos, Barra do Jucu e Ponta da Fruta, formaram-se a partir da constituição de vilas de pescadores. Atualmente, esses dois pertencem à zona urbana, mas o foco de suas atividades está direcionado ao turismo, ainda pouco explorado.

Diversos aspectos influenciaram a ocupação territorial de Vila Velha. Dentre eles destacam-se:

- **Localização geográfica** - Por localizar-se em uma região de formações sedimentares recentes, Vila Velha apresenta relevo de característica plana em 70% da atual área urbana, sendo a maior parte dele alagável ou alagado. Tal morfologia requereu obras de macrodrenagem e infraestrutura, a fim de viabilizar a ocupação de parte da extensão territorial, por meio de aterros, retificações de rios e canais.

- **Porto de Vitória** - Localizado ao norte do município, foi responsável por toda a ocupação marginal sul do canal de Vitória, desde a Prainha até a divisa com o município de Cariacica (área entre Avenida Carlos Lindenberg e o canal de Vitória). Inicialmente ocupada por empresas relacionadas às atividades portuárias, hoje concentra uma grande parte da população de baixa renda, especialmente em áreas de risco (margens do Rio Aribiri).

- **Construção da 3ª Ponte e Rodovia do Sol** - Essas obras marcaram definitivamente a inserção de Vila Velha no contexto metropolitano e definiram o vetor de crescimento residencial de média e alta renda, ocupando, preferencialmente, o entorno da orla (Praia da Costa, Itapoã e Itaparica). A melhoria da mobilidade entre Vitória e Vila Velha viabilizou o segmento imobiliário, promovendo a migração do contingente de Vitória que buscava uma localidade com novos atributos de qualidade de vida para fixar residência, e consolidando um novo vetor de expansão (sul) com grandes áreas disponíveis, haja vista a escassez de terrenos na capital. Em cerca de uma década, a orla de Vila Velha ficou tomada por edifícios residenciais.

- **Propriedade da terra** - Em meio à mancha urbana verifica-se a existência de grandes áreas não urbanizadas e que são de propriedade de poucas famílias (Vale Encantado). Tal situação, aliada a outros fatores, configurou algumas das razões pelas quais grandes empreendimentos industriais não terem se instalado em Vila Velha, preferindo outros municípios.

- **Rio Jucu** - Observa-se que o canal do rio Jucu, bem como sua área de várzea, constituem o grande limitador para a expansão da mancha urbana. Por se tratar do maior recurso hídrico que abastece a RMGV, existem inúmeras restrições quanto à ocupação em sua área de influência.

- **Falta de planejamento e ocupação desordenada** - Pode-se dizer que esses dois aspectos são conseqüentes para o caso de Vila Velha. A falta de planejamento urbano e o rápido crescimento populacional, ocasionado pela migração de parte da população de Vitória (ou mesmo de outras localidades do estado ou do país) para Vila Velha, e que são características comuns do atual processo de desenvolvimento das metrópoles brasileiras, contribuíram para a ocupação desordenada do território urbano e hoje dificultam a expansão organizada da mancha urbana sem que haja conflitos com os diversos usos do espaço, com a infraestrutura e com o sistema viário urbano.

O resultado dessas condicionantes foi uma ocupação territorial bastante heterogênea e complexa, especialmente quando analisada sob a ótica da mobilidade urbana. Atualmente, ela e a macrodrenagem são os dois maiores entraves para o desenvolvimento do município, ambos resultantes da ausência de planejamento urbano. A seguir, são descritos estes e outros impactos urbanos e suas conseqüências:

- **Mobilidade urbana** - Dificilmente Vila Velha conseguirá, no curto prazo, transpor o passivo deixado pela ausência de planejamento e os inúmeros processos de ocupação irregular. Tratam-se de inúmeras áreas em que não foram previstas, ou que foram abandonadas medidas para aumento da capacidade do sistema viário (em muitos pontos é possível observar ruas interrompidas por edificações, ou vias que perderam os seus traçados originais, transformando-se em verdadeiras vielas), ou ações que restringissem atividades e usos incompatíveis

(como é o caso da ocupação de baixa renda nas áreas entorno aos terminais portuários). As consequências imediatas são os elevados gastos com desapropriações para regularização e ampliação das vias, segurança pública (pois criam-se guetos e áreas marginais a fiscalização); conflitos sociais (circulação de caminhões em vias estreitas e/ou em áreas residenciais); perda de competitividade das atividades econômicas (especialmente àquelas relacionadas às operações portuárias e de logística, onde o tempo e a segurança da carga são atributos fundamentais para o negócio).

- **Macrodrenagem** - Tanto a macrodrenagem como a mobilidade urbana são aspectos que devem ser considerados de maneira sistêmica, já que ações isoladas refletem diretamente no desempenho do sistema como um todo. No caso específico da macrodrenagem, observou-se que ações recentes vêm sendo tomadas: abertura de novos, ampliação da capacidade e canalização dos canais existentes (desde a extinção do Departamento Nacional de Obras e Saneamento – DNOS, no início dos anos 90, não se realizavam obras de dragagem dos canais de Vila Velha). Ainda hoje, Vila Velha sofre com as consequências nos períodos de chuva mais intensos, piorando ainda mais a mobilidade urbana e espantando investimentos privados.

- **Urbanidade** - Se por um lado o “boom” imobiliário ocorrido em Vila Velha, após as inaugurações da 3ª Ponte e da Rodovia do Sol, trouxe progresso e uma ocupação mais qualificada, por outro lado, introduziu um modelo de ocupação que, respaldado pelo plano diretor vigente, não se preocupou com a inserção do edifício na cidade. O resultado foi a conformação de uma “massa de concreto” ao longo da orla que desqualificou o espaço urbano logo após a primeira quadra para quem vem do sentido contrário à praia. Os índices urbanísticos permitiram a concepção de edifícios que ocuparam quase a totalidade dos lotes, (em muitos casos sem recuos laterais), e que, a depender da época do ano, geram sombras na praia. Embora a orla tenha sido requalificada em toda sua extensão, desde a Praia da Costa até Itaparica (calçadão, ciclovia, quiosques, equipamentos públicos), não foram dimensionados espaços suficientes que garantissem o conforto visual e a escala humana (especialmente do lado dos edifícios, onde o passeio público, em alguns pontos, não passa dos dois metros de largura), nem tampouco a diversidade de usos (comércio e serviços).

- **Uso e ocupação do solo** - A incompatibilidade de usos é mais evidente nas áreas periféricas de Vila Velha, onde se observa a ocupação residencial de baixa renda junto às áreas portuárias, retroportuárias e industriais, além da ocupação nas áreas de risco (morros, canais e várzeas). Em razão das atividades portuárias, existe uma grande movimentação de veículos de carga que circulam, muitas vezes, em vias que não possuem capacidade de absorver esse tipo de tráfego. O resultado imediato é a desvalorização dos imóveis do entorno e, por consequência, a ocupação desqualificada e irregular. O exemplo mais claro deste conflito de usos é a Estrada de Capuaba (acesso ao terminal de contêineres).

- **Ocupação espalhada** - A distribuição fundiária e a especulação imobiliária, associadas às características peculiares do Município (terminais portuários, ocupação residencial na orla, áreas não urbanizadas pós-Jucu), contribuíram para o processo de ocupação espalhada. O primeiro é resultado da concentração de terras sob a propriedade de poucos. Tais áreas concentram-se na porção centro-sul de Vila Velha, na região conhecida como Vale Encantado. O segundo aspecto (especulação imobiliária) decorreu após a ocupação mais intensa da orla, aumentando o valor dos terrenos e imóveis, e intensificou o processo de ocupação das áreas mais distantes pela população de baixa renda. À exceção da orla, todas as demais regiões apresentam edifícios de baixo gabarito.

12. PERSPECTIVAS PARA O DESENVOLVIMENTO DE VILA VELHA

A seguir, serão descritas as perspectivas nas quais se fundamentaram as premissas e propostas de projetos, organizadas nos seguintes aspectos:

- Desenvolvimento do sistema portuário
- Desenvolvimento empresarial - industrial/logístico
- Desenvolvimento empresarial - corporativo
- Desenvolvimento residencial
- Desenvolvimento sustentável

DESENVOLVIMENTO DO SISTEMA PORTUÁRIO

Sistema logístico do Espírito Santo

Visão geral

O Espírito Santo é um estado localizado em uma região estratégica para o segmento logístico nacional. Geograficamente, o estado localiza-se na porção central do país com fácil conexão com as regiões nordeste, centro-oeste e demais estados da região sudeste.

Tais condições permitem que o estado seja um agente integrador do sistema logístico nacional, mesmo porque, apresenta o segundo maior complexo portuário do país em termos de valor agregado adicionado às mercadorias transportadas, e alguns dos principais terminais portuários especializados na exportação de minérios e produtos siderúrgicos.

Contudo, a falta de investimentos e planejamento nos modais logísticos do estado promoveu um acúmulo de gargalos que, em alguns casos, provocaram a evasão de mercadorias para outros estados.

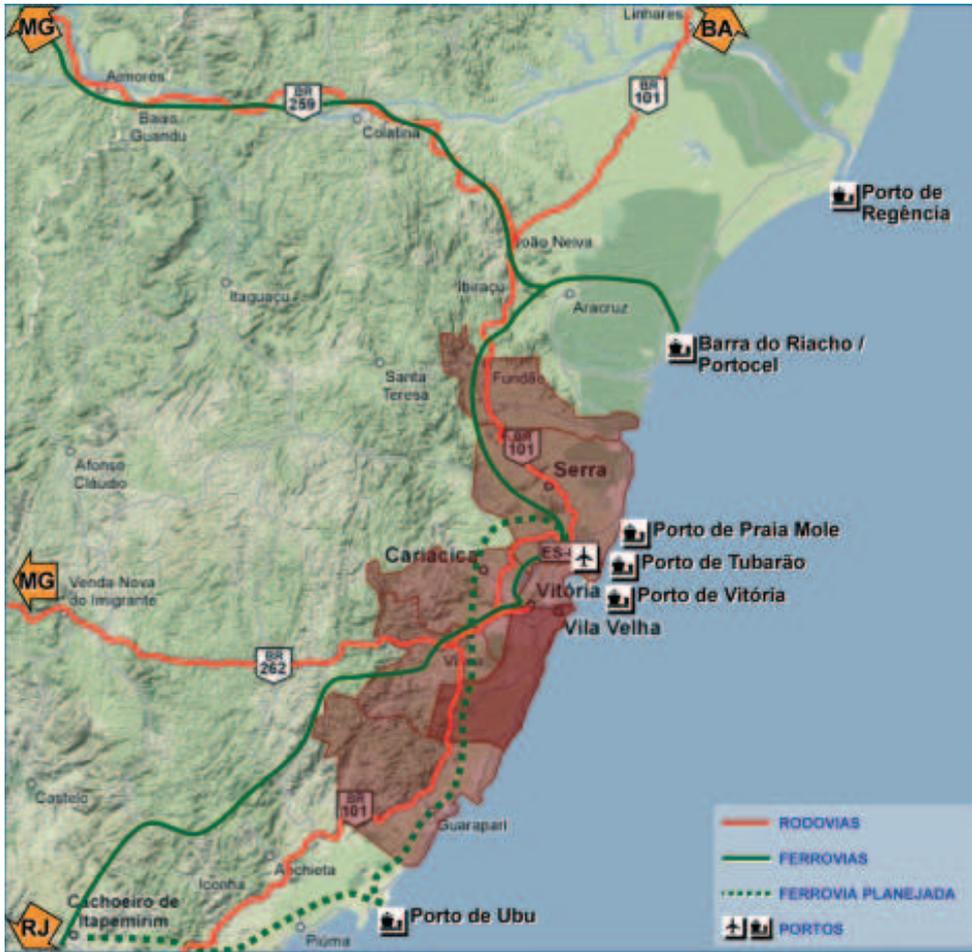
O Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Estado do Espírito Santo (PELTES) e ES 2025 são alguns dos instrumentos de planejamento que estabelecem projetos estruturantes para o sistema logístico capixaba com o intuito de resgatar uma das principais vocações do estado. Vale lembrar que o sucesso do plano de desenvolvimento sustentável para o município de Vila Velha depende diretamente da consolidação dos projetos estruturantes logísticos previstos.

Dos projetos que dizem respeito ao segmento logístico do Estado, destacam-se:

- Porto de Barra do Riacho: alternativa portuária (carga geral, cargas frigorificadas, petróleo).
- Eixo Longitudinal Litorâneo Norte Sul: duplicação e adequação da BR 101 (RJ-BA).
- Eixos Transversais: Ligação de Vitória a Minas Gerais, pela BR 262.
- Eixos Diagonais: rota alternativa para São Paulo utilizando a RJ 116 e BR 393.
- Porto de Vitória: adequações de capacidade.
- Ferrovia Litorânea Sul: desenvolvimento do pólo siderúrgico de Anchieta e do pólo industrial de Cachoeiro do Itapemirim, interligação com EFVM; integração ferroviária com RJ/SP.
- Ampliação do Corredor Centro Leste: integração dos modais de transportes e competitividade (produtos agronegócio) via portos de Vitória/ES.
- GASENE -Gasoduto Sudeste Nordeste.
- Ampliação do Aeroporto de Vitória: novo Terminal de Carga Aérea -TECA e novo Terminal de Passageiros.
- Centro de Desenvolvimento de Competências Logísticas: apoiar o desenvolvimento técnico e tecnológico das empresas do segmento de Serviços Logísticos do Espírito Santo

Os números dos Portos Capixabas

O estado do Espírito Santo ocupa uma posição privilegiada no contexto do comércio exterior internacional, apresentando a segunda maior receita (valor agregado) de exportação das mercadorias brasileiras e o primeiro lugar em volume (t). Em valores, do total das exportações brasileiras em 2007, 8,7% passaram pelos portos do Espírito Santo.



Sistema Portuário do Espírito Santo

Para o estado, a atividade portuária representa 65% do PIB, e para Vila Velha representa umas das principais atividades cuja cadeia apresenta a maior arrecadação de impostos.

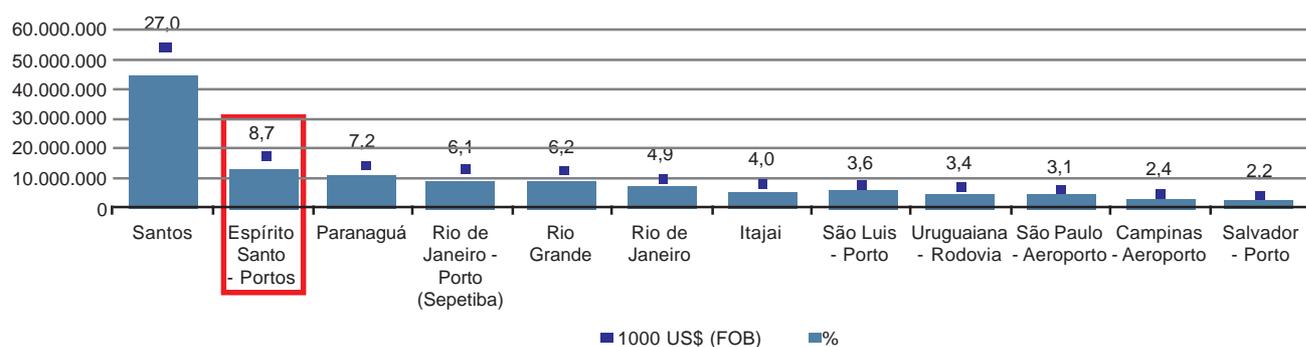
Um dos grandes motivos desta importância está relacionado à hinterlândia composta pelos estados de Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal, fato pelo qual se deve considerar o sistema logístico em âmbito nacional.



Fonte: IJSN

Embora os números sejam bastante expressivos, a participação do Porto de Vitória corresponde a somente 5% da movimentação do estado (em volume), cerca de 6,5 milhões de t/ano.

Exportações Brasileiras (IJSN-2007)



Categorias	2006				2007				Variação (%) do valor (2007/2006)	2007 (US\$/t)
	1000 US\$ (FOB)	%	(t)	%	1000 US\$ (FOB)	%	(t)	%		
Matérias-Primas e Produtos Intermediários	2.265.536	40,20	2.694.431	18,70	3.051.175	40,70	3.564.956	22,80	34,68	855,88
Bens de Capital	1.199.267	21,30	957.479	6,60	1.772.494	23,60	258.378	1,70	47,80	6.860,08
Combustíveis e Lubrificantes	1.150.767	20,40	10.586.805	73,40	1.136.686	15,10	11.572.891	73,90	(1,22)	98,22
Bens de Consumo Duráveis	607.748	10,80	95.001	0,70	928.793	12,40	137.071	0,90	52,83	6.776,00
Bens de Consumo Não Duráveis	412.669	7,30	98.040	0,70	614.224	8,20	120.929	0,80	48,84	5.079,21
Total	4.873.395	100,00	13.792783	100,00	5.635.987	100,00	14.431.756	100,00	15,65	390,53

Fonte: MDIC/ALICEWEB

Elaboração: IJSN - Coordenação de Economia e Desenvolvimento

Categorias	2006				2007				Variação (%) do valor (2007/2006)	2007 (US\$/t)
	1000 US\$ (FOB)	%	(t)	%	1000 US\$ (FOB)	%	(t)	%		
Matérias-Primas e Produtos Intermediários	12.209.176	97,06	119.606.414	99,20	13.754.481	98,10	130.276.115	99,70	12,70	105,58
Bens de Consumo Não Duráveis	130.602	1,04	212.915	0,20	152.113	1,80	191.462	0,10	16,50	794,48
Operações Especiais	89.538	0,71	246.488	0,20	103.255	0,74	253.538	0,20	15,30	407,26
Bens de Consumo Duráveis	7.681	0,06	4.329	-	6.020	0,04	2.250	-	(21,60)	2.675,56
Bens de Capital	140.863	1,12	9.894	-	4.425	0,03	1.993	-	(96,90)	2.220,27
Combustíveis e Lubrificantes	699	0,01	2.299	-	640	-	1.317	-	(8,50)	485,95
Total	12.578.560	100,00	120.082.338	100,00	14.020.935	100,00	130.726.674	100,00	11,50	107,25

Fonte: MDIC/ALICEWEB

Elaboração: IJSN - Coordenação de Economia e Desenvolvimento

Números do complexo portuário do Espírito Santo

Os resultados e a eficiência do Porto de Vitória poderiam ser maiores se não fossem as restrições físicas do canal, as deficiências nos demais modais e falta de áreas retroportuárias. Tais fatores representaram ao longo dos últimos anos a evasão de mercadorias para outros portos: 30% do café exportado, 25% da movimentação de contêineres, 100% das frutas e 50% do ferro gusa. Outro aspecto importante a ser considerado é o fato da implantação de novos terminais portuários no conceito de superportos (empreendimentos privados), e que, provavelmente, se constituirão grandes concorrentes dos terminais portuários existentes.

Diante desse quadro, um novo processo para a redefinição das vocações das operações do complexo do Porto de Vitória deverá ser estabelecido, avaliando as potencialidades de diversas outras atividades: cabotagem, feeder, operações de suporte às atividades off-shore, operações turísticas, entre outras.

O futuro para o Porto de Vitória

O porto de Vitória apresenta inúmeras operações com diversos tipos de carga. Contudo, com o crescimento dos municípios de Vitória e Vila Velha (especialmente a ocupação desordenada no entorno da zona portuária), muitas operações deixaram de ser atrativas. Em contrapartida, outras atividades ganharam prestígio por conta da especialização e eficiência de algumas empresas.

Tal crescimento poderia ser ainda maior se não fossem alguns entraves, principalmente, no que se refere à mobilidade urbana.



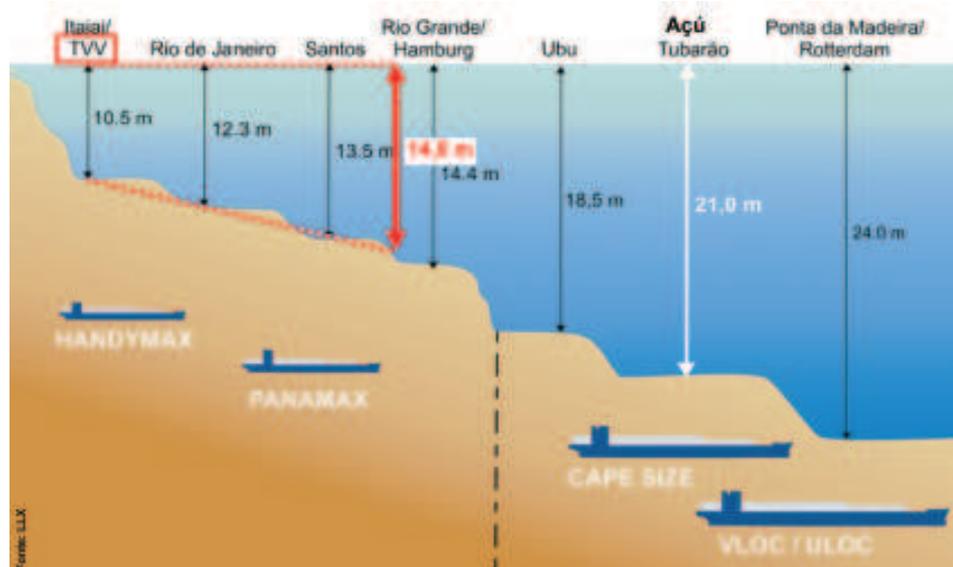
Cenário atual e perspectivas	Projetos
Limitações físicas do canal	1. Dragagem e derrocagem do canal e investimentos
Mobilidade urbana e acesso aos terminais	2. Duplicação e adequações da Estrada de Capuaba 3. Trevo: Carlos Lindenberg x Darly Santos / Estrada de Capuaba 4. Rodovia Leste-Oeste 5. Extensão sul - Av. Rio Marinho e Darly Santos (PDM) 6. BR447 (ligação BR - Porto de Vitória)
Área retroportuárias	7. Desembarço da área retroportuária CODESA - 250.000m ² 8. Novas ofertas - Darly Santos
Petróleo e gás	9. Novos terminais portuários (Nova Holanda, Nisibra) e instalação de empresas do setor petrolífero
Novos portos (superportos)	10. Ilhéus (BA); Barra do Riacho / Praia Mole / Ubu (ES); Açú (RJ)

Projetos e iniciativas previstas que fomentaram as atividades portuárias - Porto de Vitória

Alguns projetos já se encontram em curso ou estão planejados, conforme descrição no quadro a seguir. No entanto, uma reflexão maior deve ser feita no sentido de analisar a perenidade do Porto de Vitória em relação aos demais portos capixabas e brasileiros, fundamentando-se na composição dos possíveis cenários que poderão interferir diretamente na longevidade das operações do Porto de Vitória.

Limitações físicas do Canal

Apesar da importância do projeto de dragagem e derrocagem do canal do Porto para a RMGV, ele não irá transpor todas as suas limitações físicas. No entanto, a proposta de ampliação do calado dos atuais 10,5 para 14 metros permitirá a maior eficiência das operações dos armadores que não conseguem realizar suas operações à carga máxima, tendo que completar a carga de suas embarcações em outros portos de maior capacidade antes de prosseguir nas rotas de curso longo, e vice-versa. De qualquer forma, as características do canal limitam o tráfego das grandes embarcações, ficando limitado às embarcações do tipo Panamax.



Características do TVV e demais terminais portuários. Fonte: MMX

O orçamento do projeto de dragagem e derrocagem é da ordem de R\$ 95 milhões - R\$ 40 milhões do Governo do Estado e R\$ 55 milhões do Governo Federal.

Uma alternativa seria a transferência dos portos para a Ponta de Tubarão, no complexo que envolve os portos de Tubarão e Praia Mole. Segundo a CODESA, para se concretizar essa alternativa, seriam necessários R\$ 2,5 bilhões.

