

O SEGMENTO LOGÍSTICO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

INTRODUÇÃO

O desempenho positivo da economia do Espírito Santo está assentado principalmente na expansão e fortalecimento de sua inserção nas relações comerciais com o mercado nacional e internacional, o que faz da logística um dos fatores estratégicos para o seu desenvolvimento social e econômico. As operações logísticas, como vantagem competitiva, necessitam de um alto padrão operacional que passa, inevitavelmente pelo processo gerencial, com foco na utilização plena dos modais e exploração das intermodalidades que o segmento pode oferecer.

Por iniciativa do Conselho de Logística do Movimento Empresarial Espírito Santo em Ação, em parceria com a Faesa (Faculdades Integradas Espírito Santense), no período de setembro de 2003 a março de 2004, foi realizada uma pesquisa com o objetivo de diagnosticar e analisar as oportunidades para inovação e melhoria desse setor. A caracterização atual e avaliação das oportunidades do segmento logístico estadual foram balizadas por entrevistas semi-estruturadas aplicadas aos representantes do segmento logístico do Estado do Espírito Santo, constituído por membros do Conselho de Logística, usuários do segmento logístico e representantes dos órgãos normativos. O debate deste diagnóstico no âmbito do Conselho de Logística resultou na proposição de um conjunto de medidas para a melhoria tanto infra-estrutural, como administrativa ou operativa para o segmento logístico do Estado.

Toma-se o Relatório deste trabalho, intitulado “Análise do Segmento Logístico do Estado do Espírito Santo”, para dele extrair os principais aspectos que caracterizam a importância e dimensão deste segmento na economia estadual,

sintetizando um quadro geral dos principais gargalos, pontos fortes, vulnerabilidades e as oportunidades ainda pouco exploradas pela logística capixaba.

Observa-se de antemão que este trabalho considera que os gargalos, as oportunidades e os pontos fortes de infra-estrutura são de atribuição do poder público, de estrutura, de atribuição da iniciativa privada/empresariado e de conjunto, atribuição de ambos, fazendo exceção para o modal ferroviário, em que os gargalos, as oportunidades e os pontos fortes de infra-estrutura e de estrutura são de responsabilidade da CVRD.

1. CONDIÇÃO ESTRATÉGICA DO ESPÍRITO SANTO

O Estado do Espírito Santo possui uma área territorial de 46.184,1 km². Possui localização estratégica na Região Sudeste, face às potencialidades naturais, infra-estruturais e econômicas que dispõe. Do ponto de vista logístico, o Estado se destaca pelo excelente potencial para integração dos diversos modais de transporte formando com os Estados de Minas Gerais, Rio de Janeiro e São Paulo a chamada Faixa de Desenvolvimento da Região Sudeste.



Figura 1: Localização estratégica do Estado do Espírito Santo.

Fonte: Conselho de Logística, 2004.

O Estado do Espírito Santo apresenta excelente vocação para o comércio exterior, inicialmente marcado pelas exportações de trânsito (minério de ferro de Minas Gerais) e de produtos primários tais como madeira, café e, mais recentemente, celulose, mármore e granito, alcançando recordes crescentes na exportação.

O Relatório do Conselho de Logística procura focar o papel do Espírito Santo na dinâmica das importações e exportação do país analisando a performance capixaba no comércio com o exterior e os impactos sobre a sua balança comercial, conforme se transcreve:

No ano de 2003, foi registrado crescimento das exportações brasileiras em 21,08%, enquanto que as exportações capixabas apresentaram crescimento de 36,11%.

TABELA 1
Desempenho dos principais produtos exportados
via Espírito Santo no ano de 2003

Produto	Valor em milhões de (US\$)	% em relação ao total exportado
Minério de ferro	1.077,6	30,4
Celulose	818,3	23,1
Placas de aço	591,7	16,7
Café em grãos	183,4	5,1
Granito talhado	161,6	4,5

Fonte: Sindiex

No ranking dos produtos exportados (8º lugar), encontra-se o suprimento de embarcações (combustíveis e lubrificantes, alimentação e outros) que alcançou o valor de US\$ 62,4 milhões (1,7 % do total exportado).

O Espírito Santo foi o Estado da região Sudeste que apresentou o maior crescimento percentual das exportações em US\$ milhões FOB, quando comparados os anos de 2003 e 2002.(FIGURA 3).