Mobilidade urbana e acesso aos terminais

Uma série de obras estão em curso e outras programadas no sentido de melhorar a mobilidade urbana de Vila Velha. Dentre elas, destacam-se:

- Estrada de Capuaba:
 - Duplicação e melhorias/adequações nas margens (acessos);
 - Organização do tráfego de caminhões (área de espera para embarque e desembarque de cargas).
- Ponte sobre o Rio Aribiri:
 - Duplicação e adequação;
 - Proposta de acesso aos novos terminais portuários na Enseada do Jaburuna (reurbanização da margem direita).
- Trevo da Rodovia Darly Santos com a Carlos Lindenberg
 - Interseção em dois níveis no cruzamento da Rodovia Darly Santos com a Avenida Carlos Lindenberg;
 - Desapropriações e adequações no entorno.
- Rodovia Leste-Oeste
 - Ligação entre Rodovia Darly Santos e BR262.



Traçado e etapas da Rodovia Leste-Oeste

Além dessas obras e investimentos previstos, outros estudos estão ocorrendo, tanto no sentido de melhorar a mobilidade em torno dos terminais portuários, quanto na acessibilidade aos novos terminais previstos.



Propostas de melhoria e acesso a zona portuária

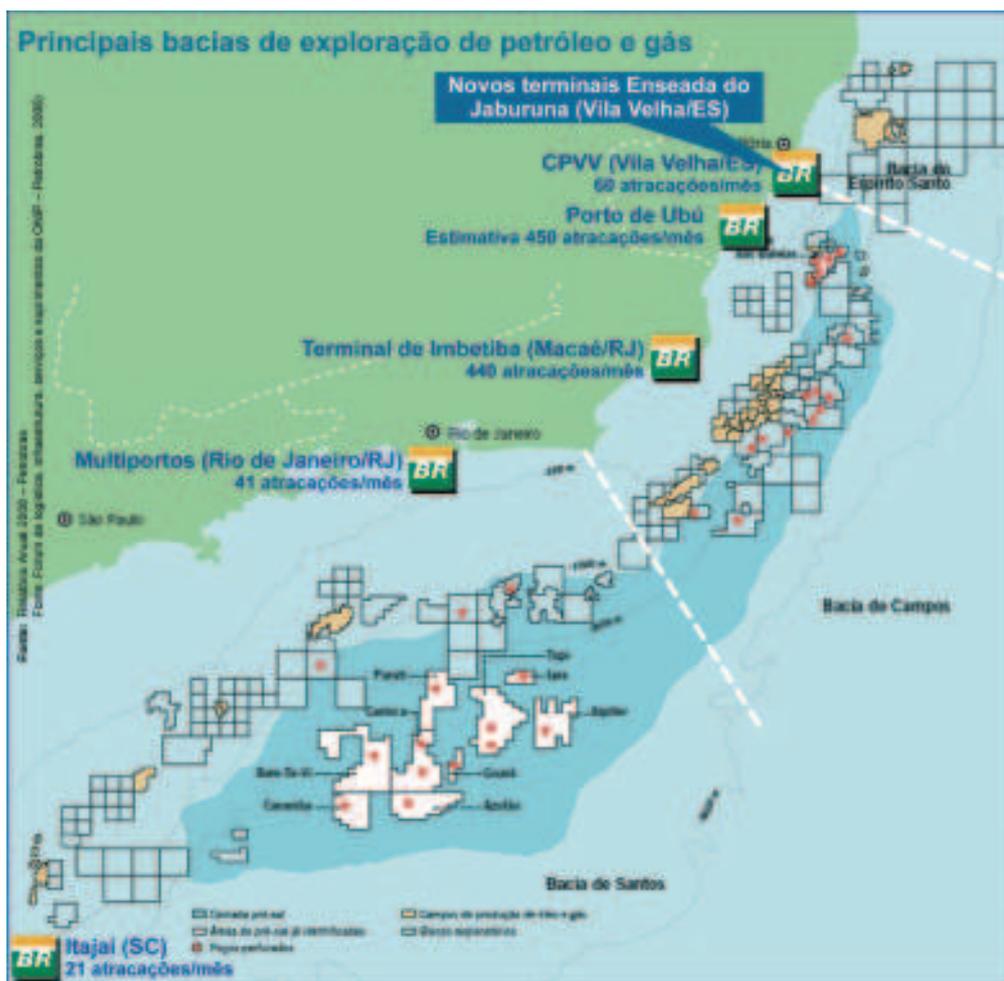
Exploração de petróleo e gás no Espírito Santo

As recentes descobertas e repercussões sobre o potencial de exploração de petróleo e gás elevaram o estado do Espírito Santo a uma posição de destaque no cenário nacional. Significa dizer que um volume muito grande de investimentos neste segmento está por vir, e Vila Velha deve preparar-se para recebê-los e, assim, desenvolver a sua economia. A análise deve ser muito mais ampla do que observar somente os movimentos da Petrobras. Deve considerar todo o movimento e tendências das potenciais cadeias de fornecimento.



Cadeia de Fornecimento - Exploração de Petróleo e Gás

A figura a seguir, mostra os principais pontos de operações offshore e as demandas previstas. Observa-se que o volume de operações previsto para o Espírito Santo é superior ao Rio de Janeiro.



Principais bacias de exploração de petróleo e gás do País. Fonte: Petrobras (2006)

Os investimentos previstos para os próximos 5 anos no Estado somam 17 bilhões de dólares, divididos US\$ 6,7 bilhões para exploração de gás (norte do Estado: pólo gasífico) e US\$ 10,3 bilhões para a exploração do pré-sal (sul do Estado: Parque das Baleias). Dentre os investimentos, destaca-se a implantação de um terminal de suporte às plataformas operantes no litoral do Estado - Porto de Ubú (previsão de operação: 2010).

Projetos concorrentes (superportos) e evasão de mercadorias para outros estados

Diante da falta de investimentos em infraestrutura e da burocracia na operação dos portos públicos, a iniciativa privada vem tomando a frente dos investimentos nas áreas portuárias. Para o estudo em questão, três casos merecem destaque pelos possíveis impactos que poderão causar sobre a demanda dos atuais portos capixabas. Tratam-se de investimentos pesados no conceito de superportos, os quais permitem a operação de diversos tipos de cargas e embarcações (portos de águas profundas), contam com infraestrutura completa para o desenvolvimento de atividades retroportuárias e ligação com a malha rodoferroviária.



Porto de Ilhéus:

Porto em processo de ampliação agregado a um novo pólo industrial, com a finalidade de facilitar o escoamento de produtos transportados pela **Ferrovias Oeste/Leste** que será construída pelo governo Federal e será destinado à exploração de minério de ferro vindo de Caitité.

A profundidade do seu calado irá possibilitar a chegada de **navios de grande porte** e poderá atender outros tipo de cargas.



Porto de Praia Mole:

O governo do Espírito Santo prevê a construção de um superporto de águas profundas com capacidade para movimentar **750 mil contêineres/ano**.

Existem outras possibilidades deste superporto ser desenvolvido em outras partes do estado: Barra do Riacho e Ubú.



Porto de Açú:

Projeto no conceito de multiproduto que ainda conta com uma zona industrial de 90 km² e integração a malha ferroviária da FCA (45km):

- Minério de ferro: 63 milhões de t/ano
- Produto siderúrgicos: 10 milhões de t/ano
- Carvão: 15 milhões de t/ano
- Granéis sólidos: 5 milhões de t/ano
- **Granéis líquidos: 4 milhões de t/ano**
- **Carga geral: 7,5 milhões de t/ano**
- Base de suporte às plataformas: 1.000 atracações/ano

Portos concorrentes que poderão ameaçar a demanda dos portos capixabas

DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL - INDUSTRIAL/LOGÍSTICO**Análise situacional - Segmento Industrial**

A falta de planejamento e investimentos em infraestrutura e mobilidade urbana foram uns dos principais fatores para a evasão das empresas de Vitória e, principalmente, de Vila Velha para Serra, somado ainda ao fato das condições favoráveis oferecidas pelo município de Serra.

Principais razões para a evasão:

Vitória:

- Ausência de áreas
- Valorização fundiária
- Conflitos com a mancha urbana

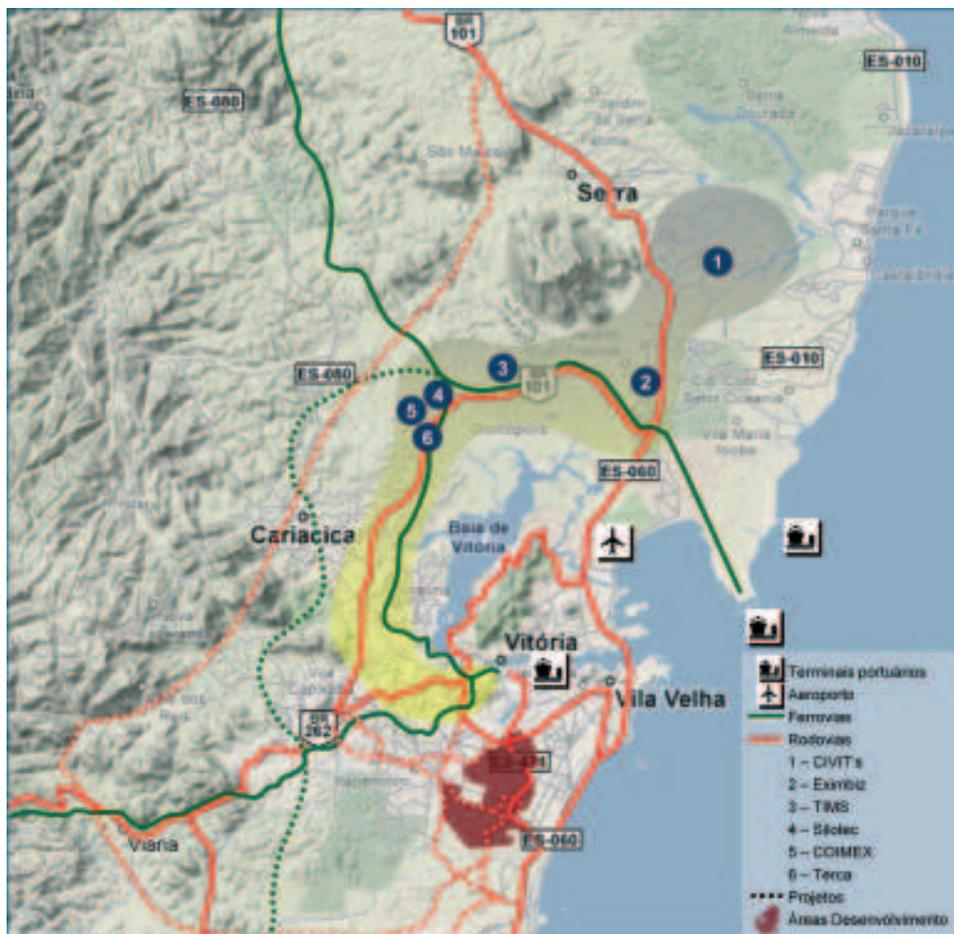
Vila Velha:

- Ambiência política desfavorável
- Ausência mobilidade urbana
- Problemas de macrodrenagem/infraestrutura urbana
- Desinteresse dos proprietários das áreas potenciais

Em contrapartida, condições favoráveis foram oferecidas por outros municípios da RMGV, especialmente Serra para indústrias, e não menos importante, Cariacica para as empresas do setor logístico. São elas:

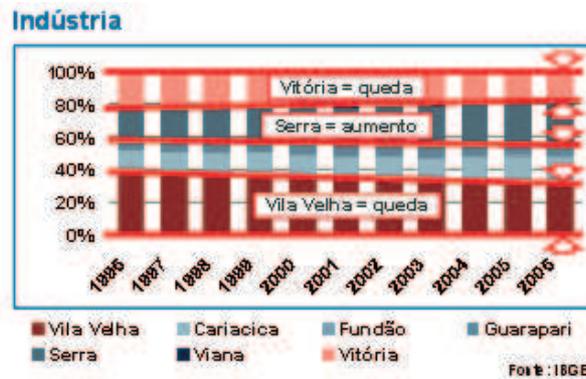
- Política de incentivos e isenções fiscais
- Boas condições de mobilidade e infraestrutura urbana
- Baixo “valor da terra”

Na figura a seguir, é possível observar o vetor de expansão nos segmentos industrial/logístico no sentido norte da RMGV. Contudo, se isto hoje é uma realidade, cabe dizer que é resultado de uma política de longo prazo que se iniciou em meados da década de 70, com a implantação dos CIVIT's. Por muitos anos, a ocupação dos CIVIT's ficou aquém das expectativas, porém, com a abertura de mercado e intensificação do comércio exterior, tal infraestrutura passou a ser atrativa para o desenvolvimento e implantação de indústrias que usufruem os benefícios da FUNDAP, consolidando-se no pólo como é conhecido hoje. Além dos CIVIT's, a ocupação industrial/logística intensificou-se ao longo da Rodovia do Contorno, particularmente, com a instalação das três Estações Aduaneiras do Interior (EADI's) - Silotec, Coimex e Terca.

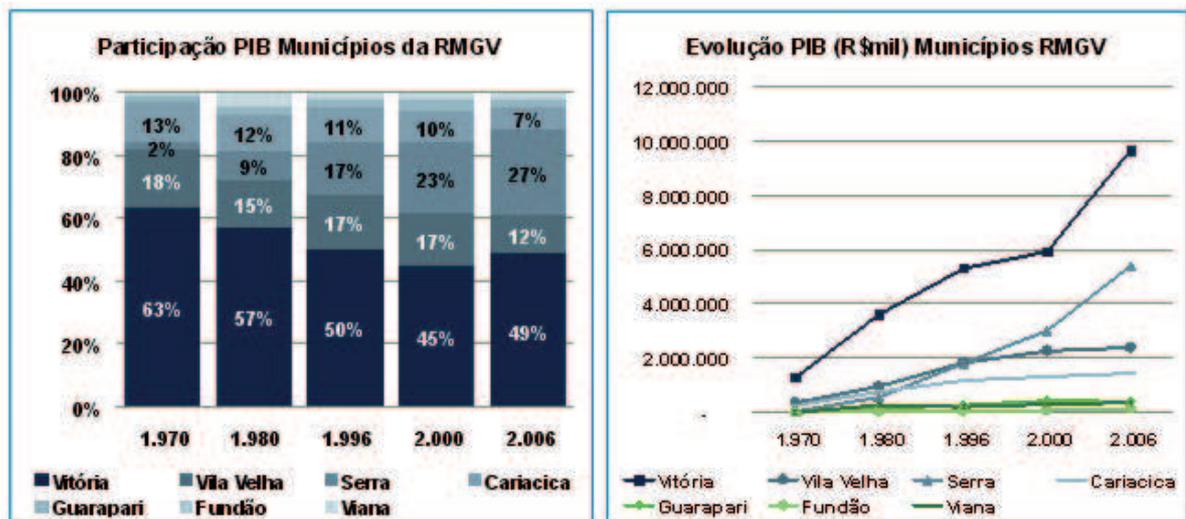


Vetor de expansão industrial na RMGV - sentido norte em direção a Serra

Esta movimentação do setor industrial para o município de Serra pode ser observada na evolução do número de estabelecimentos industriais entre os anos de 1996 e 2006. Conforme gráfico a seguir, observam-se as perdas de participação de Vitória e, mais fortemente, de Vila Velha para o município de Serra. Este fenômeno se traduziu na crescente evolução do PIB do município de Serra a partir da década de 70, tornando-o, atualmente, o segundo maior da RMGV.



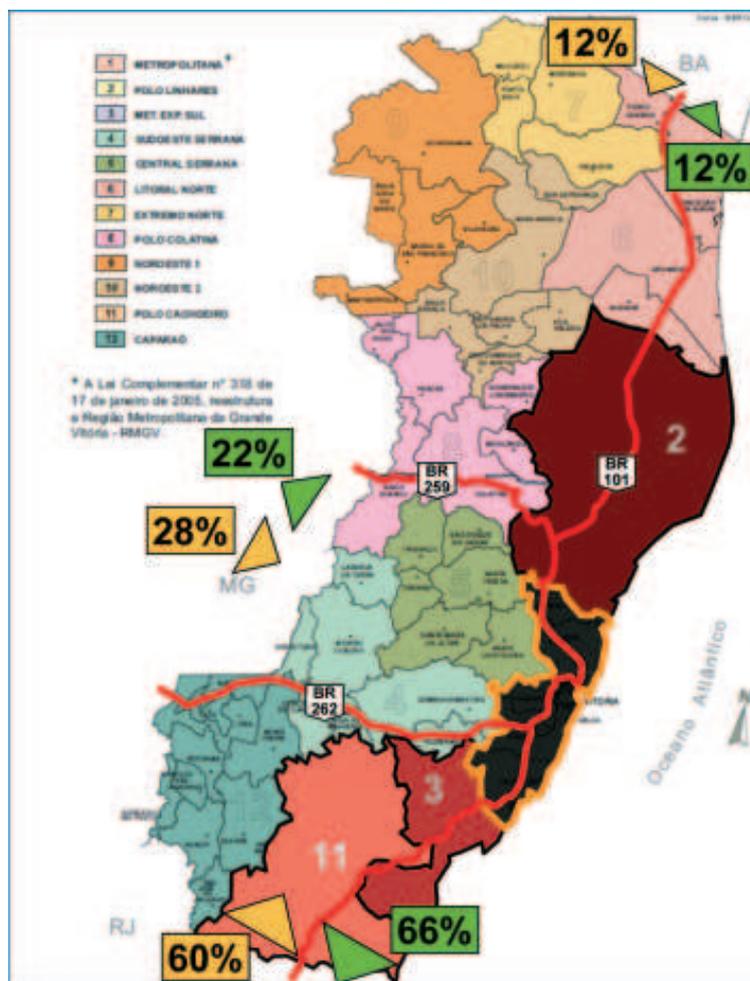
Evolução da participação dos estabelecimentos industriais na RMGV



Participação e evolução do PIB dos municípios da RMGV

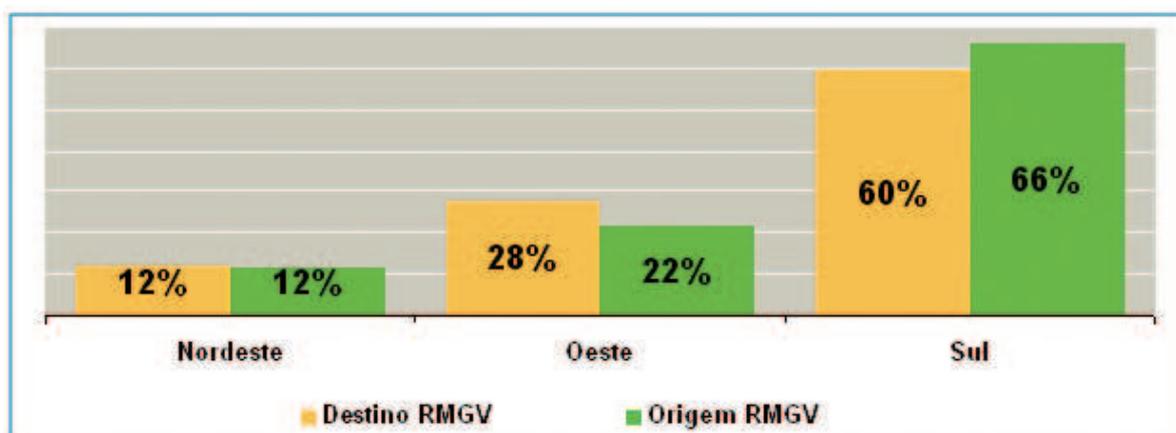
Análise situacional - Segmento Logístico

Apesar do vetor de expansão industrial ocorrer no sentido norte, a grande movimentação de mercadorias que circulam com origem ou destino na RMGV, tanto intraestadual quanto interestadual, ocorre no sentido sul. Isso denota que, geograficamente, Vila Velha tem uma posição relativamente mais competitiva que os demais municípios da RMGV



Movimentação de carga rodoviária interestadual com origem/destino na RMGV

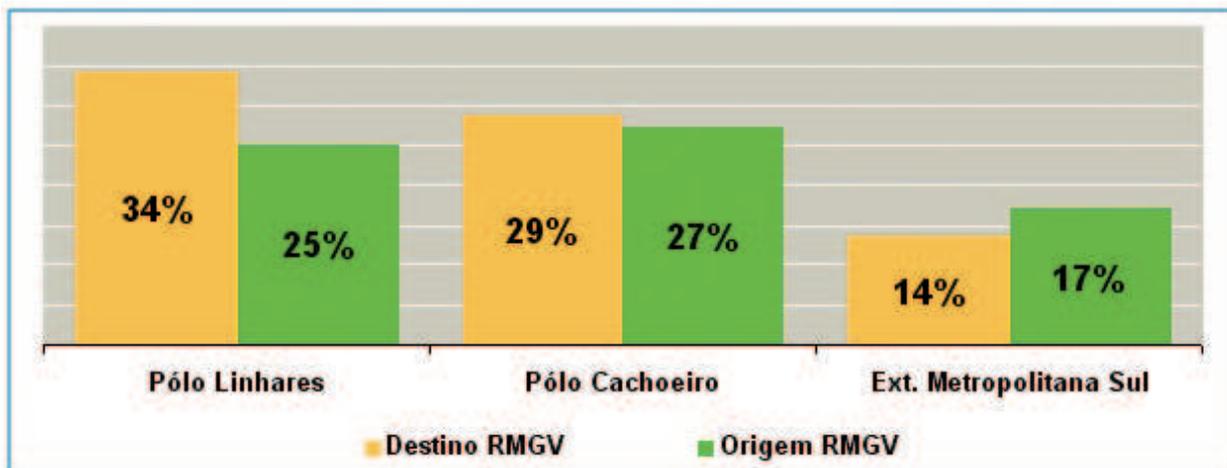
A movimentação de cargas rodoviárias do Estado acontece basicamente, nas direções leste-oeste, pelas BR 259 e 262 (conexão leste-oeste: Minas Gerais, Goiás e Distrito Federal), e norte-sul, pela BR101, especialmente no vetor sul, onde é feita a conexão com Rio de Janeiro, São Paulo e região sul do país. As principais mercadorias que saem da RMGV com destino aos outros estados são: hortaliças e legumes; adubo orgânico; carvão mineral; chocolates e derivados de cacau; malte, cervejas e chope; produtos químicos inorgânicos; cimento e peças fundidas em ferro e aço. No sentido inverso, destacam-se: hortaliças e legumes; minerais metálicos não ferrosos; celulose; combustíveis; ferro, aço e demais ligas; sucatas metálicas.



Movimentação de carga interestadual (Fonte: PELTES, 2009)

Entre as regiões do estado, o maior intercâmbio de cargas ocorre entre a RMGV e as regiões: Pólo Linhares, Pólo Cachoeiro e Extensão Metropolitana Sul (cerca de 70% das movimentações do Estado). As principais mercadorias que circulam com origem na RMGV e destino no Pólo Linhares, Cachoeiro e Extensão Sul da Região Metropolitana são: hortaliças e legumes, adubo orgânico, combustíveis, minerais não metálicos,

ferro, aço e demais ligas. No sentido inverso, destacam-se as mercadorias: café; hortaliças e legumes; extração de minerais não metálicos; cimento; produtos cerâmicos e chapas de granito.



Movimentação de carga interestadual (Fonte: PELTES, 2009)

Perspectivas para Vila Velha

O município de Vila Velha tem condições de reverter o presente cenário a partir da viabilização dos projetos previstos, que solucionarão, em grande parte, alguns dos maiores gargalos do município: a mobilidade urbana e a falta de áreas para implantação de empreendimentos industriais e logísticos.