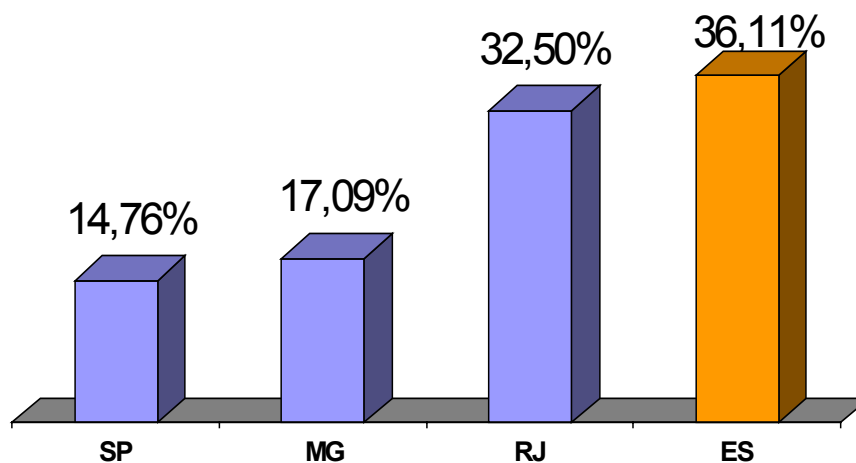


FIGURA 3: Crescimento das exportações(2003 - 2002) nos Estados de SP, MG, RJ e ES.

Fonte: Sindiex

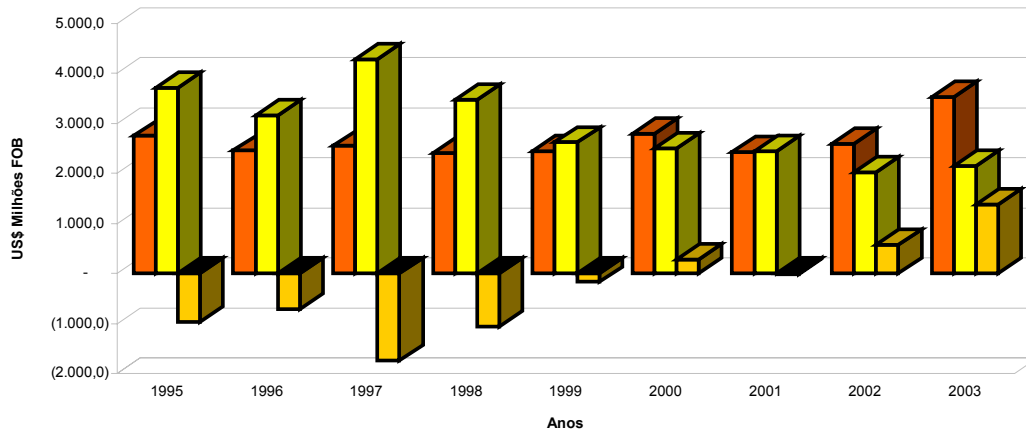
Reforçando a afirmação de crescimento das exportações em 2003, são relacionados alguns produtos que apresentaram crescimento significativo em relação ao ano de 2002:

- Granito em blocos – exportações de US\$ 40,3 milhões, com crescimento de 144,8 %;
- Móveis p/ dormitórios – US\$ 2,5 milhões de exportações, com crescimento de 112,3 %;
- Ladrilhos – US\$ 1,4 milhões, com crescimento de 128,4 % em relação ao ano de 2002;
- Carne bovina – US\$ 4,6 milhões, com crescimento superior a 191,6 %.

Quanto às importações capixabas, os principais produtos importados em 2003 foram:

- Carvão mineral – US\$ 147,2 milhões (6,8 % das importações totais);
- Cobre – US\$ 110,4 milhões (5,1 % das importações totais);
- Veículos diversos – US\$ 70,9 milhões (3,2 % das importações totais).

**BALANÇA COMERCIAL CAPIXABA
1995 - 2003 (até Dezembro)**



■ Exportações

■ Importações

FIGURA 4: Balança Comercial Capixaba (1995 a 2003) em milhões de US\$ (FOB).