Esta nova perspectiva poderá ser potencializada com uma maior integração da RMGV com os estados do Rio de Janeiro e São Paulo, já que o intercâmbio de mercadorias entre estes estados é bastante significativo.

Vetor de crescimento a explorar

A maior integração com os estados do Rio de Janeiro e São Paulo pode ser consolidada a partir do desenvolvimento dos municípios capixabas do sul do estado, especialmente, Anchieta, Cachoeiro de Itapemirim e Presidente Kennedy, e da concretização de projetos estruturantes: Duplicação da BR101 e Ferrovia Litorânea Sul.



Vetor de oportunidades

Maior investimentos estão em curso ou estão previstos nos segmentos de mineração, siderurgia, petróleo e gás. Dentre eles destacam-se:

- **Cachoeiro de Itapemirim:** 2º pólo econômico mais importante do estado depois da RMGV. Principais atividades econômicas: extrativismo e beneficiamento mineral (mármore, granito e moagem de calcário); produção de cimento, calçados e laticínios. Investimentos previstos: infraestrutura geral do município.

- **Anchieta:** atualmente, a economia de Anchieta baseia-se no turismo e mineração (pelotização do minério de ferro - SAMARCO). Investimentos previstos: setor de petróleo e gás, energia (termoelétrica), siderurgia e logística portuária (Porto de Ubu).

- **Presidente Kennedy:** a economia do município é basicamente a pecuária, agricultura e exploração de petróleo. Investimentos previstos: setor de mineração (Ferrous), petróleo e gás (maior reserva marítima do ES) - pré-sal.

Oportunidades para Vila Velha

Diante dos cenários e das tendências identificados é possível vislumbrar dois potenciais negócios para Vila Velha como forma de desenvolvimento dos segmentos industrial e logístico.

- Centro de consolidação/fracionamento de mercadorias (porta de entrada e saída da RMGV para a região sul do ES, RJ, SP e região sul do país).

- Atendimento a cadeia de petróleo e gás, por meio da consolidação de um pólo metal-mecânico.

DESENVOLVIMENTO EMPRESARIAL - CORPORATIVO

Infraestrutura e mercado imobiliário

O segmento empresarial corporativo de Vila Velha nunca se demonstrou algo pujante. Na RMGV, Vitória foi o município responsável por polarizar esta atividade em razão de seu caráter de sede do governo estadual e por concentrar os serviços complexos. Sendo assim, o segmento empresarial desenvolvido em Vila Velha configura-se nos negócios gerados pelos prestadores de serviços locais, os quais se constituem, em sua grande maioria, de empresas de pequeno porte e que necessitam de pouca infraestrutura empresarial e amenidades.

Os investimentos destinados a construção da Rodovia Leste-Oeste, do túnel ligando Vitória a Vila Velha e outras grandes obras, como a alça da Terceira Ponte sobre a Av. Carioca e o binário da Rodovia do Sol, prometem sanar um dos principais gargalos (mobilidade urbana) e colocar Vila Velha na rota dos investimentos imobiliários comerciais. O iminente esgotamento de áreas em Vitória colabora com esta tendência.

Regiões imobiliárias de Vila Velha - Escritórios

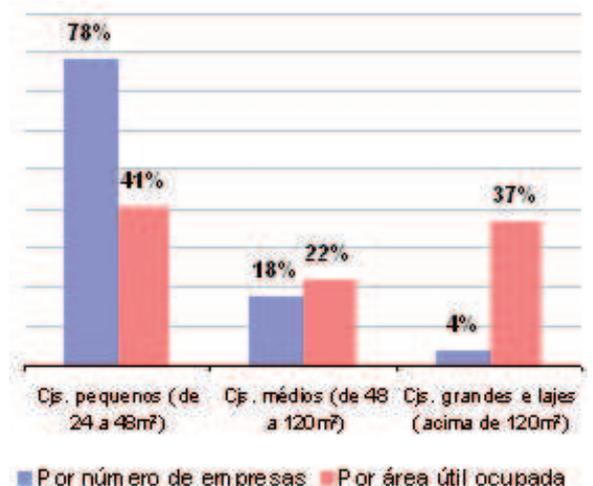
O estoque atual localiza-se na região central e próximo à Praia da Costa. Outras regiões têm potencial para absorver o estoque futuro por conta da facilidade de acesso e da disponibilidade de áreas.



Localização do estoque futuro e atual

Situação atual: ocupantes, preço e estoque

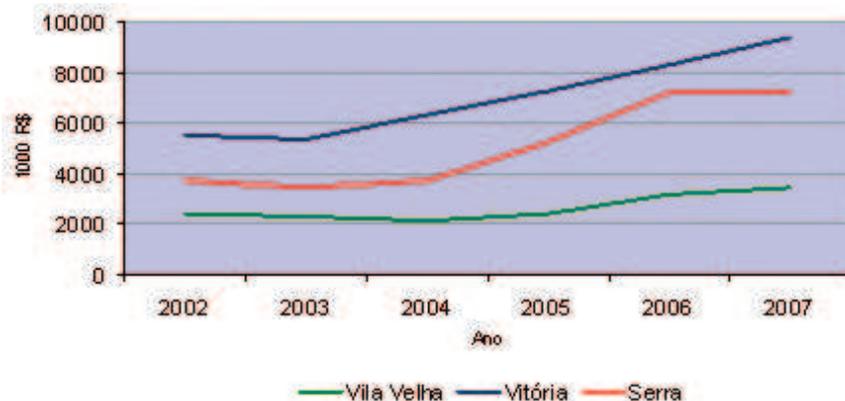
Vila Velha é um município empreendedor, com concentração de micros e pequenas empresas (MPE) prestadoras de serviços. Isso se reflete no perfil do estoque atual de edifícios de escritórios, que possuem conjuntos pequenos e especificações técnicas mínimas, como ar condicionado de janela.



Fonte: Ikann - tratamento sobre dados IBGE (2006).

O estoque total de Vila Velha é de aproximadamente 30 mil m² de área privativa, sendo que cerca de 70% deste espaço é ocupado por MPE's. Médias e grandes empresas ocupam os 30% restantes, em junções de conjuntos ou edifícios monousuários, nem sempre construídos com os requisitos de empresas deste porte.

Por conta de abrigar os serviços menos complexos, isto é, com menor valor agregado, as empresas de Vila Velha arrecadam, na média, menos da metade do valor das empresas sediadas em Vitória e Serra.



Fonte: Ikann - tratamento sobre dados IBGE e balanços municipais coletados no Tribunal de Contas do Estado do Espírito Santo (TCEES).

Tal situação apresenta impacto direto no valor de locação dos imóveis disponíveis para ocupação, bem como determina o padrão do estoque atual. Significa dizer que a média de recolhimento menor por empresa pode indicar que há, no município, a predominância de empresas de menor porte e com faturamento inferior, ou ainda, ser conseqüência de uma política fiscal mais agressiva (alíquotas ou bases de cálculos menores). Esta, entre outras razões, pode justificar a menor pré-disposição para empreendimentos de classe superior (AA e A), com valores de locação mais altos, em Vila Velha.

Perspectivas

Considerando o crescimento econômico da RMGV e o esgotamento de áreas em Vitória, pode-se considerar um cenário em que grandes e médias empresas dos setores de comércio exterior, mineração e siderurgia, petróleo e gás, mármore e granito e agricultura possam vir a se instalar em Vila Velha.

Essas empresas, quando podem separar a área administrativa da produtiva, buscam boa localização, porque isso proporciona status, qualidade de vida para os funcionários (tempo de viagem, oferta de comércio e serviços no entorno e segurança pública), centralidade (proximidade de clientes, fornecedores, governo, autarquias, bancos e aeroporto) e padrão dos edifícios (requisitos de ocupação). A alíquota do ISS também é preponderante na decisão deste tipo de ocupante, mas poucas são prestadoras de serviços, com exceção dos terminais portuários, que não decidem o lugar.

Estimativa de demanda por analogia

Existe uma proporcionalidade (fator) entre o VAB (valor adicionado bruto) de serviços e o estoque de escritórios ocupado nas principais capitais, o que pode ser observado na linha VAB Serviços/ Estoque Ocupado da tabela abaixo. Aplicando o fator médio dessas capitais (R\$ 19.208/m²), que possuem um mercado mais ajustado e eficiente, em Vila Velha, pode-se projetar uma demanda não atendida. Há oportunidade para o desenvolvimento de novos edifícios de escritórios em Vila Velha, sendo a demanda imediata de cerca de 65 mil m² (já considerando o estoque futuro).

Plano de Desenvolvimento Sustentável de Vila Velha

	São Paulo	Rio de Janeiro	Belo Horizonte	Porto Alegre	Vila Velha
Estoque Total Escritórios (1.000 m ² área privativa)	10.700	5.500	1.400	1.300	30
Vacância média	5%	7%	4%	8%	2%
Estoque Ocupado (1.000 m ² área privativa)	10.165,0	5.142,5	1.344,0	1.196,0	29,4
PIB 2009(projeção) (R\$ milhão)	314.249	142.159	36.357	33.459	4.466
Serviços - Valor Adicionado Bruto (VAB) (projeção para 2009 em R\$ milhão)	201.305	93.145	25.094	23.268	2.672
Participação dos serviços do PIB	64%	66%	69%	70%	60%
VAB Serviço/Estoque Ocupado (R\$/m ²)	19.804	18.113	18.671	19.455	89.065
Estoque total potencial					139.107
Estoque futuro - em comercialização ou construção (m ² área privativa) ⁽¹⁾					17.000
Fator de resistência ao preço e ajustes de demanda ⁽²⁾					30% ⁽³⁾
Demanda não atendida ou potencial (m ² área privativa)					64.475
... Em número de torres com 8.000m ²					8

Observações:

(1) Estoque futuro considerado: Centro Empresarial Praia da Costa (17.000m²)

(2) Em cidades menores, os edifícios de escritórios competem com a ocupação de casas e pequenos edifícios monousuários. Preços menores das casas inibem a ocupação de edifícios de escritórios.

(3) O setor portuário é o maior contribuinte do município, concentrando os serviços, gerando distorções na valor adicionado bruto de serviços.

Fonte: Ivista - tratamento sobre dados próprios e de fontes do mercado (IBGE, CW, CBRE, ADEMI-RJ)

Considerações

A questão da localização é ainda mais importante na Grande Vitória do que em outras regiões metropolitanas, por conta das características geográficas (baías, canais e morros) que segregam os municípios e bairros e trazem conseqüências para as soluções viárias.

As empresas devem ser atraídas para Vila Velha, sejam elas de outros municípios da RMGV ou não. A implantação da Petrobras em Vitória, por exemplo, irá induzir a uma maior demanda de fornecedores da cadeia do óleo e gás (empresas parceiras, escritórios técnicos e de representação comercial).

Diante do cenário apresentado, pode-se dizer que Vila Velha está em vias de se tornar competitiva em relação aos outros municípios da região metropolitana, do Estado e do País, do ponto de vista de qualidade da mão-de-obra, infra-estrutura, localização, oferta de transporte, tributos e custos. Deve ultrapassar outros municípios como alternativa de localização para as empresas, evoluindo na demanda e oferta de espaços de escritórios com o esgotamento da oferta de escritórios e das áreas (terrenos) em Vitória.

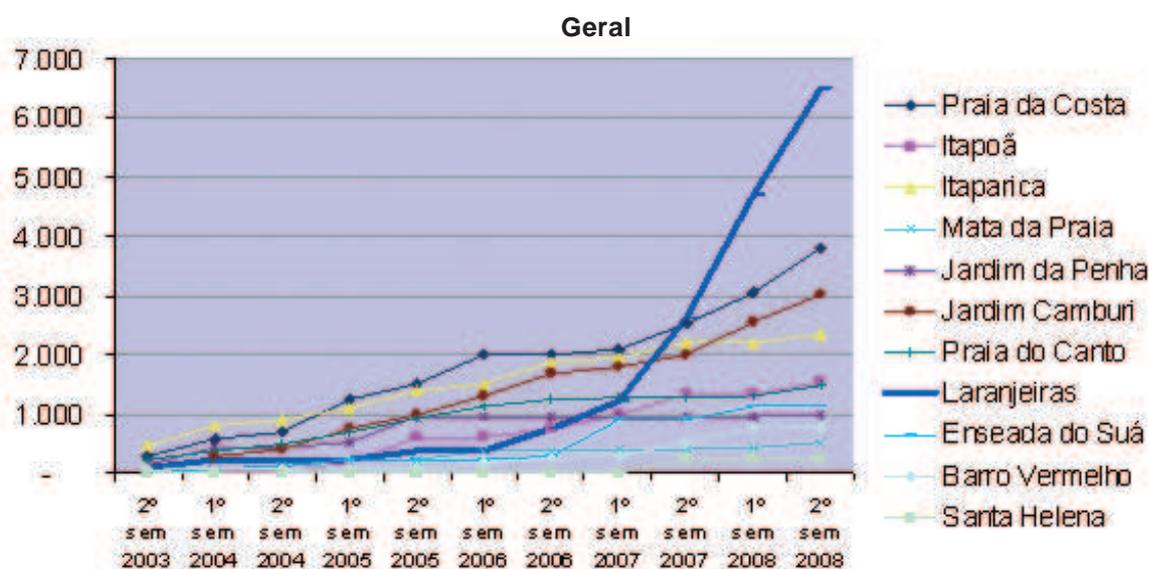
A economia do município deverá tornar-se ainda mais diversificada e menos dependente das atividades portuárias, modernizando os arranjos produtivos locais (APL) existentes e incentivando a criação de outras, através de uma maior articulação do empresariado local e da implantação de centros de pesquisa e desenvolvimento, incubadoras e universidades de ponta, de modo a criar um crescimento sustentável da sua economia.

DESENVOLVIMENTO RESIDENCIAL

O estoque de Vila Velha desenvolveu-se a partir dos anos 80 como consequência do crescimento da região metropolitana. Dentre os fatores que desencadearam esse processo, pode-se destacar:

- Esgotamento de áreas na parte insular de Vitória - o Aterro do Suá (1977) foi uma demonstração dessa busca de novas áreas.
- Perspectivas de melhoria no acesso à Vila Velha com a construção da Segunda Ponte (1979) e Terceira Ponte (1989). A Terceira foi especialmente importante por gerar a expectativa de valorização imobiliária na orla de Vila Velha desde o início das obras em 1978.
- Crescimento econômico do Espírito Santo acima da média nacional no período de 2003 a 2008 gerou a confiança no investidor e a capacidade de investimento.
- Consolidação do modelo de preço de custo, a partir do histórico de valorização dos imóveis.

Esse fenômeno acentuou-se a partir de 2003, onde se observa o aumento expressivo de lançamentos de unidades residenciais, especialmente na Praia da Costa e Itaparica. Da mesma forma, houve uma crescente expansão do número de lançamentos no sentido norte de Vitória, em especial no Jardim Camburi.

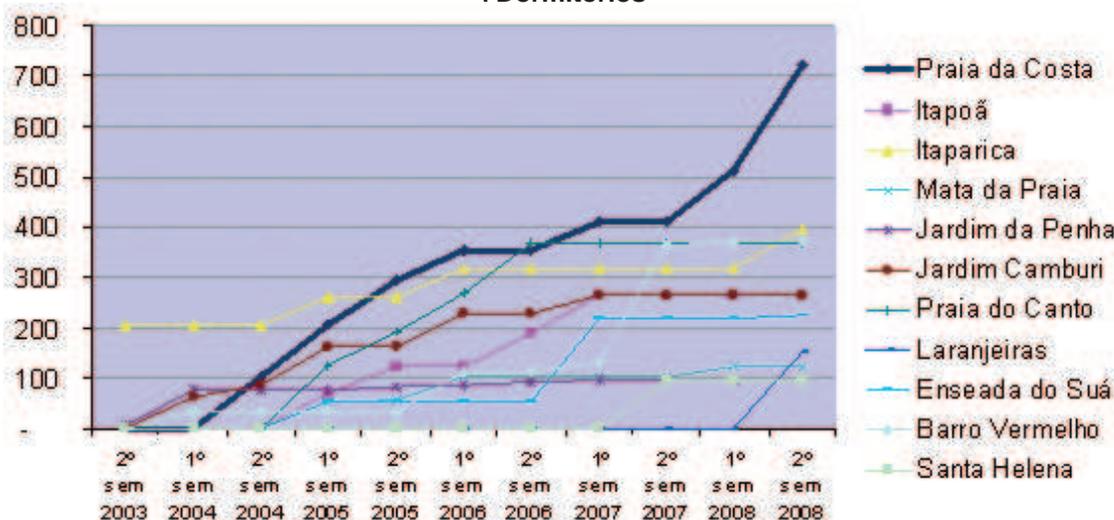


Evolução do número de unidades lançadas nos principais bairros da RMGV

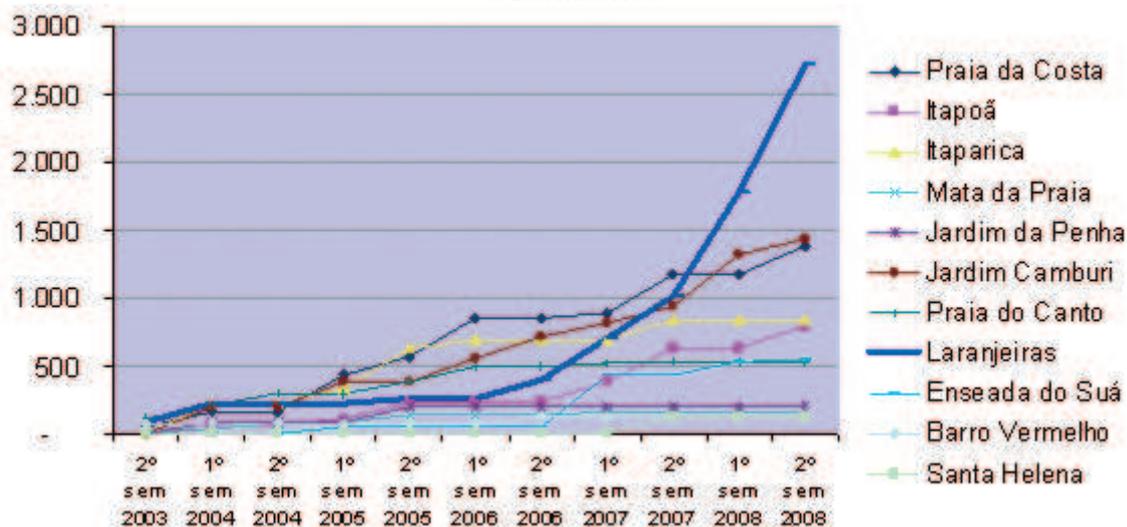
No segmento de empreendimentos residenciais de padrão econômico, observou-se um grande volume de lançamentos a partir de 2006 no município de Serra, bairro de Laranjeiras. Este descolamento no número de lançamentos se justifica pelo atendendo à demanda reprimida decorrente do crescimento populacional das últimas décadas, da extensão geográfica, solo favorável, disponibilidade e valor da terra favoráveis para o desenvolvimento de incorporações. Este cenário atraiu grandes players de atuação nacional que desenvolveram produtos predominantemente residenciais de 2 e 3 dormitórios.

Os gráficos a seguir demonstram a evolução do número de unidades lançadas por tipo de produto nos principais bairros da RMGV.

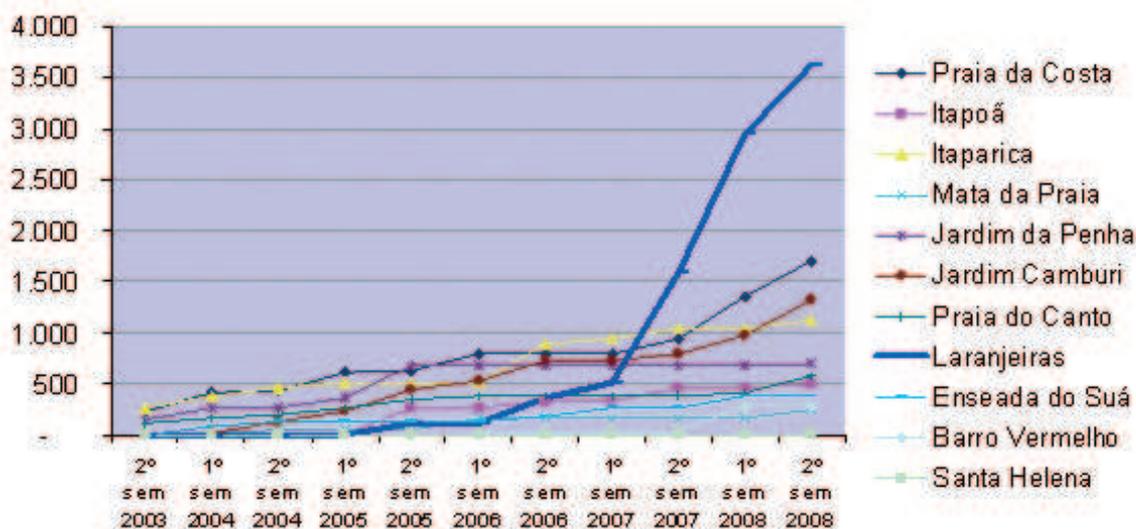
4 Dormitórios



3 Dormitórios



2 Dormitórios



A partir da análise do número de lançamentos, é possível afirmar que região insular de Vitória e orla de Vila Velha concentram os empreendimentos de alto padrão, enquanto que nas direções norte e sul, configuram-se os lançamentos de padrão médio e econômico, exceção feita à orla sul de Vila Velha, onde já despontam empreendimentos residenciais de alto padrão no modelo de condomínio fechado.



Legenda:	
1. Pr. da Costa – Vila Velha	6. Jardim Camburi – Vitória
2. Itapoã – Vila Velha	7. Praia do Canto – Vitória
3. Itaparica – Vila Velha	8. Laranjeiras – Serra
4. Mata da Praia – Vitória	9. Enseada do Suá – Vitória
5. Jardim da Penha – Vitória	10. Barro Vermelho – Vitória
	11. Santa Helena – Vitória

Fonte: Ikann – tratamento sobre dados Sinduscon-ES (Censo Imobiliário). Obs.: área do círculo é proporcional ao número de unidades lançadas no bairro.

O mapa da direita representa a região onde se concentram os empreendimentos residenciais de alto padrão. À direita, estão representados a concentração e os vetores de crescimento do empreendimentos residenciais de padrão médio e econômico.

DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O processo de desenvolvimento sustentável de Vila Velha é, sobretudo, a premissa de como serão organizados e estruturados os demais cenários de desenvolvimento. O conceito proposto está fundamentado nos princípios do New Urbanism - conceito de desenvolvimento urbano que nasceu na década de 80, nos Estados Unidos, e tem como premissa básica dissolver a segmentação urbana, resgatando a vida em comunidade e, por consequência, a importância e vitalidade dos espaços comuns. Este conceito baseia-se numa estrutura normativa e determinista, cujas prescrições procuram garantir uma determinada forma resultante. Embora ainda haja alguns aspectos que interferem no maior ou menor sucesso de sua implementação, este é um modelo cuja aplicação é compatível com a realidade proposta para Vila Velha.

O conceito do New Urbanism é bastante recente na realidade brasileira. Sua aplicação vem ganhando força por conta do insucesso dos conceitos modernistas de urbanismo verificados no Brasil. Não cabe a este trabalho julgar o princípio de cada conceito, mas sim, alertar que muito dos erros cometidos, e que geraram ou que poderão gerar a fragmentação das cidades, se deve à equivocada aplicação do conceito. O resultado disso pode ser observado nos enormes conjuntos habitacionais que proliferam a partir da década de 60, ou ainda nas zonas comerciais e indústrias dos grandes centros as quais não apresentam vida fora dos horários de funcionamento dos estabelecimentos.

Os princípios do New Urbanism baseiam-se (Vasconcelos, 2004):

- no desenho de comunidades onde o pedestre é o ator principal;
- no uso do transporte coletivo em detrimento ao automóvel;
- na valorização dos espaços abertos em relação aos fechados;
- na diversificação da população quanto à faixa etária, classes sociais e etnias;
- na alta densidade, buscando otimizar o uso da infraestrutura urbana;
- na superposição de usos (residencial, comércio e serviços, institucional, corporativo);
- na definição dos espaços públicos por meio de uma arquitetura baseada na cultura local.

A partir dessas premissas, definem-se os parâmetros que irão regulamentar o uso e ocupação do solo, o adensamento, os índices urbanísticos, as tipologias edilícias, as relações entre espaço público e privado, entre outros aspectos.

Exemplo a ser seguido

Conforme dito anteriormente, existem poucos exemplos do New Urbanism aplicados e já consolidados no Brasil. No entanto, é percebida a preocupação de algumas empresas loteadoras e urbanizadoras em implantar tais conceitos mesmo que não na sua totalidade.

Um dos exemplos que merece ser comentado é o bairro de Pedra Branca, no município de Palhoça, Santa Catarina. A proposta foi criar um centro misto e de alta densidade cujo objetivo é abrigar 30 mil pessoas dentro de 10 a 15 anos, com cerca de 180 mil m² de área comercial e serviços. O empreendimento foi estruturado em dois núcleos, cada um deles projetado de maneira que permita aos moradores um acesso rápido ao centro numa distância que possa ser percorrida a pé. A arquitetura do bairro segue os padrões LEED (Leadership in Energy and Environmental Design), e as edificações estão sob responsabilidade de escritórios de arquitetura renomados.



Implantação - Bairro Pedra Branca, Palhoça/SC



Concepção arquitetônica - Bairro Pedra Branca, Palhoça/SC. Em ambas as figuras, observam-se os seguintes conceitos: tipologia homogênea (fixação de gabarito das edificações para garantir o respeito a escala humana); diversificação de usos (aproveitamento do pavimento térreo para uso comercial e serviços); priorização do pedestre (passeios amplos e atraentes).

As ilustrações acima exemplificam os conceitos de implantação do New Urbanism, cuja proposta foi destacar os seguintes atributos:

- morar, trabalhar, estudar e se divertir no mesmo lugar
- prioridade ao pedestre
- uso misto e complementariedade
- diversidade de moradores
- sustentabilidade e alta performance do ambiente construído
- espaços públicos atraentes e seguros
- harmonia entre natureza e amenidades urbanas
- conectividade e integração regional

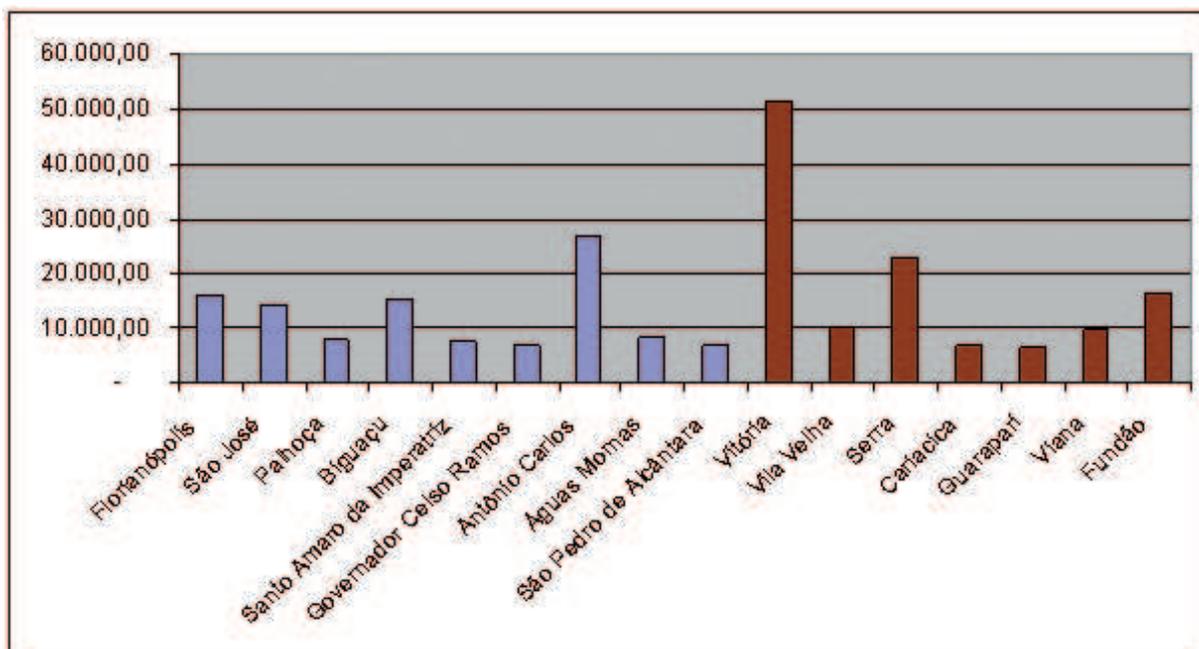
A partir de alguns dados sócio-econômicos, é possível fazer uma análise preliminar da capacidade de absorção de um plano de urbanização nestes moldes para Vila Velha. Para tanto, foram levantados alguns dados, como PIB, PIB per capita, distribuição do PIB por setor e população, para a comparação entre as regiões metropolitanas de Florianópolis, da qual Palhoça é parte, e de Vitória. Observa-se que a geração de renda dos municípios da RMGV é superior a dos municípios da Região Metropolitana de Florianópolis (RMF), configurando um indício sobre a possibilidade de implantação de conceitos similares.

Região Metropolitana de Florianópolis	PIB	População (trab.)	PIB Per Capita	PIB Agropecuária	PIB Indústria	PIB Serviços	Impostos
Florianópolis	6.588.652	402.346	16.206,00	25.006	761.783	4.659.824	1.142.040
São José	2.920.832	201.103	14.524,00	6.492	567.850	1.967.685	378.805
Palhoça	1,001,782	128.102	7.820,00	15.660	213.788	680.463	91.870
Biguaçu	908.363	58.435	15.545,00	30.139	167.464	606.234	104.526
Santo Amaro da Imperatriz	140.183	18.246	7.683,00	12.977	26.763	90.184	10.260
Governador Celso Ramos	87.261	13.053	6.685,00	18.020	9.875	54.575	4.792
Antônio Carlos	189.293	7.041	26.884,00	24.182	98.945	50.244	15.922
Águas Mornas	43.303	5.140	8.425,00	16.555	4.749	19.856	2.144
São Pedro de Alcântara	26.496	3.868	6.850,00	5.999	4.941	13.843	1.714
Total	11.906.165	837.334	14.219,13				

Plano de Desenvolvimento Sustentável de Vila Velha

Região Metropolitana da Grande Vitória	PIB	População (trab.)	PIB Per Capita	PIB Agropecuária	PIB Indústria	PIB Serviços	Impostos
Vitória	16.290.882	314.042	51.377,00	6.917	3.027.639	7.796.163	5.460.162
Vila Velha	4.019.549	398.068	9.916,00	8.539	883.340	2.404.529	723.140
Serra	9.132.400	385.370	23.157,00	53.584	3.779.558	3.529.689	1.769.569
Cariacica	2.429.194	356.536	6.728,00	9.325	617.022	1.444.423	358.424
Guarapari	687.868	98.073	6.362,00	29.779	98.682	502.543	56.864
Viana	592.968	57.539	9.795,00	15.200	214.283	265.935	97.551
Fundão	246.638	15.209	16.353,00	18.983	128.233	85.891	13.531
Total	33.399.499	1.624.837	20.555,60				

Comparação entre RMF e RMGV (Fonte: IBGE, 2007)



Comparação PIB per capita entre RMF e RMGV (Fonte: IBGE, 2007)

Outros aspectos podem ser considerados a fim de se estabelecer uma similaridade entre as duas localidades. Por se tratarem de capitais, Vitória e Florianópolis exercem papéis similares em suas regiões metropolitanas, polarizando as atividades de comércio e serviços mais complexos, dentre eles, os serviços públicos. Em ambas as regiões, houve um crescimento populacional vertiginoso nas últimas décadas, onde é possível estabelecer uma correlação positiva entre crescimento urbano e deterioração das condições de moradia da população, especialmente, nos municípios periféricos. O mesmo não se pode dizer quanto à concentração populacional. Enquanto a população de Florianópolis detém cerca de metade da população total da sua região metropolitana, na RMGV ocorre uma distribuição relativamente homogênea entre os quatro principais municípios: Vitória, Serra, Vila Velha e Cariacica. Isso denota que a concentração de atividades em Vitória promove fluxos pendulares intensos entre a capital e os municípios vizinhos, ocasionando inúmeros transtornos em relação à mobilidade urbana.

Mesmo perdendo um pouco da sua hegemonia para o desenvolvimento do município de Serra, Vitória ainda exerce uma força muito grande sobre a RMGV, caracterizando a região como uma rede urbana polarizada, onde este aglomerado de municípios apresenta elevado grau de dependência econômica com o município sede. Como agravante, Vitória, assim como Florianópolis (no que diz respeito a sua maior porção territorial), apresenta a peculiaridade geográfica de seu território está localizado em uma ilha, cujas únicas ligações são restritas.

Outro ponto que o partido urbanístico deverá considerar refere-se às vocações identificadas no levantamento das potencialidades do Município. De certa forma, o Plano Diretor Municipal vigente já considera tais necessidades e pretensões para o desenvolvimento econômico de Vila Velha. O exemplo mais próximo refere-se ao uso e ocupação do solo previstos para a área do Vale Encantado. Em razão da grande dimensão da área e atendimento às necessidades empresariais de Vila Velha, propõe-se a adoção dos conceitos do *New Urbanism* aqui apresentados.

A área do Vale Encantado apresenta características peculiares que deverão ser respeitadas na elaboração do plano de urbanização. Trata-se de um grande vazio urbano cujo entorno apresenta diversos usos e tipologias, variando desde áreas residenciais de baixa renda, até áreas de ocupação industrial e áreas de preservação ambiental e que representam limites urbanos. Somam-se a isto as diversas intervenções viárias que estão ocorrendo e que mudaram a dinâmica do município e região. Todos esses aspectos constituirão elementos que fundamentarão o partido urbanístico.

Embora os esforços da municipalidade estejam voltados à atração de empresas para gerar emprego, renda e, sobretudo, fundos para o caixa municipal, e assim dinamizar a economia de Vila Velha, a implantação destes empreendimentos devem ser suportadas por outros usos que não somente os residenciais. Daí a ênfase para a adoção de uso misto conforme os conceitos do *New Urbanism*. Abaixo, segue modelo de implantação baseado em tais conceitos.



Plano de ocupação de Kentlands, Maimi (EUA) - Fonte: Vasconcelos (2004)

Vale destacar que o convívio harmônico entre os diversos usos é possível, observando as restrições particulares de cada um deles, ou mesmo adotando-se partidos que definam o isolamento das áreas industriais, as quais poderão ser tratadas como: loteamentos ou condomínios industriais.



Modelo de implantação - uso misto



Modelo de implantação de empreendimentos industriais - condomínio / loteamento

Benefícios

A adoção dos conceitos do New Urbanism pode trazer uma série de benefícios a todos os agentes envolvidos.

Benefícios para a população

- qualidade de vida
- estabilidade do valor da propriedade, pois o imóvel não fica sujeito às oscilações e movimentos da especulação imobiliária
- redução dos congestionamentos
- proximidade com comércio e serviços
- proximidade com equipamentos públicos, parques, natureza
- desenvolvimento da consciência de comunidade
- redução de gastos e despesas com segurança
- aumento da autoestima e ganho de identidade

Benefícios para os negócios locais

- aumento das vendas (o aumento da circulação de pedestres promove o incremento do comércio)
- redução de custos com propaganda e mídia
- desenvolvimento do comércio e serviços locais a partir de pequenos negócios (incentivos aos micro e pequenos empreendedores)
- aumento da demanda por serviços customizados a partir do conhecimento profundo do público local

Benefícios para os desenvolvedores

- demanda por espaços em localidades de uso misto e incentivos ao aumento da densidade promovem maiores retornos
- áreas dotadas de infraestrutura tendem a ser mais valorizadas
- extensão dos horários de funcionamento tendem a valorizar os pontos comerciais, elevando o valor de venda dos imóveis e garantindo retorno sobre o valor investido mais rapidamente

Benefícios para a municipalidade

- maior estabilidade e homogeneidade na distribuição de recursos e investimentos para execução de infraestrutura e facilidades
- integração de novos agentes à economia formal
- maior controle sobre os espaços públicos
- redução dos índices de criminalidade e vandalismo (a partir do uso contínuo dos espaços)
- criação de um senso de zelo pelas áreas e equipamentos públicos
- melhoria da imagem do município
- economias diversas geradas pela redução de gastos desnecessários (correções das anomalias: custo de criminalidade; falta de infraestrutura social: educação, saúde, assistência social, etc.).

Outros exemplos de projetos de urbanização

Outros projetos merecem destaque quanto aos seus conceitos de implantação. No entanto, cabe alertar que cada um deles possui uma estreita relação com a localidade no qual se insere.

Bairro Noroeste, Brasília/DF

O bairro sustentável Noroeste, última área passível de ocupação prevista pelo arquiteto Lucio Costa, compreende 15 mil unidades residenciais, divididas por 220 prédios, para abrigar 40 mil pessoas. Para morar no Noroeste será preciso estar atento a algumas regras estabelecidas pelo bairro, como a proibição do uso de chuveiro elétrico. Além disso, ao comprar o imóvel, o morador receberá uma espécie de manual de instruções do bairro verde, chamado "Plano de gerenciamento ambiental integrado".

Todas as edificações serão orientadas de forma a não agredir o ambiente. As construções não poderão acumular entulho e os projetos de paisagismo deverão usar vegetação nativa. Para evitar impactos, o bairro Noroeste será provido de lagos de contenção para facilitar a drenagem. O modelo do Noroeste pretende retirar os caminhões de coleta e contêineres das ruas. O lixo, separado em orgânico e inorgânico, será retirado do imóvel por uma rede de sucção, formada por tubos que o levarão até uma central de reciclagem e tratamento. Os prédios terão, além de coletor solar, janelas grandes para absorver o máximo de luminosidade do dia. O bairro pretende também incentivar a diminuição do fluxo de carros por meio de ciclovias e transportes públicos nas ruas da região.

O projeto original foi concebido pelo arquiteto Lucio Costa em 1987. Em 2007, foram adotados novos paradigmas de sustentabilidade, o que atraiu o setor privado. O bairro segue o mesmo modelo das superquadras e de prédios de até seis pavimentos, com grandes áreas verdes para que o morador se sinta habitando um grande jardim. A previsão é que este bairro esteja totalmente ocupado em 15 anos. (Fonte: Globo Online)



Bairro Noroeste - Implantação

Bairro Novo - Barra Funda, São Paulo/SP

A proposta de desenho urbano para o Bairro Novo baseou-se, segundo o autor, no modelo de cidade Aristotélica (definida como ambiente natural da humanidade, a ser aperfeiçoada continuamente para que nela o homem pudesse desenvolver plenamente sua vocação social e política), ao mesmo tempo integradora e aberta. Abaixo seguem os fatores que orientaram o projeto e que foram julgados pertinentes para atingir o objetivo proposto:

- A integração do bairro com sua vizinhança tendo em vista, a existência de barreiras físicas em suas divisas norte e sul (o rio Tietê e a via férrea da CPMT).
- A conciliação da circulação de veículos com outros usos tradicionais da via pública como passagem de pedestres, local para passeios, encontros, bares de calçadas, comércio, etc.
- A reintegração, no espaço urbano, das funções habitação - circulação - trabalho - lazer.
- A harmonização dos diferentes espaços que compõem o bairro pela unidade de concepção das massas arquitetônicas que os configurarão, sem prejuízo da diversidade formal desejável.

- A articulação e o equilíbrio entre os espaços públicos, semipúblicos e privados de maneira a assegurarmos continuidade e animação para as “vidas” diurna e noturna do Bairro.
- A organização e dimensionamento, na escala do Bairro e da sua vizinhança, das áreas verdes e dos equipamentos públicos.
- A adaptação dos espaços coletivos ao nosso clima tropical, o que resultará em forte identidade do núcleo urbano com o lugar.

Partido adotado

Sistema viário

Na concepção do sistema viário do Bairro Novo optou-se, em princípio, pelo reticulado cartesiano, que de resto é o sistema adotado na maioria dos bairros vizinhos, orientando-o no sentido norte-sul, direção do escoamento natural das águas pluviais para a bacia do rio Tietê. Assim, como células básicas do conjunto, foram criados grandes quarteirões de 318x 318m delimitados por vias principais de circulação com 25m de caixa; estas “superquadras” foram então subdivididas em quatro quadras menores por vias secundárias que, por sua disposição em forma de “catavento”, geram uma praça no interior de cada quarteirão. Esta malha abstrata ao ser sobreposta às vias públicas existentes cria singularidades nas quadras a elas lindeiras, trazendo o inesperado e o casual à rigidez do desenho geométrico.

Das duas vias arteriais que cortam o sítio, a Av. Pompéia é a que se constitui no eixo principal de interligação do bairro e a cidade, ao sul, com a margem norte do rio Tietê. Para materializar efetivamente esta continuidade foi proposto a demolição do viaduto existente sobre o leito da via férrea e o rebaixamento desta última, invertendo-se, deste modo, as cotas do cruzamento em desnível, o que facilitará bastante o acesso de pedestres ao novo assentamento, além da possibilidade de novas e extensas visuais sobre a várzea ao longo do rio. Tal solução, conjugada com a adição de duas vias laterais para tráfego local, resultará em um amplo “boulevard” entre a Av. Francisco Matarazzo e a Av. Marquês de São Vicente e, mais adiante, a Av. Presidente Castelo Branco. Arrematando a longa perspectiva assim formada desenhou-se uma praça junto a Av. Francisco Matarazzo e anexos a ela, atuando como “âncoras” do Bairro Novo, um centro de feiras e convenções e um hotel. Tendo como vizinhos o Centro Empresarial Matarazzo e o Centro Cultural do SESC Pompéia, o novo conjunto, por atrair grande número de visitantes, contribuirá em muito para a integração do bairro com sua região.

Generosos pontos de encontro nas esquinas

É preciso salientar que, acima de tudo, o sistema viário projetado procura harmonizar a coexistência entre pedestres e automóveis sem apartá-los em demasia; assim, nas ruas principais a calçada será complementada por galerias cobertas sob os prédios a ela lindeiros; as esquinas, configuradas como espaços urbanos generosos, propiciam pontos de encontro agradáveis e locais convenientes para o abrigo de bancas de jornal, telefones públicos, do carrinho de pipoca, do sorveteiro, etc.; o estacionamento de automóveis será permitido ao longo de todas as vias do bairro, sendo conceituado como barreira de proteção necessária entre veículos e pedestres (sobretudo crianças e idosos). As faixas do leito carroçável a eles destinadas deverão ser pavimentadas com paralelepípedos, assinalando sua função específica e permitindo a absorção das águas pluviais junto aos meios-fios; este tipo de pavimento se estenderá à totalidade das vias secundárias no interior dos quarteirões, limitando naturalmente a velocidade do trânsito e contribuindo para melhorar a permeabilidade do solo. As duas vias arteriais que cruzam o bairro também foram conceituadas como avenidas urbanas e deverão contar com faróis para a travessia de pedestres, faixas de estacionamento de veículos, arborização adequada, etc. Sob as duas praças projetadas ladeando a Av. Marques de São Vicente deverão ser construídas garagens públicas, pois elas se constituem em centro de bairro, com previsível maior fluxo de automóveis.

Praça no centro do bairro

Finalizando, vale lembrar que, contando a região com variadas linhas e meios de transporte coletivo, o acesso seguro e agradável do pedestre aos pontos de embarque reveste-se de especial importância para que este seja encorajado a deixar o carro na garagem.

Parcelamento e uso do solo

Habitação, comércio e serviços

De uma maneira geral as quadras foram divididas em lotes regulares de 1250 m² e 2.500m² (nas esquinas); este parcelamento do solo em áreas relativamente pequenas tem como objetivo ampliar o número de construtoras e incorporadoras capazes de realizarem projetos imobiliários no bairro.

Quanto ao uso, os lotes com acesso pelas vias principais serão destinados à habitação e comércio (uso misto) enquanto que os lotes voltados para os interiores dos quarteirões terão uso exclusivamente residencial; os lotes de esquina de uso misto serão “coringas” podendo, caso haja conveniência para o bairro, serem utilizados exclusivamente para serviços (escritórios, consultórios, hospedagem, etc). Os lotes destinados à habitação social foram distribuídos uniformemente entre os de uso misto, evitando-se assim a discriminação espacial dos seus residentes.

Diversidade urbana e pluralidade arquitetônica

Além do conjunto de feiras e exposições e do hotel já mencionados anteriormente, destinou-se para uso exclusivamente comercial e de serviços os dois lotes anexos às praças no centro do bairro, que comportarão edificações de maior porte tais como supermercados, oficinas mecânicas, comércio atacadista, etc.

Uso institucional

Para este uso foram reservadas duas áreas junto a rótula no cruzamento das Avenidas Pompéia e Marquês de S. Vicente (local este de grande visibilidade pública e vizinho ao parque a ser implantado no bairro) e duas outras lindeiras à Av. Gustavo W. Borghoff no trecho em que a ferrovia se encontra semi-enterrada. Os edifícios deste setor indicados no projeto (ambulatório, creche, centro esportivo, escolas pública e particular, mídioteca) são apenas sugestões, cabendo a PMSP a decisão definitiva sobre a ocupação destes lotes.

Áreas verdes

Praças internas: as praças no interior das “superquadras” deverão receber, além da arborização e do ajardinamento, equipamentos para lazer infantil e da terceira idade tais como “playground”, ciclovia (circular), recantos com mesa e bancos para jogos, etc.

Centro do Bairro: as praças do centro do bairro terão caráter gregário, servindo como ponto de encontro, local para pequenas feiras da arte e artesanato, manifestações cívicas etc.; deverão receber pavimentação adequada e ter seu perímetro arborizado.

Centro de feiras e convenções: as praças anexas a este conjunto deverão compor, com o “boulevard” criado a partir da Av. Pompéia, um “continuum” espacial e paisagístico unindo o Bairro Novo com a vizinhança, ao sul, e com as marginais do Tietê, ao norte.

Quadras: os interiores das quadras contarão com uma área “non edificandi” de 15m de largura para promover a permeabilidade do solo e o plantio de árvores nos fundos dos lotes.

Parque: junto ao trevo da ponte Dr. Julio de Mesquita Neto foi prevista a implantação de um parque urbano que contará com arborização formada de bosquetes alternados com grupos de palmeiras e sub-bosques gramados ou relvados. A este plantio, destinado ao lazer passivo, foram acrescentados caminhos de saibro próprios para o “cooper” e um pequeno lago.

Potencial construtivo e edificações

Conforme dito anteriormente, caberão as massas arquitetônicas harmonizar os espaços urbanos do novo bairro; a tipologia dos edifícios baseia-se na tradição construtiva de nossas cidades na primeira metade do século XX, (de feitio mais europeu do que norte-americano); prédios construídos no alinhamento das ruas (estabelecendo com elas forte ligação espacial e simbólica), sem afastamentos laterais e com grandes recuos de fundo que, somados, constituíam vastos espaços no interior dos quarteirões.