Fonte: Sindiex

Conforme demonstra a FIGURA 4, o saldo da balança comercial capixaba começou a apresentar recuperação a partir de 2000, quando o Espírito Santo assume, então, posição de destaque nas exportações e importações brasileiras. A análise do desempenho das exportações, no período de janeiro de 2000 a dezembro de 2003, corrobora a importância do segmento logístico capixaba para o incremento do comércio exterior brasileiro. Nesse sentido, o complexo portuário do Estado do Espírito Santo lidera o ranking brasileiro como o maior exportador em volume com 387 milhões de toneladas (FIGURA 5) e o segundo maior exportador em valor (US\$ FOB) exportado com US\$ 23,8 bilhões (FIGURA 6). O Porto de Santos lidera o ranking das exportações em valor com US\$ 63 bilhões e com 105 milhões de toneladas assume a posição de segundo maior exportador em volume. O Porto de Paranaguá com um valor exportado de US\$ 21 bilhões e um volume de 73 milhões de toneladas ocupa a terceira posição.

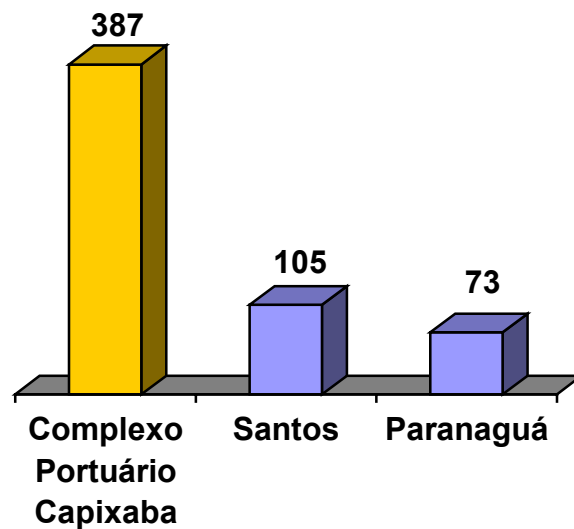


FIGURA 5: Exportações brasileiras em volume (milhões de toneladas) no período de 2000 a 2003
 Fonte: Sindiex

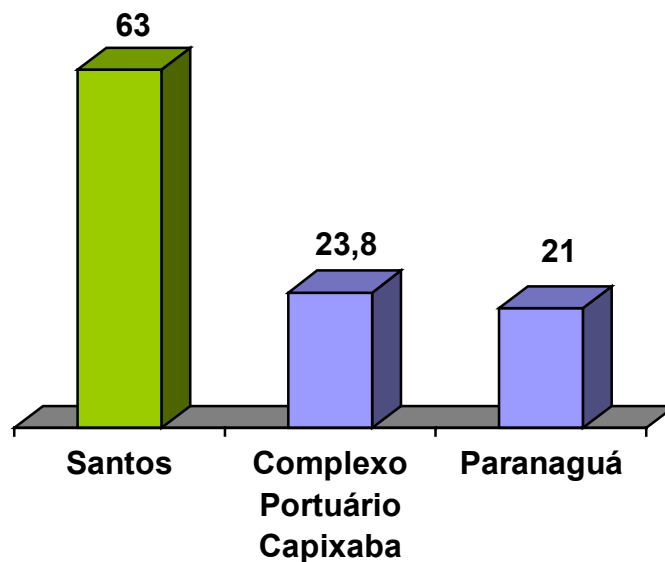


FIGURA 6: Exportações brasileiras em bilhões de US\$ (FOB) no período de 2000 a 2003.
 Fonte: Sindiex

A diferença entre o volume e o valor exportado está em função do tipo de produto manuseado por cada porto. As commodities lideram as exportações capixabas, fato que contribui positivamente para o aumento do volume exportado, no entanto, o

valor exportado não segue a mesma tendência de aumento alcançada pelo volume em razão do menor valor agregado ao produto.

A participação da região Sudeste nas exportações brasileiras no período de 2002 a 2003 registrou uma redução de 2%, passando de 54,19% em 2002 para 53,21% em 2003. Nesse mesmo período, a participação capixaba apresentou um crescimento, passando de 4,3% em 2002 para 4,84% em 2003 nas exportações brasileiras. O Espírito Santo ocupou, em 2003, a sétima colocação em valor exportado dentre todos os estados brasileiros, ressaltando que em 2000 ocupava a 5ª posição.

Comparando as importações (em US\$ milhões FOB) via complexo portuário de Vitória com as importações via Porto de Santos no período de 2000 a 2003, constatou-se crescimento da relação nos anos de 2000, 2001 e 2002, e no ano