Exemplo de planta da quadra tipo

Dentro da proposta apresentada, determinou-se para cada lote uma projeção edificável equivalente a 50% da área do terreno a ser obrigatoriamente ocupada em seus limites e um gabarito de seis pavimentos mais o térreo (a altura máxima, segundo mestre Lucio Costa, para que uma mãe possa chamar seu filho pela janela) o que, resultará em uma dominância horizontal tranqüila e adequada a um bairro residencial. O pavimento térreo dos edifícios de uso exclusivamente habitacional será em pilotis, enquanto que os respectivos de uso misto serão destinados a lojas (e ao hall dos apartamentos, naturalmente), sendo obrigatório, no caso, a incorporação de uma galeria coberta (de pé direito duplo), espaço este tão útil em nosso clima entre o tropical e o temperado, sujeito a chuvas, trovoadas, garoa, sol ardente, etc. Um pavimento de cobertura ocupando 40% da área da projeção edificável será permitido em ambos, os tipos de edificações, necessariamente destinado à habitação.



Exemplo de elevação da quadra tipo

Dentro destas normas e obedecido o código de obras da PMSP, os projetos arquitetônicos serão individuais para cada lote; espera-se assim obter a variedade formal típica de uma cidade aberta (o remembramento dos lotes também será permitido).

No plano, os prédios de habitação popular obedecerão ao gabarito de térreo +6 e serão distribuídos de maneira uniforme entre as demais edificações visando à inclusão social dos seus moradores; o custo de um elevador poderá ser diluído na comercialização das lojas do térreo.



Em resumo, assim estruturados, os edifícios residenciais e mistos terão como coeficiente de aproveitamento máximo os valores de 3,2 e 3,4 respectivamente; o coeficiente real, evidentemente dependerá do projeto arquitetônico específico devido aos vazios internos de iluminação e ventilação eventualmente necessários.

Os edifícios para os lotes comerciais e de serviço bem como os das áreas institucionais também serão objeto de projetos específicos, que obedecerão naturalmente, às projeções edificáveis e os coeficientes de aproveitamento fixados no plano urbanístico. (Fonte: Memorial descritivo apresentado pela equipe vencedora do Concurso Bairro Novo da Prefeitura Municipal de São Paulo, 2004 - Equipe: Euclides Oliveira, Carolina de Carvalho e Dante Furlan).



Bairro Novo - Qualificação do espaço urbano

Espaço Cerâmica, São Caetano do Sul/SP

O Espaço Cerâmica é o primeiro bairro sustentável na cidade de São Caetano. O empreendimento traz um novo conceito em modelo de ocupação urbana, cria nova estrutura viária, abre modernos espaços de convivência para residências, comércio e lazer, inclui novos conceitos de preservação ambiental, atrai investimentos e muda o perfil da região. O terreno de 300 mil metros quadrados da antiga Cerâmica São Caetano, que faz divisa com a cidade de São Paulo, está recebendo infra-estrutura capaz de transformar o espaço no novo pólo tecnológico e centro de convivência da cidade.

Para receber o novo empreendimento a região já passou por obras viárias que interferiram na mudança das linhas de transmissão de energia, na alteração do traçado da Avenida Guido Aliberti, na elevação do nível do terreno e na construção de piscinões para evitar enchentes. A qualificação de pólo tecnológico se deve ao fato de não existirem mais na região do ABC áreas propriamente equipadas para atender os padrões internacionais de comunicação, infra-estrutura, energia, complexo viário e que respeite o meio ambiente.

O espaço, antes ocupado pela Cerâmica São Caetano, vai abrigar um bairro planejado com o conhecido conceito do “work, live and play”, ou seja, um espaço de convivência com áreas residenciais (casas e prédios), áreas comerciais e de serviços. O espaço abrigará também um shopping center e parques públicos, tudo integrado por uma moderna malha viária, onde o pedestre é o ator principal.

O conceito “work, live and play” é o que determina a sustentabilidade e o padrão de qualidade de vida dentro de um bairro onde não há a necessidade de veículos para deslocamentos, com muito verde, áreas de lazer, lojas, restaurantes, salas de cinema, teatro e onde se prioriza a segurança e a tranquilidade de viver em grandes centros urbanos. (Fonte: Sobloco)



Espaço Cerâmica - Conceito de implantação: uso misto e áreas de conveniência



Espaço Cerâmica - Implantação

PROJETOS

A partir do diagnóstico realizado (seja por levantamento de dados e de campo, sejam por meio de entrevistas com a sociedade local, empresários e agentes públicos), dos cenários vislumbrados para Vila Velha e da análise dos projetos e diretrizes em curso, foram detectadas potencialidades a serem desenvolvidas por Vila Velha como forma de abarcar investimentos que fomentem a economia local. As proposições aqui apresentadas possuem o caráter de alinhar e direcionar os recursos públicos e privados no sentido de compor a estrutura básica (hardware) que irá suportar o aporte de investimentos no município.

Muito mais que propostas, os projetos apresentados compõem-se de conceitos e diretrizes que deverão ser levados em conta no aprofundamento dos estudos para cada uma das potencialidades. Contudo, vale destacar que não foram realizados estudos profundos de demanda, nem tampouco mensurados os investimentos necessários para cada implantação. Da mesma forma, os prazos de maturação de cada projeto competem à concretização dos cenários esperados, sendo, então, classificados como projetos de curto, médio e longo prazos.

Projeto 01 - Terminais Portuários

1.1. Introdução

As atividades relacionadas à exploração de petróleo e gás representam um futuro bastante promissor para a economia do Espírito Santo. Mesmo que tais atividades ocorram pontualmente nas regiões norte (pólo gasífero) e sul (parque das Baleias) do Estado, a inserção de um terminal junto à região metropolitana pode atribuir um caráter bastante estratégico dentro da cadeia produtiva. Alinhado a este conceito e ao fato de Vila Velha predispor-se a oferecer infraestrutura que fomente o desenvolvimento das suas atividades econômicas, a proposta deste projeto é desenvolver um terminal portuário de apoio às operações off-shore e um porto-indústria com foco nas operações do segmento metal-mecânico, dadas as perspectivas futuras: curto prazo – atividades de supply (exploração de petróleo e gás); longo prazo: cabotagem. Outrossim, merecem destaque as propostas de melhoria já previstas para os outros terminais e intervenções no sistema viário.

1.2. Cenarização

Atualmente, é possível dizer que as atividades portuárias do Espírito Santo apresentam três grandes negócios. Os dois primeiros, já consolidados, referem-se às exportações de minério e produtos siderúrgicos, e ao comércio exterior em geral (importação e exportação de cargas gerais/contêineres). O terceiro grande negócio, se assim pode ser dito, está na iminência de decolar, e referem-se às operações offshore de exploração de petróleo e gás relativas às descobertas do pré-sal.

Contudo, a falta de investimentos e planejamento nos modais logísticos do estado promoveu um acúmulo de gargalos (em especial a mobilidade urbana) que, em alguns casos, provocaram a evasão de mercadorias para outros estados. Soma-se a isto, outros projetos em curso, como a ampliação e construção de outros portos, tanto dentro quanto fora do estado, no conceito de superportos, e que, em breve, tornar-se-ão grandes concorrentes das operações atualmente desenvolvidas no Porto de Vitória. Sendo assim, o cenário esperado deve considerar, necessariamente, um processo de redefinição das operações do complexo portuário de Vitória no sentido de promover atividades de maior valor agregado. E as atividades ligadas à exploração de petróleo e gás vão ao encontro desta tendência.

1.3. Motivo da escolha

- Única área disponível para implantação de um terminal portuário no canal de Vitória;
- Existência de um zoneamento pré definido no PDZP e PDM.

1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** área localizada ao norte do município entre os morros da Mantegueira e Jaburuna, também conhecida como Enseada do Jaburuna - Prainha da Glória;
- **Situação da infraestrutura:** atualmente, carece de vias de escoamento, asfalto e saneamento básico;
- **Restrições ambientais:** não há, desde que aprovadas as intervenções de dragagem e derrocagem e atenção a proximidade com a foz do rio Aribiri (depósitos fluviomarinheiros holocênicos);
- **Parâmetros urbanísticos:** ZEE-3 Zona de Equipamentos Especiais. CA e demais índices urbanísticos serão definidos após estudo da Administração Municipal, em conjunto com os responsáveis pelos equipamentos, submetidos ao COMDUR e aprovação em Lei específica. Os responsáveis pelos equipamentos implantados poderão elaborar planos específicos para a ordenação de uso e ocupação do solo das áreas e apresentá-los ao Poder Executivo;
- **Viabilidade técnica:** não há nenhuma restrição;
- **Pré-aprovação político-social:** é do interesse do município e cidadãos ter maior oferta de empregos e de maior arrecadação com impostos. O único ponto a ser resolvido é relativo ao acesso (impactos de vizinhança e entorno).

1.5. Conceito do projeto

- **Síntese:** a proposta é consolidar um pólo (terminais) especializado em atividades de apoio às operações off-shore e indústria metal-mecânica;
- **Vocação da área:** a localização já está previamente definida para abrigar atividades portuárias (PDM e PDZP);
- **Análise mercadológica preliminar:** há demanda latente por este tipo de atividade, porém a consolidação de fato depende das estratégias e decisões da Petrobras que já tem investimentos previstos no sul do estado. Caso os projetos não sejam captados pela Petrobras, ainda existe a necessidade de atendimento a toda cadeia de petróleo e gás, mesmo porque já se nota a instalação de algumas empresas do setor em Vila Velha: Prysmian, Oil Tanking, Oil State, entre outras. Um outro aspecto a ser considerado é a oferta iminente dos superportos previstos para os estados vizinhos. Se os projetos e facilidades logísticas não forem implantados corre-se sério risco de evasão de mercadorias para essas novas localidades;
- **Análise econômica preliminar:** ambos os terminais (Nisibra e Nova Holanda) apresentaram viabilidade;
- **Masterplan:** basicamente definir a melhor condição de acessibilidade aos terminais, avaliando o menor impacto urbano, ambiental e social;
- **Prazo de execução:** cerca de 18 meses a partir do início das obras (a definir).

1.6. Custos x Benefícios esperados

- **Necessidade de investimento:** estima-se que serão necessários cerca de R\$ 2 bilhões para construção dos 3 novos terminais e ampliação dos já existentes (complexo do Porto de Vitória), divididos entre poder público e iniciativa privada;
- **Capacidade de geração de emprego e renda:** estima-se que serão gerados 1.000 empregos diretos e 3.000 indiretos;
- **Potencial de arrecadação:** não há estudos sobre este ponto;
- **Atração de outros negócios:** mesmo que a Petrobras não opere estes terminais, existirá uma grande demanda de prestadores de serviço que se utilizará de outras infraestruturas e serviços do município.

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 5 anos;
- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** transferência do Complexo Penitenciário de Vila Velha para outra área do município;
- **Considerações:** é um projeto importante para incrementar e dar longevidade às atividades portuárias de Vila Velha - cargas de maior valor agregado;
- Análise SWOT:

Pontos fortes:

- Porto de águas abrigadas;
- Diversidade de operações: construção de supply boats, pequenas embarcações e de módulos para plataformas de óleo e gás; carga geral, contêineres; granéis sólidos e líquidos;
- Aumento da arrecadação tributária: operações com produtos de alto valor agregado;
- Não há restrições ambientais nas áreas de implantação dos terminais;
- PDM e PDZP prevêm este tipo de uso e ocupação do solo.

Pontos fracos:

- Acessibilidade: os terminais não apresentam condições razoáveis de acesso viário (caminhões) e não apresentam acesso ferroviário;
- Limitação da largura do vão sob a 3ª ponte;
- Limitação do calado (10,5m) - a princípio, a dragagem e derrocagem do canal não contempla a Enseada do Jaburuna;
- Impacto urbanístico gerado pelo aumento de tráfego;
- Impacto ambiental (proposta de acesso via mangue através de viaduto);
- Alto custo de desapropriação para implantação das vias de acesso aos terminais (alternativa via margem direita do Rio Aribiri).

Oportunidades:

- Projetos em elevado estágio de maturidade;
- Demanda para as operações de suporte às atividades off-shore (petróleo e gás), cabotagem, entre outras;
- Criação de um pólo metal-mecânico ou ampliação do Terminal de Contêineres;
- Requalificação urbana da margem direita do Rio Aribiri (proposta de acesso via Estrada de Capuaba);
- Ponte rodoferroviária (proposta de acesso via Capuaba/CPVV).

Ameaças:

- Concentração das operações de suporte às atividades off-shore (petróleo e gás) na região sul do estado (Porto de Ubu);
- Evasão de mercadorias para outros portos (superportos);
- Mobilização da comunidade instalada no entorno (inclusive acesso) dos terminais portuários por conta dos impactos urbanos gerados: movimentação de veículos de grande porte em bairros residenciais.

- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

Projeto: Terminais Portuários	
1	
2	- Possibilidade em haver conflitos de tráfego entre embarcações pequenas e de turismo com as embarcações de carga.
3	- Disponibilidade de salas comerciais (formato corporativo) para potenciais empresas que possam vir a se instalar em Vila Velha e que tenham operações vinculadas à cadeia de petróleo e gás, entre outras atividades portuárias.
4	- Disponibilidade de salas comerciais (formato office park) para potenciais empresas que possam vir a se instalar em Vila Velha e que tenham operações vinculadas à cadeia de petróleo e gás, entre outras atividades portuárias.
5	- Disponibilidade de áreas retroportuárias industriais e de logística. - Projetos para empreendimentos - operações de consolidação / fracionamento de carga.
6	- Idem anterior (após esgotamento da oferta na área 5)
7	- Oferta de mão de obra
8	- Oferta de infraestrutura de apoio ao turismo: - empreendimentos residenciais de alto padrão (2ª moradia) - empreendimentos turísticos (resorts)
9	- Modal alternativo para o fornecimento de peças e equipamentos para a cadeia de petróleo e gás. - Base de operações para as atividades offshore
10	- Incremento da movimentação de cargas nos novos e atuais terminais e oferta de áreas retroportuárias



Projeto 02 - Centro turístico da Prainha

1.1. Introdução

A Prainha possui localização privilegiada, de frente para a Baía de Vitória, podendo ser vista por quem está na Enseada do Suá, em Vitória. Também possui importância histórica, pois foi onde Vasco Coutinho, primeiro donatário, fixou a primeira vila da Capitania Hereditária do Espírito Santo, em 1535. É muito próxima ao Convento Nossa Senhora da Penha (1558), um dos principais pontos turísticos do Estado, por isso é o local onde se realiza parte da Festa da Penha, terceira maior comemoração religiosa do Brasil. O bairro abriga museus e outras construções tombadas pelo Iphan (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional), como a Igreja de Nossa Senhora do Rosário (1551).



Área da Prainha fica entre duas áreas das Forças Armadas e possui acesso por um binário.

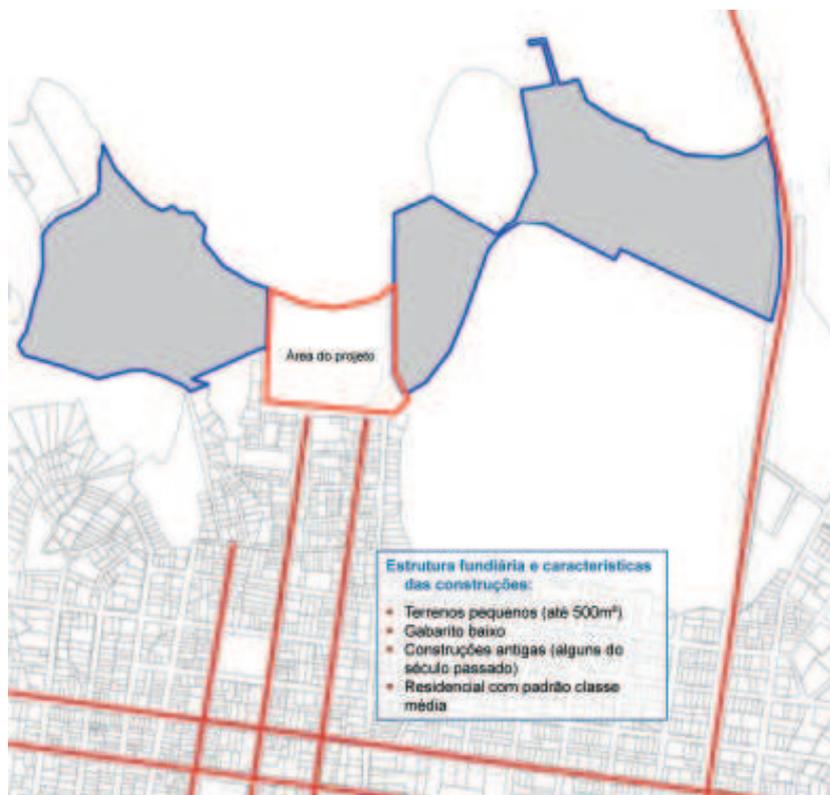
A revitalização da Prainha tem importância estratégica para o município e para a Grande Vitória, devido a sua importância histórica e potencial turístico. Revitalizada, fará composição com o Convento da Penha e também com a outra margem da Baía de Vitória, onde será construído o Cais das Artes. Pode ser uma oportunidade para desenvolver um espaço público que ofereça nova opção de lazer para o município.



Benchmarking: Cais das Artes (Vitória, ES)

1.2. Cenarização

Por se tratar de um lugar bastante conhecido, a revitalização da Prainha será viabilizada somente após o alinhamento de todos os fatores envolvidos. Isso inclui o diálogo com a Província Franciscana da Imaculada Conceição do Brasil (responsável pelo Convento da Penha), Forças Armadas (fazem divisa com a Prainha), Governo do Estado (proprietário da área), Colônia de Pesca, entre outros. Também depende de uma definição de um modelo de concessão e de análises técnicas e ambientais. Eventualmente, as Forças Armadas poderão ser consultadas para verificar possibilidade de expansão da área pública da Prainha.



Bairro é formado por construções antigas e terrenos pequenos

1.3. Motivo da escolha

- Importância histórica;
- Melhorar a infraestrutura turística: irá reforçar o Convento da Penha como destino turístico;
- Área subutilizada: investimentos criarão novo centro de cultura, lazer e entretenimento e aumentará a arrecadação do município.

1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** região central da cidade localizada entre o Morro Jaburuna e o Morro do Ucharia/ Convento da Penha, desde a R. Castelo Branco. Sua área pública de frente para a Baía de Vitória faz divisa com o Batalhão Tibúrcio (38º BI do Exército) e a Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo (EAMES);
- **Situação da infraestrutura:** possui toda a infraestrutura já implantada;
- **Restrições ambientais:** trata-se de uma ZEIA B;
- **Parâmetros urbanísticos:** são dois zoneamentos - ZEIA B, na região da orla, e ZPAC1, o bairro contíguo;
- **Tributos:** não há projetos específicos para a área, embora já cogitassem a criação de uma área com benefícios fiscais para empresas de tecnologia;
- **Disponibilidade de áreas, preços e estrutura fundiária:** é uma área consolidada, ocupada por casas, prédios baixos e com pouca disponibilidade de áreas. Concentra patrimônio histórico e pontos turísticos do estado como: Gruta de Frei Pedro Palácios, antiga subida para o Convento da Penha, a subida para o Forte São Francisco Xavier, a Igreja do Rosário e o Museu Homero Massena (Casa de Memória de Vila Velha). Cogita-se transferir a Câmara Municipal de Vila Velha para outro local, abrindo espaço para outro tipo de ocupação;
- **Viabilidade técnica:** não há nenhuma restrição, exceto os custos maiores com subsolo (se comparados com os custos em áreas/cidades com lençol freático menos superficial);
- **Pré-aprovação político-social:** é do interesse do município e cidadãos ter maior oferta de empregos e de maior arrecadação com impostos. No entanto, região é palco de interesses diversos:
 1. Colônia de pescadores, que emprega cerca de 500 integrantes e utiliza 70 barcos. Alternativas deverão ser estudadas;
 2. Franciscanos utilizam área para a realização da Festa da Penha, devido à proximidade ao Convento;
 3. Exército (38º Batalhão de Infantaria) e Marinha (Escola de Aprendizes-Marinheiros do Espírito Santo) são áreas de segurança nacional e vizinhos da área.

- **Plano de Desenvolvimento Sustentável do Turismo do Espírito Santo 2025:** o projeto a ser definido para a Prainha deve seguir orientações do plano, principalmente no que diz respeito à diversificação da oferta turística. Entre os projetos destacados do plano que possuem interface imediata com a área da Prainha destacam-

se o projeto de preservação do patrimônio, no sentido de valorizar a história do Estado, e a inserção nas rotas dos cruzeiros marítimos, além de um programa com foco no segmento náutico;

1.5. Conceito do projeto

- **Síntese:** o Pier Vila Velha (nome sugerido ao projeto) ou o Centro de Lazer, Cultura e Entretenimento da Prainha incluirá marina para lanchas e iates de passeio, terminal receptivo de turismo (cruzeiros), hortomercado municipal, Open Mall, restaurantes, praça pública e estacionamento. Possivelmente poderá possuir também uma estação de passageiros para o sistema de transporte aquaviário metropolitano. O projeto arquitetônico será harmônico com o lugar e com o patrimônio histórico. Os restaurantes terão vista panorâmica para a Baía de Vitória;

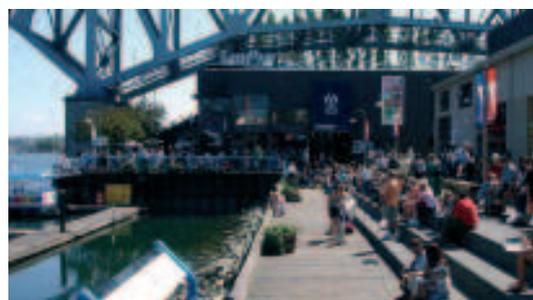
- **Vocação da área:** turismo;
- **Análise mercadológica preliminar:** há demanda por áreas de lazer e de turismo que possam gerar interesse regional;
- **Adequação mercadológica:** demanda por marinas para barcos de pequeno e médio porte (marina do Clube de Vitória não possuiu mais vagas). Mix do Open Mall deverá ser estudado;
- **Análise econômica preliminar:** a maior parte da receita vem da locação das lojas. A Marina, além de funcionar como âncora do complexo, gera receita pela locação das vagas (secas e molhadas);
- **Masterplan:** basicamente localizar os restaurantes, bares e hortomercado mais próximos da Baía. Open Mall e praça devem ficar no meio do terreno e estacionamento mais longe da Baía;
- **Prazo de execução:** cerca de 18 meses (são construções baixas; marina é rápida também);
- **Modelos de concessão:** PPP (concessão patrocinada);
- **Estruturação financeira:** poderá ser feito via fundo de investimento imobiliário.

- Conceito do Pier Vila Velha:

1. Ampliar conceito de terminal para pólo turístico, garantindo espaço como destino obrigatório;
2. Agregar empreendimentos complementares, que atraiam públicos diversos (moradores e turistas), em épocas do ano e horários distintos. Independente da operação do terminal de passageiros;
3. Aproveitar fluxo de turistas que visitam o Convento da Penha, retendo-os por mais tempo (consumo);
4. Utilizar linguagem arquitetônica que converse com o lugar e que seja agradável
5. Selecionar lojas, ateliers e restaurantes que sejam representativos da cultura local (genuíno);
6. Focar o turista qualificado (maior potencial de compra = viabilidade).



Esquema de usos do Pier Vila VELha



Benchmarking: Sea Organ (Zadar, Croácia)



Benchmarking: Granville Island (Vancouver, Canadá)



Masterplan do Pier Vila Velha

1.6. Custos x Benefícios esperados

- **Necessidade de investimento:** a ser calculado
- **Capacidade de geração de emprego e renda:** médio;
- **Potencial de arrecadação:** médio (ICMS);
- **Atração de outros negócios:** com o desenvolvimento da área da Prainha, haverá uma demanda aderente pelo desenvolvimento comercial da região, especialmente, nas ruas que dão acesso a Prainha: ruas Antônio Ataíde e Luciano das Neves. O tipo de comércio esperado deve ser direcionado para características mais regionais e bucólicas, que não desqualifiquem o atual entorno.

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 5 anos;
- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** lei específica para a ZEIA B, laudo de viabilidade técnica da marina, estudos de viabilidade ambiental, mercadológico e viário, protocolo de intenções firmado entre prefeitura e estado, aprovações (Iema, Iphan, Capitania dos Portos) e processo de licitação;

- **Considerações:** é um projeto com bastante projeção e de importância social e histórica para o município.

- Análise SWOT:

Pontos fortes:

- Usos complementares;
- Geração de emprego e renda;
- Valorização do waterfront para a Baía de Vitória;
- Ancoradouro natural (marina);
- Ao lado de um destino turístico conhecido.

Pontos fracos:

- Acesso ao lugar;
- Tamanho do estacionamento.

Oportunidades:

- Interesse público pela recuperação do centro histórico;
- Demanda por marina;
- Revalorização da Baía em Vitória (projetos na Enseada do Suá).

Ameaças:

- Interesses divergentes;
- Desalinhamento entre governo estadual e municipal;
- Desinteresse do investidor (projeto atípico);
- Dificuldades nas aprovações (Iema, Iphan, Capitania);
- Projeto de marina em Guarapari.

- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

Projeto: Centro Turístico da Prainha	
1	- Não há
2	
3	- Não há
4	- A oferta de empreendimentos residenciais de alto padrão poderá gerar demanda para a marina.
5	- Não há
6	- Não há
7	- Não há
8	- Possibilidade de estabelecer vínculos entre as atividades turísticas e marina.
9	- Não há
10	- Não há

Projeto 03 - Centro e Canal Bigossi - Boulevard Vila Velha

1.1. Introdução

A região central é onde se concentram as sedes de empresas no município, que tem carência de edifícios de escritórios. O desenvolvimento empresarial de Vila Velha deve ser pensado no contexto econômico da Região Metropolitana. A capital concentra boa parte das sedes das empresas e Vila Velha deve fazer um esforço para atrair novas empresas, principalmente se for considerado um futuro esgotamento de áreas em Vitória. Dentre as regiões com forte potencial, pela disponibilidade de grandes áreas e pela localização, destacamos a área ao sul do centro, entre o Canal Bigossi e a confluência da Av. Luciano das Neves com a R. Annor da Silva. Há pouca disponibilidade de terrenos nas ruas Henrique Moscoso, Champagnat e Hugo Musso, vias que possuem vocação para sediar empresas.

1.2. Cenarização

A atratividade da área para empreendimentos comerciais depende da conclusão das obras do Canal Bigossi, ligando a Terceira Ponte à Av. Carlos Lindenberg, melhorando a mobilidade na região. Também é importante a construção do túnel entre Vitória e Vila Velha, pois irá criar uma nova centralidade nesta região.

1.3. Motivo da escolha

- **Grandes obras viárias:** túnel Vitória-Vila Velha, Canal Bigossi e binário da Rodovia do Sol;
- **Disponibilidade de terrenos grandes;**
- **Existência de grandes equipamentos geradores de demanda imediata por espaços de escritórios:** Fórum de Vila Velha, Hospital e Maternidade de Vila Velha e universidades (UVV e Estácio de Sá).

1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** área ao sul do centro da cidade e que se situa no centro das grandes intervenções viárias de VV, como túnel VIX-VV e Canal Bigossi;
- **Situação da infraestrutura:** carece de vias de escoamento, asfalto, drenagem e saneamento básico;
- **Restrições ambientais:** não há;
- **Parâmetros urbanísticos:** são dois zoneamentos - Canal Bigossi - ZEIU Estruturação e Integração I (CA 2,5-4) e Av. Luciano das Neves X R. Annor da Silva - ZOP5 (CA 3-4);
- **Tributos:** as alíquotas são competitivas em relação a outros municípios. Há um projeto específico que altera a base de cálculo do ISS para telesserviços. Como Vitória possui nítida vantagem competitiva em termos de localização, infraestrutura e concentração de empresas, Vila Velha precisa ainda usar o recurso do ISS para atrair mais empresas;
- **Disponibilidade de áreas, preços e estrutura fundiária:** a maior parte dos terrenos tem 450m² (mas como ainda não foram desenvolvidos, podem ser compostos formando áreas maiores). Há uma grande área com projetos para a implantação de um complexo de uso misto de shopping center e edifícios comerciais;
- **Viabilidade técnica:** não há nenhuma restrição, exceto os custos maiores com subsolo (se comparados com os custos em áreas/cidades com lençol freático mais baixo);
- **Pré-aprovação político-social:** é do interesse do município e cidadãos ter maior oferta de empregos e de maior arrecadação com impostos.

1.5. Conceito do projeto

- **Síntese:** a idéia básica é a criação de um corredor empresarial (boulevard) com avenida larga e calçadas generosas;



Benchmarking: Grand Boulevard
(Barcelona, Espanha)



Benchmarking: Champs-Élysées (Paris, França)



- **Vocação da área:** a proximidade aos pólos comerciais (fórum, hospital e universidades) e a boa localização reforçam o uso misto como melhor escolha;
- **Análise mercadológica preliminar:** há demanda maior que oferta por espaços de escritórios em Vila Velha. Também existe a possibilidade de atrair grandes empresas (lajes corporativas), com o esgotamento de áreas em Vitória;
- **Adequação mercadológica:** conjuntos devem ser pensados para atender empresas de diversos portes. Lajes devem possuir especificações que atendam empresas de classe mundial;
- **Análise econômica preliminar:** a ser realizado;
- **Masterplan:** localizar edifícios de escritórios ao longo do boulevard e edifícios residenciais nas ruas circunvizinhas;
- **Prazo de execução:** obras do boulevard, cerca de 18 meses. Obra dos edifícios, 36 meses em média;
- **Modelos de concessão:** as obras do boulevard podem ser executadas no modelo de operação urbana, na qual os custos com a execução do boulevard sejam pagos pela venda de certificados de potencial construtivo adicional para o desenvolvimento dos empreendimentos;
- **Estruturação financeira:** o funding de cada empreendimento é de decisão de cada desenvolvedor;
- **Conceito do Boulevard Vila Velha:**
 - Município deve criar uma avenida que sirva como referência de urbanização;
 - Utilizar os preceitos do 'New Urbanism', entre os quais destacamos especialmente para esta área:
 - *Mixed-use:* mesclar edifícios com usos distintos como varejo, residencial, escritórios, serviços;
 - *Walkability:* promover a circulação dos pedestres;
 - Qualidade do espaço público: praças, arborização e equipamentos;
 - Integração público-privado: prédios devem conversar com a calçada e ter acesso direto;
 - Gabarito: os prédios devem acompanhar o PDM de cada área;
 - Densidade: proximidade entre os prédios e bom nível de ocupação dos edifícios;
 - Qualidade arquitetônica.

1.6. Custos x Benefícios esperados

- **Necessidade de investimento:** a calcular;
- **Capacidade de geração de emprego e renda:** baseado na capacidade de atrair empresas ao município;
- **Potencial de arrecadação:** a calcular;
- **Atração de outros negócios:** a instalação de uma empresa atrai outras empresas.

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 5 anos;
- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** lei específica para o corredor, definindo uma tipologia construtiva associada à qualidade de vida. Redigir projeto de lei da operação urbana;
- **Considerações:** é um projeto fundamental para trazer o desenvolvimento empresarial para o município;

- Análise SWOT:

Pontos fortes:

- Localização privilegiada (ligação entre o futuro túnel e a Terceira Ponte);
- Largura das vias e calçadas (diferente do padrão urbanístico atual do município);
- Valorização de todo o entorno;
- Área com muitos terrenos vazios;
- Qualidade urbana e dos empreendimentos vai atrair empresas.

Pontos fracos:

- Custo do projeto e das desapropriações;
- Falta de continuidade da via.

Oportunidades:

- Proximidade de universidades, hospitais, fórum, que geram demanda de escritórios/consultórios bem próxima;
- Demanda na RMGV por espaços de escritórios.

Ameaças:

- Iniciativas em outros municípios com em Serra (CIVIT).

- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

Projeto: Centro e Canal Bigossi - Boulevard Vila Velha	
1	- A cadeia produtiva da exploração de petróleo e gás, entre outras operações portuárias, poderá demandar áreas corporativas para a instalação de suas respectivas sedes.
2	- Não há
3	
4	- Concorrência por espaços corporativos (office parks).
5	- Muitas das empresas/industrias que se instalarão na área da Darly Santos poderão ocupar áreas comerciais na região central como símbolo de status.
6	- Não há
7	- Não há
8	- Não há
9	- Suprir a demanda de infraestrutura de um centro de negócios.
10	- Muitas das empresas/industrias que aí se instalarem poderão ocupar áreas comerciais na região central como símbolo de status.

Projeto 04 - Jockey Clube

1.1. Introdução

A Rodovia Leste-Oeste, em construção, ligará a já duplicada Rodovia Darly Santos à BR 262/BR 101, possibilitando novos acessos para Vila Velha. Com a Leste-Oeste também aumentam as perspectivas de ocupação do Vale Encantado e a importância do entrocamento com a Rodovia do Sol, onde se localiza a região do Jôquei de Itaparica.



Localização da área Jôquei Clube

Em operação, o Terminal de Itaparica, localizado na região do Jôquei de Itaparica, pertence ao sistema Transcol de transporte coletivo metropolitano, previsto no Plano de Transporte Urbano da Região Metropolitana da Grande Vitória (PDTU/GV). O terminal promove uma nova centralidade regional para a região onde se insere.



Terminal de Itaparica

O Jôquei de Itaparica é uma região com grande potencial de desenvolvimento urbano pela existência de grandes áreas e pelas recentes transformações viárias.



Foto aérea da região

1.2. Cenarização

A região do Jôquei de Itaparica é abastecida pela Rodovia do Sol e pela Rodovia Darly Santos. Por isso, as obras do binário da Rodovia do Sol e das vias para circulação de ônibus são importantes para 'irrigar' a região, pois irão estruturar uma nova malha viária na região.

O represamento do Rio Jucu através de comportas facilita a manutenção do nível de água para a captação das águas que abastecem a Grande Vitória, mas tem comprometido as ações de combate à enchente no entorno do Jôquei de Itaparica.

1.3. Motivo da escolha

- **Disponibilidade:** área ainda desocupada na orla de Vila Velha, sentido Guarapari antes da Reserva Ecológica Estadual de Jacarenema e Barra do Jucú;
- **Relevância:** cruzamento de duas importantes vias, Rodovia do Sol e Rodovia Darly Santos;
- **Oferta de equipamentos:** Terminal Transcol de Itaparica, interligado com os terminais de Cariacica e Vila Velha.

1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** localizada próxima à praia de Itaparica, no cruzamento da Rodovia do Sol com a Darly Santos (viaduto Albuino Azeredo);
- **Situação da infraestrutura:** carece de vias internas de escoamento, asfalto, drenagem e saneamento básico;
- **Restrições ambientais:** não há;
- **Parâmetros urbanísticos:** são três zoneamentos - ZOP5, ZEIE e ZEIU Estruturação e Integração II;
- **Tributos:** as alíquotas do ISS são competitivas em relação a outros municípios;
- **Disponibilidade de áreas, preços e estrutura fundiária:** é uma região privilegiada em termos de tamanho dos lotes;
- **Viabilidade técnica:** não há nenhuma restrição, exceto os custos maiores com subsolo (se comparados com os custos em áreas com lençol freático mais baixo);
- **Pré-aprovação político-social:** é do interesse do município e cidadãos ter maior oferta de empregos e de maior arrecadação com impostos.



Estrutura fundiária e distribuição proposta de usos

1.5. Conceito do projeto

- **Síntese:** na região limdeira à Rodovia do Sol, pode-se incentivar o desenvolvimento de um centro empresarial, com edifícios do tipo escritórios e/ou Office Park, hotéis, centro de convenções, ligados ao shopping (Barra Sol). Na região mais distante, ligado ao bairro Jockey de Itaparica e Araçás, pode-se promover o desenvolvimento de edifícios residenciais de médio padrão;
- **Vocação da área:** a ótima localização sugestiona o uso misto com predominância de edifícios de escritórios;
- **Análise mercadológica preliminar:** há demanda por espaços de escritórios em Vila Velha;
- **Adequação mercadológica:** lajes corporativas com 600m² a 1.000m² de área privativa. Escritórios podem ser planejadas com 30 a 50m²;
- **Análise econômica preliminar:** a ser realizado futuramente;
- **Masterplan:** localizar os edifícios comerciais ao longo da Rodovia do Sol. Edifícios residenciais nas vias secundárias;
- **Prazo de execução:** obras do binário, cerca de 12 meses. Obra dos edifícios, 36 meses em média;



Benchmarking: Castelo Branco Office Park (Barueri, SP)

- **Modelos de concessão:** não é necessário, pois a infraestrutura já é existente;
- **Estruturação financeira:** o funding de cada empreendimento é de decisão de cada desenvolvedor;
- **Conceito do Centro Empresarial Vila Velha:**
 - Prédios baixos, com especificação adequadas para grandes empresas, com baixo custo construtivo, garagens descobertas ou em sobressolo;
 - Ocupação empresarial trará demanda por hotéis e varejo.

1.6. Custos x Benefícios esperados

- **Necessidade de investimento:** binário do Coqueiral de Itaparica a ser calculado
- **Capacidade de geração de emprego e renda:** a ser calculado;
- **Potencial de arrecadação:** a ser calculado;
- **Atração de outros negócios:** a instalação de empresas prestadoras de serviço é um processo de concentração.

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 3 anos
- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** atrair grandes empresas para o município. Evitar a incorporação de novos edifícios residenciais;
- **Considerações:** é um projeto importante para o desenvolvimento empresarial para o município.
- **Análise SWOT:**

Pontos fortes:

- Localização privilegiada (ligação entre a Darly Santos e a Rodovia do Sol);
- Área com terrenos grandes e vazios;
- Baixo custo de urbanização;
- Área dotada de equipamentos públicos (terminal Itaparica; futuro shopping center).

Pontos fracos:

- Distância do Centro de Vila Velha e de Vitória.

Oportunidades:

- Demanda na RMGV por espaços de escritórios.

Ameaças:

- Iniciativas em outros municípios como em Serra (CIVIT).
- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

Projeto: Jockey Clube	
1	- Não há
2	- Não há
3	- Concorrência entre espaços corporativos.
4	
5	- Consolidação do entorno com maior oferta de comércio, serviços (uso misto).
6	- Oferta de áreas para expansão residencial.
7	- Não há
8	- Não há
9	- Não há
10	- Não há

Projeto 05 - Rodovia Darly Santos e Vale Encantado

1.1. Introdução

Atualmente, a localidade que engloba a área do Vale Encantado e toda a extensão da Rodovia Darly Santos, compreende um grande vazio urbano com ocupação somente no entorno das principais vias (Rodovia Darly Santos, Av. Arildo Valadão). Tratam-se de grandes áreas concentradas nas mãos de poucos proprietários, cuja condição impediu e ainda impede o crescimento do município.

1.2. Cenarização

- Projetos viários em andamento: Rodovia Leste-Oeste e trevo Darly Santos 'vs' Carlos Lindenberg;
- Projetos viários previstos (PDM): Av. Rio Marinho e extensão sul da Darly Santos;
- Necessidade/expansão das áreas retroportuárias.

1.3. Motivo da escolha

- Única grade área ao norte do Rio Jucu com disponibilidade para desenvolvimento urbano planejado;
- Disponibilidade de grandes terrenos;
- Área potencial para desenvolvimento de atividades retro-portuárias e logísticas;
- Foco de intervenções viárias (ligação com BR101).



1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** área localizada na porção centro-oeste da mancha urbana, fazendo divisa com o município de Cariacica. Apresenta-se em duas grandes áreas com características distintas: 1) área do Vale Encantado pertencente aos herdeiros da família Laranja; 2) área lindeira a Rodovia Darly Santos composta por diversos lotes industriais. A totalidade da área é dominada por um relevo plano, com altimetrias médias na ordem de 0 a 15m, cujos solos se encontram influenciados pelo regime hídrico e pelas variações de maré, verificando-se a dificuldade de escoamento de água. Por conta disso, foram construídos canais para favorecer a drenagem da área. Essa extensa área plana sofreu modificações contínuas ao longo de sua extensão com a urbanização de áreas e a extração mineral de areia, argila e rocha, causando passivos ambientais, como erosão, drenagem de zonas alagadas, com conseqüente alteração dos processos hidrodinâmicos, aterros de áreas alagadas sem rede de drenagem que garantam a vazão regular;

- **Situação da infraestrutura:** as áreas ao longo da Rodovia Darly Santos contam com infraestrutura básica, inclusive, rede de gás. No entanto, se considerada em toda a sua extensão, pode-se dizer que não há infraestrutura, pois trata-se de uma área "virgem" que necessita ser urbanizada;

- **Restrições ambientais:** ressalta-se a existência das Zonas de Especial Interesse Ambiental de Jacarenema e Lagoa Encantada (área de preservação permanente, com aproximadamente, 200 hectares), as quais criam restrições de uso em partes dessa área;

- **Parâmetros urbanísticos:** ZEIA - Lagoa Encantada e Jacarenema: áreas de preservação permanente, situadas na área urbana, com o objetivo de propiciar o equilíbrio ambiental e que deverão ser mantidas como unidades de conservação da natureza, conforme sua finalidade, respeitando seus respectivos planos de manejo. Serão toleradas apenas as atividades previstas na legislação Federal e Estadual que tratam de meio ambiente, condicionadas a estudos técnicos.

ZEIU - Vale Encantado:

C_{Am} = 4,0;

TO = 60%;

tx. de permeabilidade = 10%

ZEIU - Estruturação e Integração II:

C_{Am} = 4,0;

TO = 60%;

tx. de permeabilidade = 10%

ZEIE - Empresarial e Retroportuária:

CAm = 2,0;

TO = 40%;

Tx. de permeabilidade = 20%

- **Viabilidade técnica:** não há nenhuma restrição;

- **Pré-aprovação político-social:** é do interesse do município e cidadãos ter maior oferta de empregos e de maior arrecadação com impostos. O único ponto a ser resolvido é relativo ao acesso (impactos de vizinhança e entorno).

1.5. Conceito do projeto

- **Síntese:** desenvolver um plano de ocupação/urbanização de uso misto (predominantemente comercial/industrial-logístico) ordenado para que seja implantado em fases de acordo com a demanda;

- **Vocação da área:** as obras viárias em curso previamente definem a vocação da área aliada às necessidades do município: desenvolvimento empresarial. No entanto, para garantir a sustentabilidade do plano de urbanização para a totalidade da área, é imprescindível o desenvolvimento de outras atividades complementares: comercial e residencial;

- **Análise mercadológica preliminar:** a localização da área é bastante estratégica para o desenvolvimento industrial-logístico, haja visto o fácil acesso às rodovias Darly Santos, Carlos Lindenberg, estrada de Capuaba (acesso ao Porto) e, em breve, à rodovia Leste-Oeste. Por conta disso, a procura de áreas por empresas relacionadas às atividades portuárias é bastante grande, porém, devido ao “valor terra”, atualmente ofertado pelos proprietários, somado às obras de infraestrutura (especialmente drenagem), os projetos com tais configurações tornam-se inviáveis do ponto de vista de exploração imobiliária. Atualmente, somente as áreas junto à rodovia Darly Santos encontra-se parcialmente ocupadas. No geral, são empresas que atuam nas atividades de **comércio exterior**: armazenagem, movimentação e processamento de mercadorias para importação e exportação. Além das empresas que atuam na área de comércio exterior, destacam-se **outras atividades** nas áreas lindeiras a Darly Santos e que a consolidam como um vetor de desenvolvimento: SESI, supermercado (Atacadão), Shopping Barra Sol, Terminal Rodoviário de Itaparica e o Pólo Industrial de Vila Velha (SUPPIN - Superintendência dos Projetos de Polarização Industrial);

- **Análise econômica preliminar:** a ser realizado;

- **Masterplan:** desenvolver um plano de urbanização para toda a área, no conceito do “New Urbanism”, favorecendo a integração social e o resgate a vida em comunidade. O conceito de implantação sugerido e verificado é o de uso misto com predominância da ocupação corporativa, haja visto que o município deseja abandonar o estigma de “cidade-dormitório” e atrair empreendimentos que fomentem a economia local. A proposta estrutura-se na ocupação principal de empreendimentos corporativos (industriais/logísticos) de baixo impacto junto às principais vias de circulação. Paralelamente, núcleos residenciais e comerciais deverão ser implantados em velocidade compatível ao desenvolvimento dos projetos âncoras, inclusive tirando partido da infraestrutura de macrodrenagem e zonas de amortecimento que deverão ser implantadas na área (canais de drenagem, lagos de contenção, áreas de preservação ambiental). As diretrizes básicas consideradas foram:

- Sinergia entre as atividades: moradia, trabalho, estudo, compras e divertimento;
- prioridade ao pedestre;
- uso misto e complementariedade;
- diversidade de moradores;
- sustentabilidade e alta performance do ambiente construído;
- espaços públicos atraentes e seguros;
- harmonia entre natureza e amenidades urbanas;
- conectividade e integração regional;

- **Prazo de execução:** previsão de 20 anos para sua consolidação).

1.6. Custos x Benefícios esperados

Em razão das características e dimensões da área, seria muito prematuro mensurar quantitativamente os custos e benefícios pelo desenvolvimento da região. Qualitativamente, é importante destacar que os benefícios alcançados, a partir do desenvolvimento segundo os princípios do New Urbanism, abrangem toda a sociedade na sua forma mais ampla.

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 20 anos;

- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** Desenvolvimento de um masterplan para toda a área, com definição dos usos e dos índices urbanísticos;

- **Considerações:** este projeto pode ser encarado como um projeto piloto com grande potencial a ser expandido para outras cidades com características similares: zona portuária e áreas retroportuárias, requalificação do tecido urbano, mobilidade urbana, entre outros.

- Análise SWOT:

Pontos fortes:

- Disponibilidade de grandes espaços;
- Ocupação de área já inserida no contexto urbano;
- Integração organizada com a malha viária e tecido urbano existente;
- Ordenação do crescimento da mancha urbana.

Pontos fracos:

- Custo de implantação elevado (drenagem e fundações).

Oportunidades:

- Rodovia Leste-Oeste;
- Demanda por áreas empresariais próximas aos portos;
- Desenvolvimento de um modelo inovador e sustentável;
- Consolidação de pólos comerciais, logísticos, corporativos e institucionais;
- Geração de emprego e renda.

Ameaças:

- Descomprometimento dos proprietários das áreas;
- Falta de controle sobre o processo de ocupação da área;
- Questões ambientais.

- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

	Projeto: Rodovia Darly Santos e Vale Encantado
1	- Oferta de infraestrutura portuária.
2	- Não há
3	- Oferta de espaços corporativos.
4	- Oferta de espaços corporativos (office parks).
5	
6	- Oferta de áreas para expansão das atividades logísticas/retroportuárias.
7	- Oferta de mão de obra, especialmente após melhorias/novos acessos (extensão sul da Darly Santos até Av. Ayrton Senna).
8	- Não há
9	- Futura oferta de infraestrutura aeroportuária.
10	- Oferta complementar para operações logísticas completas com possibilidade de ligação com ramal ferroviário.

Projeto 06 - Mata do Exército

1.1. Introdução

Localizada entre o Rio Jucu e a Grande Terra Vermelha, a Mata do Exército é uma região utilizada como área de treinamento do Exército. Os únicos acessos para a região são através da Rodovia do Sol e da Estrada Ayrton Senna (ES-388). A região encontra-se sem infraestrutura e sem ocupação, apesar de ser vizinha aos bairros da Grande Terra Vermelha. Desenvolver a ocupação na Mata do Exército cria uma alternativa aos terrenos da Darly Santos e Vale Encantado para o desenvolvimento de empreendimentos industriais e logísticos, já previstos no PDM.



Localização da área

1.2. Cenarização

Depende da disposição do Exército em trocar esta área por outra, equivalente. Construir uma ligação direta com a Rod. Darly Santos e uma nova ponte sobre o Rio Jucú seria uma importante para facilitar o acesso de caminhões à região, já que eles não podem trafegar pela Rodovia do Sol.



Foto aérea da região

1.3. Motivo da escolha

- **Disponibilidade:** área pertencente ao Exército, usada como local de treinamento.
- **Localização socialmente estratégica:** desenvolver um bairro industrial e logístico no local é uma oportunidade de geração de empregos para os habitantes da Grande Terra Vermelha e para o município em geral.

1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** localizada atrás do Aeroclube e ao lado da Terra Vermelha, na Rodovia do Sol, tem grande variedade de relevos e tipos de vegetação;
- **Situação da infraestrutura:** não possui vias de escoamento, asfalto, drenagem e saneamento básico;
- **Restrições ambientais:** zona de proteção ambiental (ZEIA);
- **Parâmetros urbanísticos:** são dois zoneamentos - ZEIE Empresarial e Industrial e ZEIA Mata do Exército;

- **Tributos:** condições interessantes no Estado para a área atacadista (base de cálculo do ICMS) e comércio exterior (Fundap);
- **Disponibilidade de áreas, preços e estrutura fundiária:** é uma área particularmente privilegiada em termos de tamanho de áreas;
- **Viabilidade técnica:** ocupação restrita a áreas sem impedimentos ambientais;
- **Pré-aprovação político-social:** é do interesse dos habitantes de Terra Vermelha a ocupação com empresas na região.

1.5. Conceito do projeto

- **Síntese:** implantar condomínios industriais e logísticos;
- **Vocação da área:** o custo da área torna-a interessante para empreendimentos industriais e logísticos, que se beneficiarão da ligação da Rodovia do Sol com a BR-101 (via prevista no PDM). Como é vizinha à Terra Vermelha, empreendimentos residenciais de médio e alto padrão terão dificuldade em se viabilizar.

- **Análise mercadológica preliminar:** com o crescimento da economia capixaba, há demanda potencial por áreas industriais. As empresas têm preferido se implantar em Serra, que é mais competitiva. Como o Vale Encantado pode ter um preço mais alto que os de Serra, é importante encontrar alternativas para que elas se instalem em Vila Velha;

- **Adequação mercadológica:** condomínios industriais devem possuir flexibilidade para de adequarem às necessidades de cada empresa. Condomínios logísticos podem ser modulares, com unidades conjugáveis a partir de 1.250m²;

- **Análise econômica preliminar:** a ser realizado;

- **Master plan:** instalar os acessos aos condomínios a partir da via que ligará a Rod. Darly Santos à Ayrton Senna;

- **Prazo de execução:** obras de infraestrutura, cerca de 24 meses. Obra dos edifícios, 18 meses em média;

- **Modelos de concessão:** pode ser realizada através de uma licitação, incluindo como contrapartida a implantação da infraestrutura na Grande Terra Vermelha;

- **Estruturação financeira:** o funding do empreendimento é de decisão do desenvolvedor;

- **Conceito do Parque Industrial e Condomínios Logísticos:**

- Rateio com custos de segurança, infraestrutura de apoio e equipamentos como geradores, poços artesianos, balanças, etc.

- Incentivo à formação de APLs (arranjos produtivos locais).

1.6. Custos x Benefícios esperados

- **Necessidade de investimento:** estrada municipal ligando a Av. Ayrton Senna à Rod. Darly Santos, prevista no PDM;

- **Capacidade de geração de emprego e renda:** depende do tipo de indústria ou empresa que irá se instalar. Dados do Ministério de Trabalho sobre políticas como o Proger projetam um custo de R\$ 13.600 para a geração de um emprego na indústria, R\$ 25.600 no setor de serviços e R\$ 20.300 no comércio.

- **Potencial de arrecadação:** reparte do ICMS;

- **Atração de outros negócios:** a instalação de empresas prestadoras de serviço é consequência da matriz industrial.

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 10 anos;

- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** negociar com o Exército na tentativa de encontrar uma área alternativa e organizar a licitação da área;

- **Considerações:** é um projeto importante para o desenvolvimento econômico e social do município.

- **Análise SWOT:**

Pontos fortes:

- Valor das áreas deve ser inferior ao da Darly Santos.



Benchmarking: Condomínio logístico de Suape (Suape, PE)



Benchmarking: Techno Park (Campinas, SP)

Pontos fracos:

- Custo para criar a infraestrutura;
- Restrições ambientais.

Oportunidades:

- Demanda na RMGV por áreas industriais e de logística.

Ameaças:

- Concorrência de empreendimentos em outros municípios, com em Serra;
- Dificuldades nas aprovações (lema).

- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

	Projeto: Mata do Exército
1	- Oferta de infraestrutura portuária (posteriormente a consolidação da área 5)
2	- Não há
3	- Não há
4	- Não há
5	- Pode servir como modelo de implantação
6	
7	- Oferta de mão de obra, especialmente pela proximidade
8	- Pode servir como modelo de implantação
9	- Futura oferta de infraestrutura aeroportuária - Suporte para as operações da ZPE
10	- Não há

Projeto 07 - Grande Terra Vermelha

1.1. Introdução

Grande Terra Vermelha é o maior conglomerado de 11 bairros de baixo poder aquisitivo no município. Surgiu de uma ocupação irregular em 1988. Famílias que ocupavam uma área onde ficava a adutora do rio Marinho descobriram uma área desocupada que fazia parte do loteamento Brunella Um. A ocupação foi crescendo e hoje a Grande Terra Vermelha é uma das mais regiões populosas de Vila Velha. Alguns equipamentos como escolas e postos de saúde vem sendo instalados na região, mas a região carece de infraestrutura viária e áreas públicas, como praças.



Localização da região

1.2. Cenarização

Depende de recursos do governo estadual, municipal e federal para melhor infraestrutura de saneamento básico e viário.

1.3. Motivo da escolha

- **Carência:** fornecer infraestrutura é uma forma de prover cidadania aos moradores da região;
- **Criminalidade:** está entre as regiões mais violentas da RMGV (quatro entre os dez bairros mais violentos do município ficam na Grande Terra Vermelha).

1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** localizada às margens da Rodovia do Sol, a região é formada por 11 bairros: Barramares, Cidade da Barra, João Goulart, Residencial Jabaeté, Morada da Barra, Normília da Cunha Azeredo, Riviera da Barra, São Conrado, Terra Vermelha, Ulisses Guimarães e Vinte e Três de Maio;

- **Situação da infraestrutura:** atualmente bastante carente de vias de escoamento, pavimentação, drenagem e saneamento básico;

- **Restrições ambientais:** problemas de macro drenagem. A ocupação foi realizada em áreas;

- **Impróprias à habitação (cotas baixas sujeitas a alagamentos);**

- **Parâmetros urbanísticos:** ZEIS;

- **Tributos:** regularização fundiária é caminho para arrecadação de IPTU;

- **Disponibilidade de áreas, preços e estrutura fundiária:** é uma área fragmentada com poucas possibilidades de receber empreendimentos, mesmo que de habitações de interesse social;



Estrutura fundiária: fragmentação em pequenos lotes

- **Viabilidade técnica:** qualidade do solo e da drenagem deve inibir empreendedores;
- **Pré-aprovação político-social:** população representa cerca de 10% do município e necessita de investimentos na região.

1.5. Conceito do projeto

- **Síntese:** mais que oferta de equipamentos públicos (como escolas e postos de saúde), urbanização de qualidade é o caminho mais curto para a inclusão social e a melhoria da qualidade de vida da população da Grande Terra Vermelha. Como é dito na introdução do “Prêmio Europeu de Espaço Público Urbano”, o espaço público é um indicador da saúde cívica e coletiva das cidades.

- **Vocação da área:** residencial (mutirões e auto-construção) e varejo local;

- **Análise mercadológica preliminar:** investimentos serão realizados pelo governo;

- **Adequação mercadológica:** não se aplica;

- **Análise econômica preliminar:** a ser realizado;

- **Master plan:** regularização fundiária de usucapião coletiva (previsto no Estatuto da Cidade) e faseamento na implantação da infraestrutura;

- **Prazo de execução:** obras de infraestrutura, cerca de 36 meses;

- **Modelos de concessão:** concessão de outras áreas pode exigir como contrapartida investimentos na infraestrutura da região;

- **Estruturação financeira:** pode ser articulado com a iniciativa privada (contrapartida de concessões) ou financiamento do BNDES (Área de Infra-Estrutura Urbana);

- **Conceito do Bairro Cidadão Terra Vermelha:**

- Principais melhorias incluem:

- Criação de centralidades

- Pavimentação de vias principais

- Iluminação nas vias públicas

- Implantação de sinalização de trânsito

- Ciclovias nos locais de maior circulação

- Instalação das placas com nomes de ruas e numeração dos imóveis

- Ampliação do sistema de esgotamento sanitário

- Investir na criação de espaços urbanos de qualidade exige combinação de propósito de governo, criatividade de propostas e investimento público.



Benchmarking: exemplo de urbanização (Natal, RN)



Benchmarking: Parque linear em S. Miguel Paulista (São Paulo, SP)

1.6. Custos x Benefícios esperados

- **Necessidade de investimento:** a ser calculado;

- **Capacidade de geração de emprego e renda:** obras de infraestrutura podem utilizar mão de obra local.

- **Potencial de arrecadação:** apenas IPTU (será pouco representativo);

- **Atração de outros negócios:** melhoria da Grande Terra Vermelha pode evitar desvalorização da faixa litorânea sul (sentido Guarapari).

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 10 anos;

- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** projetos de concessão que incluam contrapartidas de investimento (bem definidas) em bairros ZEIS;

- **Considerações:** é um projeto emblemático para o desenvolvimento econômico e social do município.

- **Análise SWOT:**

Pontos fortes:

- Melhoria da qualidade de vida de 10% da população do município.

Pontos fracos:

- Custo para criar a infraestrutura.

- Depende de regularização fundiária para que empreendimentos possam vir a se implantar na região.

Oportunidades:

- Não há.

Ameaças:

- Não há.

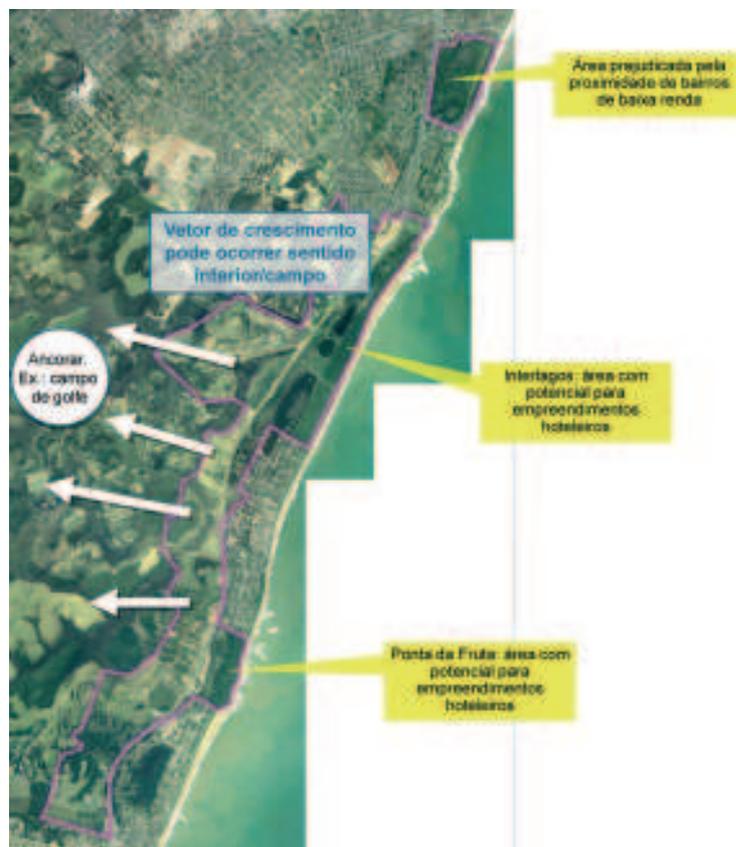
- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

	Projeto: Grande Terra Vermelha
1	- Oferta de empregos
2	- Não há
3	- Oferta de empregos
4	- Não há
5	- Oferta de empregos
6	- Oferta de empregos
7	
8	- Oferta de empregos
9	- Oferta de empregos
10	- Oferta de empregos

Projeto 08 - Faixa Litorânea Sul

1.1. Introdução

Definida como vetor de crescimento urbano, a faixa litorânea sul é notoriamente uma região de baixa densidade populacional, com uso predominantemente residencial, e com potencial para o turismo regional e metropolitano. A atração de investimentos voltados para condomínios residenciais e atividades de turismo pode ser uma alternativa ao desenvolvimento da região. Recomenda-se incentivar o desenvolvimento de novos pólos de lazer, como campos de golfe, para valorizar a região.



Faixa litorânea ao sul da Terra Vermelha

1.2. Cenarização

Ocupação residencial depende da expansão e esgotamento do estoque residencial na orla marítima acima do Rio Jucú (Praia da Costa, Itaparica e Itapoã).

1.3. Motivo da escolha

- **Disponibilidade:** há grandes terrenos ao longo da Rodovia do Sol e na Barra do Jucu que podem se transformar em empreendimentos residenciais;
- **Vetor de crescimento:** região pode assimilar a expansão residencial do município;
- **Vocação turística do município:** restam poucas oportunidades para o desenvolvimento de resorts.

1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** localizada em ambas as margens da Rodovia do Sol, com alguns trechos de frente para o mar;
- **Situação da infraestrutura:** como são áreas virgens, são desprovidas de pavimentação, drenagem e saneamento básico;
- **Restrições ambientais:** lagos, vegetação e áreas de preservação ambiental limitam a ocupação;
- **Parâmetros urbanísticos:** ZOR2 e ZOC2 (principais). Foi aprovada lei específica para a construção de condomínios fechados / loteamentos com acesso controlado (lei nº 4.770/20009);
- **Tributos:** ISS para o setor hoteleiro é 3%;
- **Disponibilidade de áreas, preços e estrutura fundiária:** é uma área com grandes áreas, inclusive algumas de frente ao mar;
- **Viabilidade técnica:** possível;
- **Pré-aprovação político-social:** é do interesse geral promover empregos com empreendimentos hoteleiros;
- **Plano de Desenvolvimento Sustentável do Turismo do Espírito Santo 2025:** um dos projetos estruturantes no plano é a atração de investimentos na categoria resort. No que diz respeito à diversificação da

oferta turística, esta região possui potencial para consolidar uma rota turística do agroturismo e campo, na parte interior do sul do município (Vila Velha já pertence à rota do Sol e da Moqueca).



Área 2: Barra do Jucu

1.5. Conceito do projeto

- **Síntese:** atrair empreendimentos diferenciados, ambientalmente responsáveis, que qualifiquem a ocupação na faixa litorânea sul. Para área mais ao interior (rural) pode se planejar a implantação de um condomínios ao redor de um campo de golfe.

- **Vocação da área:** residencial de alto padrão e resorts;
- **Análise mercadológica preliminar:** demanda perceptível. Serra tem ofertado condomínios de casas, incluindo os de luxo, como Alphaville;
- **Adequação mercadológica:** lotes de 500m² a 1.500m²;
- **Análise econômica preliminar:** a ser realizado;
- **Master plan:** usar ancoragens, como campo de golfe e resorts;
- **Prazo de execução:** cerca de 48 meses (loteamentos podem ser urbanizados a medida que as vendas ocorram);
- **Modelos de concessão:** não é necessário;
- **Estruturação financeira:** o funding do empreendimento é de decisão do desenvolvedor;
- **Conceito do Vila Velha Condomínio Golf:**
 - Modelos de casas prontas
 - Casas com frente para o campo de golfe
 - Operação independente
 - Valorização dos imóveis
 - Inverter vetor de crescimento para o campo



Benchmarking: Vila do Golfe (Ribeirão Preto, SP)



Benchmarking: Águas Belas Golf Resort & Spa (Cascavel, CE)



Benchmarking: Fazenda da Gramma (Campinas, SP)



Benchmarking: Quintas da Baroneza (Bragança Paulista, SP)

1.6. Custos x Benefícios esperados

- **Necessidade de investimento:** a ser calculado;
- **Capacidade de geração de emprego e renda:** baixo/médio;
- **Potencial de arrecadação:** IPTU (residencial) e ISS (hotéis);
- **Atração de outros negócios:** construção civil, varejo de apoio e prestadores de serviços domésticos.

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 5 anos;
- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** estudar ampliação dos limites da zona urbana para interiorizar a ocupação ambientalmente responsável;
- **Considerações:** ocupação é importante para inibir ocupações irregulares.

- **Análise SWOT:**

Pontos fortes:

- Melhoria da qualidade de vida de 10% da população do município.

Pontos fracos:

- Custo para criar a infraestrutura;
- Depende de regularização fundiária para que empreendimentos possam vir a se implantar na região.

Oportunidades:

- Não há.

Ameaças:

- Não há.

- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

Projeto: Faixa Litorânea Sul	
1	- O desenvolvimento promovido na região sul do estado (Anchieta) poderá fomentar a ocupação e o desenvolvimento residencial
2	- Fornecimento de infraestrutura para o desenvolvimento do setor de turismo (marina)
3	- Não há
4	- Oferta de infraestrutura comercial (comércio, serviços)
5	- Oferta de infraestrutura comercial (comércio, serviços)
6	- Oferta alternativa de áreas para extensão das atividades turísticas e desenvolvimento de empreendimentos residenciais de alto padrão
7	- Oferta de mão de obra
8	
9	- Infraestrutura e facilidade de acesso - Atratividade para o turismo
10	- Não há

Projeto 09 - Aeroporto de Vila Velha

1.1. Introdução

Para consolidar a vocação logística do estado, é imprescindível considerar o planejamento futuro dos terminais aeroportuários. Apesar das iniciativas de expansão do aeroporto de Vitória, em pouco tempo a demanda prevista será superada, e as condições, principalmente físicas, não comportarão ampliações maiores e melhores condições operacionais. Nesse sentido, a proposta é destacar potenciais áreas onde possa ser desenvolvido um novo terminal aeroportuário para a RMGV (longo prazo), com atendimento não só a demanda de passageiros, mas também futuras demandas do transporte de carga.

1.2. Cenarização

- Gargalos:

- Falta de infraestrutura (capacidade física e facilidades);
- Oferta de vôos internacionais;
- Falta de integração com modal rodoviário.

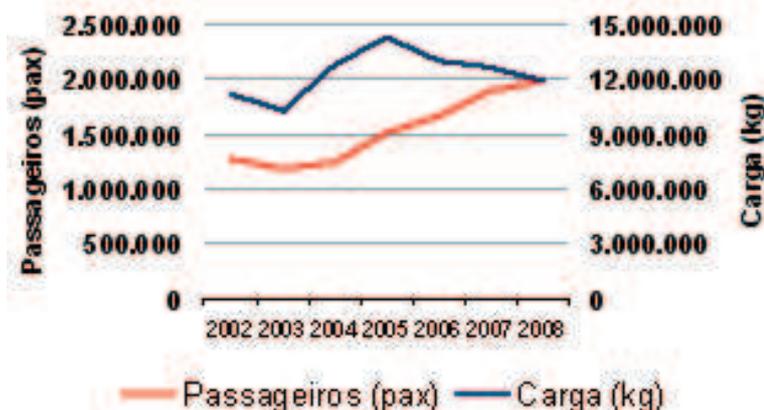
- Oportunidades:

- Transporte de produtos perecíveis;
- Consolidação de cargas;
- Base de helicópteros (operações off-shore).

- Movimentação de carga por tipo de mercadoria (Infraero-2007)

Tipo	%
- Eletrônicos (informática)	39,0
- Telefonia Celular	30,0
- Peças Industriais de Reposição	11,0
- Peças de Prosp. de Petróleo	9,0
- Equip. para Reprografia	6,0
- Medicamentos Diversos	1,5
- Matéria-prima para medicamentos	0,5
- Jóias (Relógios)	0,1
- Metais Preciosos	0,1

Movimentação Aeroporto de Vitória



1.3. Motivo da escolha

- Não existe uma localidade específica para o desenvolvimento deste projeto. Estudos mais aprofundados deverão ser realizados para subsidiar decisão pela localização.

1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** atualmente só existe uma área demarcada no PDM;
- **Situação da infraestrutura:** o aeroporto de Vitória é considerado um dos mais precários do país: a demanda é quase 4 vezes maior que sua capacidade (TPS). O TECA apresenta capacidade bastante restrita;
- **Restrições ambientais:** um estudo mais específico deve ser elaborado para cada uma das áreas alternativas, pois engloba outros municípios da RMGV;

- **Parâmetros urbanísticos:** (área em Vila Velha) ZEE-5 Zona de Equipamentos Especiais - deverá atender às orientações técnicas necessárias ao funcionamento dos empreendimentos implantados, respeitados o coeficiente de aproveitamento do terreno e os demais parâmetros urbanísticos, conforme legislações pertinentes;
- **Viabilidade técnica:** estudos mais aprofundados deverão ser elaborados (Infraero);
- **Pré-aprovação político-social:** é do interesse dos município e cidadãos prover um terminal aeroportuário, visto a sua importância política e ser um agente indutor de crescimento econômico.

1.5. Premissas do projeto

- **Síntese:** 1) discutir sobre impactos e viabilidade de áreas alternativas; 2) desenvolver terminal aeroportuário (vocaçao industrial e logística);

- **Vocaçao da área:** em Vila Velha (previamente definida no PDM). Demais áreas (analisar, porém, constituem-se de áreas pouco urbanizadas);

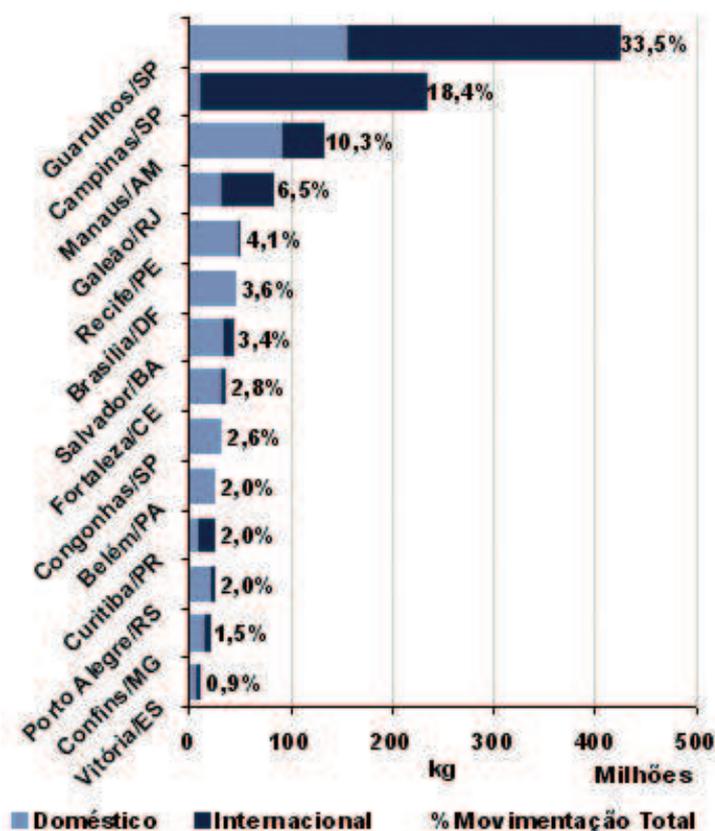
- **Análise mercadológica preliminar:** Embora a premissa de desenvolvimento seja a construção de um terminal de cargas, a demanda latente se dá pela ampliação ou construção de um novo terminal de passageiros. A demanda gerada pelo transporte de cargas se consolidará a partir do desenvolvimento dos pólos industriais e logísticos previstos para as demais áreas deste plano de desenvolvimento (desde que as atividades produtivas o demandem), e a partir da oferta mais competitiva, para que as mercadorias que se utilizam dos terminais de outros estados possam migrar/retornar ao principal aeroporto do estado. O gráfico da movimentação do aeroporto de Vitória (ao lado) mostra um forte e contínuo crescimento da demanda por passageiros, enquanto que, para a movimentação de carga, observa-se uma relativa estabilidade. Uma característica peculiar do aeroporto de Vitória é a representatividade similar entre a movimentação de carga doméstica e internacional. Exceção feita aos aeroportos dos estados de São Paulo e Rio de Janeiro (que são as principais portas de entrada e saída do país - representam, respectivamente, 54,4% e 6,8% da movimentação de carga internacional) e dos aeroportos do Paraná (especialmente o de Curitiba), o comércio exterior apresenta menor representatividade relativa à movimentação de carga dos demais aeroportos brasileiros;

- **Análise econômica preliminar:** não há nenhum estudo sobre a implantação de um novo aeroporto.

- **Master plan:** 1) Conceito: aeroporto como agente gerador de desenvolvimento local/regional sustentável; sinergia com outras atividades que agreguem valor aos serviços aeroportuários; 2) Demanda: população local e regional; profissionais e empresas regionais, interestaduais, transnacionais dos diversos segmentos;

- **Prazo de execução:** TPS = 16 meses (ampliação do aeroporto de Vitória). Estudos devem ser realizados para definir um cronograma para implantação.

Movimentação de carga dos principais aeroportos brasileiros (INFRAERO-2008)



1.6. Custos x Benefícios esperados

- **Necessidade de investimento:** não há estimativa;
- **Capacidade de geração de emprego e renda:** no ano de 2000, haviam 1.108 pessoas ocupadas diretamente nas atividades do aeroporto de Vitória. Segundo estudos realizados pela Fundação Promar (2003) para ampliação, estima-se que, em 2020, o número de pessoas ocupadas dobrará;
- **Potencial de arrecadação:** aumento da arrecadação de ISS;
- **Atração de outros negócios:** para cada setor da economia, estima-se a atração de empreendimentos associados e decorrentes do desenvolvimento da “cadeia produtiva”.

Setor	Empreendimentos associados	Empreendimentos decorrentes
Industrial	<ul style="list-style-type: none"> - Expansão das empresas existentes na área de produção de equipamentos industriais e/ou de laboratório como nas áreas de: informática, instrumentação, automação e controle, química fina, elétricos e eletrônicos, plástico, borracha, dentre outros existentes no estado. - Expansão das indústrias de: confecções, agroindustriais, construção civil, metal-mecânica, alimentícia, etc. existentes no estado. 	<ul style="list-style-type: none"> - Instalação de novas empresas de produção de artigos industriais dos setores de confecções, agroindustriais, remédios, equipamentos elétricos, dentre outros; - Instalação de indústrias de montagem de equipamentos de informática, óticos e de instrumentação na área do sítio do aeroporto reservada a esse fim; - Implantação de empresas de beneficiamento de produtos agrícolas.
Comércio	<ul style="list-style-type: none"> - Expansão das empresas existentes de comercialização de produtos importados como: bebidas, alimentos embutidos, enlatados, frutas, objetos de arte, produtos de informática, dentre outros, bem como, das empresas que exportam alimentos e produtos agroindustriais (chocolate, café solúvel, carnes, peixes, papaia, côco, abacaxi, morango, limão, abacate, banana, etc.) e ainda de especiarias alimentícias (pimenta do reino, macadame, gengibre), entre outros. 	<ul style="list-style-type: none"> - Instalação de novas empresas de comércio exterior; - Instalação de novas empresas de comércio agrícola para atendimento do mercado nacional; - Instalação de novas empresas de comércio de produtos nacionais de alta tecnologia montadas na área de sítio do aeroporto para atender o mercado nacional.
Transporte	<ul style="list-style-type: none"> - Intensificação do transporte rodoviário e ferroviário de produtos importados e exportados com a conseqüente expansão das empresas desse setor; Empreendimentos objetivando melhorias e desenvolvimento do sistema viário e de transporte no município de Vitória e Metropolitano. 	<ul style="list-style-type: none"> - Instalação de novas empresas de transporte rodoviário na Região da Grande Vitória.
Serviços de Turismo	<ul style="list-style-type: none"> - Melhoria da infra-estrutura turística existente na Região da Grande Vitória em especial nos balneários e, também, na Região de montanha (Santa Tereza, Santa Leopoldina, Domingos Martins, Marechal Floriano e Venda Nova do Imigrante). 	<ul style="list-style-type: none"> - Instalação de novos hotéis, restaurantes, teatros, bares, casas de shows, museus, centro de convenções, dentre outros.

Fonte: Oliveira, Uarlem, J. de Faria - Projeto Novo Aeroporto da RMGV (2009)

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 5-10 anos
- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** definição política para ampliação ou nova localidade e provisão de investimentos.
- **Considerações:** quando analisada a demanda de passageiros é certo que necessidade é imediata. Sobre o que se refere à movimentação de cargas, este é um projeto estratégico de longo prazo de maturação, haja visto que atualmente não há demanda para a implantação de aeroporto com vocação industrial/logística. No entanto, diversas ações já podem ser planejadas, dentre elas a definição da sua localização e o estabelecimento de um plano de ocupação ordenada em todo o seu entorno.

- Análise SWOT:

Análise	Margem Rodovia do Sol (Vila Velha/Guarapari)	Margens da Rodovia do Contorno (Cariacica/Serra)	Margens da BR 101 (Viana/Vila Velha/Guarapari)	Ilha Artificial Carapebus (Serra)
Pontos fortes	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilidade de áreas planas com baixa densidade - Geografia favorável (poucos morros) - Acessibilidade (rodovia duplicada) - Terrenos com baixo custo de aquisição - Atendimento a região sul do estado (vetor de crescimento econômico e grandes investimentos industriais) - Proximidade com a maior região turística do estado 	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilidade de áreas planas ao redor da Rodovia do Contorno - Baixa densidade (terrenos industriais) - Menor distância em relação a Vitória (11Km) - Rodovia em fase de ampliação - Terrenos com baixo custo de aquisição - Proximidade com localização atual 	<ul style="list-style-type: none"> - Disponibilidade de áreas planas com baixa densidade - Rodovia em bom estado de conservação - Terrenos de grandes dimensões e com baixo custo de aquisição - Reduzidas áreas de proteção ambiental - Atendimento a região sul do estado (vetor de crescimento econômico e grandes investimentos industriais) - Proximidade com a maior região turística do estado 	<ul style="list-style-type: none"> - Soluções definitiva contra elevação demográfica, segurança - Menor distância em relação ao centro econômico da capital (15km) - Rodovia excelente estado de conservação - Atendimento a região industrial do estado (inclusive região norte, que vem recebendo maciços investimentos)
Pontos fracos	<ul style="list-style-type: none"> - Maior distância em relação ao centro da capital (35km) - Terrenos em algumas APP 	<ul style="list-style-type: none"> - Proximidade com morros de elevada altura (800m) - Maior valor de aquisição de terrenos (áreas destinadas a projetos industriais) - Terrenos em algumas APP 	<ul style="list-style-type: none"> - Proximidade com alguns morros de média altura (200m) - Rodovia em faixa simples - Maior distância em relação ao centro da capital (30km) 	<ul style="list-style-type: none"> - Elevado custo de construção (se comparados às demais opções) - Área no mar com necessidade de aterro - Necessidade de criação de novas vias rodoviárias dentro de bairros que ficarão próximos ao aeroporto
Oportunidades	<ul style="list-style-type: none"> - Elevar as receitas dos municípios - Sistema de transporte eficiente entre aeroporto e Vitória 	<ul style="list-style-type: none"> - Elevar as receitas dos municípios - Sistema de transporte eficiente entre aeroporto e Vitória 	<ul style="list-style-type: none"> - Elevar as receitas dos municípios - Sistema de transporte eficiente entre aeroporto e Vitória - Concessão BR 101 (duplicação) 	<ul style="list-style-type: none"> - Elevar as receitas dos municípios - Sistema de transporte eficiente entre aeroporto e Vitória
Ameaças	<ul style="list-style-type: none"> - Elevação da densidade demográfica na área entorno ao aeroporto - Licenciamento ambientais 	<ul style="list-style-type: none"> - Elevação da densidade demográfica na área entorno ao aeroporto - Licenciamento ambientais 	<ul style="list-style-type: none"> - Elevação da densidade demográfica na área entorno ao aeroporto 	<ul style="list-style-type: none"> - Licenciamento ambientais

Fonte: Oliveira, Uarlem, J. de Faria - Projeto Novo Aeroporto da RMGV (2009)

- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

	Projeto: Aeroporto de Vila Velha
1	- Operações (base de helicópteros)
2	- Não há
3	- Não há
4	- Não há
5	- Oferta de empreendimentos logísticos/industriais de apoio às atividades aeroportuárias
6	- Não há
7	- Oferta de mão de obra
8	- Geração de demanda turística
9	
10	- As indústrias podem criar uma APL que viabilize a implantação do aeroporto (segundo o conceito de cidade aeroporto)

Projeto 10 - Desenvolvimento Industrial - BR101

1.1. Introdução

Apesar da vocação de Vila Velha para as atividades portuárias, não se observa uma economia industrial pujante que tire partido desta condição. Seja pela falta de áreas a custo viável para a implantação de empreendimentos industriais, seja pela oferta de melhores condições de infraestrutura em municípios vizinhos, a proposta deste projeto é viabilizar o desenvolvimento de um pólo/distrito industrial/logístico ao longo da Rodovia BR101, no trecho em que ela cruza o Município de Vila Velha. Embora ainda conste com área rural, não existem condições adversas a esta instalação desde que observadas algumas questões, como a preservação ambiental e uso da água do Rio Jucu. Outrossim, merecem destaque alguns projetos que vêm ao encontro da implantação de um pólo/distrito industrial: a instalação de termoelétricas e Ferrovia Litorânea Sul.

1.2. Cenarização

A ocupação das áreas destinadas à ocupação empresarial e retroportuária tende a valorizar o custo da terra. Além disso, algumas operações industriais apresentam aspectos e impactos que poderão causar riscos à população quando muito próximas de áreas urbanizadas e consolidadas. Nesse sentido, a proposta de delimitação de uma área distante da mancha urbana, com características compatíveis e favoráveis para este tipo de implantação, observa os preceitos do planejamento urbano, que deverá estabelecer, posteriormente, legislação específica para a sua ocupação.

1.3. Motivo da escolha

- Disponibilidade de áreas a valores factíveis para o desenvolvimento de projetos industriais/logísticos;
- Facilidade de acesso: BR101 (principal ligação com RJ e SP), BR 262 (ligação com MG), acessos para o centro de Vila Velha e terminais portuários (sistema viário previsto no PDM) e anel metropolitano (projeto);
- Projetos em curso: instalação de uma termoelétrica e Ferrovia Litorânea Sul (que possibilitaria a criação ramais ferroviários para atendimento ao pólo).

1.4. Arcabouço

- **Descrição da área:** área localizada na porção sudoeste do município, envolvendo as margens da Rodovia BR101, desde o trecho conhecido como Seringal até a divisa com Guarapari;
- **Situação da infraestrutura:** atualmente não há infraestrutura que comporte a instalação de um pólo industrial. O projeto a ser desenvolvido deverá considerar toda a infraestrutura necessária: terraplenagem, drenagem, pavimentação, abastecimento de insumos, entre outros;
- **Restrições ambientais:** a priori não há restrições para a implantação deste tipo de empreendimento. Contudo, para validar sua viabilidade ressalta-se a necessidade de um estudo mais aprofundado a partir da realização de um Estudo de Impacto Ambiental, para obtenção de Licenciamento Prévio (empreendimento como um todo) e, posteriormente, estudos específicos relativos à implantação de cada empreendimento especificamente (empresas). Os estudos preliminares alertam para os impactos relacionados à implantação do empreendimento e ao volume hídrico da região como fator limitante;
- **Parâmetros urbanísticos:** a área está inserida na área rural de Vila Velha e, por isso, não possui índices urbanísticos a serem observados;
- **Viabilidade técnica:** captação de água (estudos mais aprofundados deverão ser realizados);
- **Pré-aprovação político-social:** é do interesse do município e cidadãos ter maior oferta de empregos e de maior arrecadação com impostos. No entanto, por estar localizado na zona rural podem ocorrer situações conflitantes (ruído, fluxo de veículos, entre outros).

1.5. Conceito do projeto

- **Síntese:** a proposta é definir uma área para a implantação pólo industrial/logístico num conceito a ser definido conforme a demanda e o tipo de operação, podendo ser: loteamento, condomínio ou até consórcio modular, todos eles a serem implantados em fases. Nesta área onde será implantado o pólo industrial/logística haverá mudanças do local da ZPE. Hoje é localizada na Rodovia Darly Santos de acordo com o PDM e será transferida para esta região;
- **Vocação da área:** a vocação atual é rural: criação de gado e pasto. Contudo, a vocação da área pode ser orientada de acordo com as diretrizes de desenvolvimento do Município;
- **Análise mercadológica preliminar:** o município não apresenta nenhuma área destacada para o desenvolvimento deste tipo de empreendimento. Existem ofertas, porém, em outros municípios como Serra, que já conta com oferta de infraestrutura, inclusive. Contudo, o grande diferencial desta área é estar na entre o centro da RMGV e o principal vetor de crescimento do Estado (região sul);
- **Análise econômica preliminar:** estudos mais aprofundados deverão ser realizados para avaliar a viabilidade econômica da proposta;

- **Master plan:** deverá ser elaborado após a definição das propriedades cujos donos se dispuserem a negociá-las;

- **Prazo de execução:** 5 -10 anos.

1.6. Custos x Benefícios esperados

- **Necessidade de investimento:** não há estudos referentes ao volume de investimento a ser empregado. Contudo, todo o volume de recursos seria financiado pela iniciativa privada;

- **Capacidade de geração de emprego e renda:** não há estudos a respeito;

- **Potencial de arrecadação:** não há estudos a respeito;

- **Atração de outros negócios:** tratando-se de uma área inexplorada, existe a possibilidade de atrair infinitos negócios e operações agregadas às empresas que aí se instalarão. No entanto, espera-se que sejam criados arranjos produtos a partir da atração de empresas de segmentos afins.

1.7. Conclusões e considerações

- **Prazo previsto de maturação:** 10 anos

- **Medidas a serem adotadas/ projetos de lei:** inserção da área na zona urbana e definição de zoneamento específico, estabelecendo os parâmetros urbanísticos: mudar zoneamento da ZPE;

- **Considerações:** vale ressaltar a importância do estabelecimento de diretrizes claras de uso e ocupação do solo para que o desenvolvimento da área ocorra de forma ordenada.

- **Análise SWOT:**

Pontos fortes:

- Disponibilidade de áreas a valores factíveis para o desenvolvimento de projetos industriais/logísticos;

- Facilidade de acesso: BR101 (RJ/SP) e BR 262 (MG).

Pontos fracos:

- Distância da mancha urbana (mão de obra) - utilização da mão de obra de municípios vizinhos (Viana e Cariacica);

- Atendimento pelo sistema de transportes.

Oportunidades:

- Desenvolvimento de uma nova APL para Vila Velha;

- Disponibilidade energética (termoelétricas);

- Ferrovia Litorânea Sul;

- Anel Metropolitano.

Ameaças:

- Concorrência com municípios vizinhos (infraestrutura implantada e consolidada);

- Capacidade insuficiente - volume hídrico do Rio Jucú;

- Indisponibilidade para uso do sistema ferroviário - operação privada e com interesses divergentes;

- Elevação da densidade demográfica e ocupação desordenada na região entorno.

- **Sinergia com demais projetos:** A seguir, estão descritos os aspectos que podem gerar ou não sinergias ao projeto proposto.

Projeto: Desenvolvimento Industrial - BR101	
1	- Oferta de empregos - Oferta de infraestrutura portuária para empresas de comércio exterior
2	- Não há
3	- Oferta de infraestrutura de escritórios para sede das empresas
4	- Oferta de infraestrutura de escritórios para operações das empresas (office parks)
5	- Oferta de infraestrutura para operações retroportuárias
6	- Não há
7	- Oferta de mão de obra
8	- Oferta de infraestrutura residencial
9	- Suporte às operações de logísticas
10	

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O Plano de Desenvolvimento Sustentável para Vila Velha não se esgota nas 10 propostas de projetos apresentadas. Este trabalho deve ser entendido como uma semente para diversas outras iniciativas que fomentem a economia do município e sua área de influência.

A proposta não foi criar uma série de projetos intangíveis, mas sim, estabelecer diretrizes de projetos que possam orientar o crescimento sustentável de Vila Velha, gerando novas idéias num processo virtuoso.

Cabe salientar que tais iniciativas só apresentarão os resultados esperados a partir de parcerias consistentes entre a iniciativa privada, órgãos públicos e sociedade civil organizada. Nesse sentido, cabe a todos o envolvimento de forma responsável e comprometida para que o sucesso e o futuro de Vila Velha estejam garantidos.

EQUIPE TÉCNICA

Ikann

Direção: Mucio Ellery Leite

Coordenação Geral: Leandro Jubilato

Consultores: Carolina Andrea Garisto Gregório
Eduardo Mitsuo Uchita
Markus Iwassaki

Futura

Direção: João Gualberto Moreira Vasconcellos
José Luiz Soares Orrico
Orlando Caliman

Coordenação Geral: Orlando Caliman
Roberta Atherton Magalhães Dias

Consultor Externo: Alexandre Alden Fontana

Coordenação dos Trabalhos Técnicos e Análise do Relatório: Luciana Ghidetti de Oliveira

Editoração: Giseli Dalfior de Oliveira

Cepemar

Coordenação Geral: Cláudia Tonini Lorenzon
Felipe Martins Cordeiro de Mello

Consultores: Lênio Bandeira
Marta Oliver
Juliana Neri Kerckhoff

Revisão de Texto: Iolanda Melo Brasil Aguiar

Editoração de Texto: Patrícia Aparecida Soares Alves

Prosul

Direção: Guido Paulo Simm

Coordenação Geral: Carlos Fernando de Vasconcellos R. C de Albuquerque

Consultores Externos: José Fernando Destefani - SETOP/ES
Antônio Luis Caus - SETOP/ES

AGRADECIMENTO

Agdo Teixeira Delatorre (Sindilojistas - Vila Velha)
Alexandre Mattos (Macroplan)
Ana Paula Vescovi (Instituto Jones dos Santos Neves)
Anderson Carvalho (Log-In Logística Intermodal S/A)
Aristóteles Passos Costa Neto (SINDUSCON / INOCOOPES)
Arthur Carlos Gerhardt Santos (SerEng)
Ary Barbosa Bastos (Sindimóveis-ES)
Ayrton de Souza Porto Filho (Agência de Serviços Públicos de Energia do Estado do Espírito Santo)
Bernardo Lopes Hasselmann (Grupo Arara Azul)
César Wagner Pinto (SINCADES - Sindicato do Comércio Atacadista e Distribuidor do Espírito Santo)
Cristina V. Santos (Agência de Desenvolvimento em Rede do Espírito Santo - ADERES)
Danilo Queiroz (Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA)
Duarte H. V. de Aquino (Agência de Desenvolvimento em Rede do Espírito Santo - ADERES)
Enio Bergoli (Governo do Estado - SEGEP)
Fábio de Aguiar Littig (Klarhco Investimentos)
Francisco de Assis Portela Milfont (Prefeitura Municipal de Vila Velha - Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão)
Geraldo Dadalto (Concessionária Rodovia do Sol S.A.)
Gilberto Rigolon (Chocolates Garoto)
Guilherme W. Neto (ES em Ação)
Hélcio Rezende (Sindilojistas - Vila Velha)
Henrique Casamata (Federação das Associações de Micro e Pequena Empresas - FEMICRO-ES)
João Ismael Ortulane Nardoto ((Prefeitura Municipal de Vila Velha - Secretaria Municipal de Meio Ambiente)
João Luiz Moraes Séder (Petrobras)
José Antônio Bof Buffon (Banco de Desenvolvimento do Estado do Espírito Santo)
José Bráulio Bassini (JUCEES - Junta Comercial do Estado do Espírito Santo)
José Eduardo Farias de Azevedo (Governo do Estado)
José Luís Galvêas Loureiro (Galwan)
José Luiz Dacal Castro (PRYSMIAN Cable & Systems)
Julio Lourenço (Log-In Logística Intermodal S/A)
Karine Ferrari (Associação dos Empresários de Vila Velha - ASEVILA)
Leonardo Braga (Macroplan)
Liemar Pretti (Transportadora Pretti)
Luis Carlos Moscardi (Banco do Brasil - Superintendência de Negócios Varejo e Governo Espírito Santo)
Luiz Antônio Fantin (Bristol Hotels)
Luiz Wagner Chieppe (Grupo Águia Branca)
Márcio Félix C. Bezerra (Petrobras)
Márcio Pinheiro (Grupo Arara Azul)
Marcos Nascimento (MSC - Mediterranean Shipping do Brasil)
Maria Paula de Souza Martins (Agência de Serviços Públicos de Energia do Estado do Espírito Santo)
Marianne Rios de Souza Martins (Advogada)
Napoleão Gonçalves Penna Filho (Associação dos Terminais Portuários e Retroportuários e dos Usuários dos Portos do Estado do Espírito Santo - ATRES)
Neivaldo Bragato (Governo do Estado - Secretaria de Transporte e Obras Públicas)
Neucimar Fraga (Prefeitura Municipal de Vila Velha - Prefeito de Vila Velha)
Octaciano Neto (Prefeitura Municipal de Vila Velha - Secretário de Desenvolvimento Econômico)
Odilon Borges (Consultime)
Otacilio Coser Filho (Grupo Coimex)
Patrícia Victorino (Log-In Logística Intermodal S/A)
Paulo Cezar de Araújo (Novo Milênio)
Paulo Ricardo T. Meinicke (Agência de Desenvolvimento em Rede do Espírito Santo - ADERES)
Pedro Gilson Rigo (Prefeitura Municipal de Cariacica - Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Turismo)
Pedro Paulo Carneiro (Multilift)
Rafael Fattorelli Carneiro (Multilift)
Randal Luciano (Log-In Logística Intermodal S/A)
Salvador V. A. Turco (União Engenharia)
Suedson Freire (Hiper Export)
Ubiraci Palestino (Distribuidora Paraíso)
Valdir Antônio Uliana (Governo do Estado - Secretaria de Transporte e Obras Públicas)
Vereador João Batista (Câmara Municipal de Vila Velha)
Wallace Mills (Prefeitura Municipal de Vila Velha - Secretaria Municipal de Planejamento, Orçamento e Gestão)



Realização:



Patrocínio:

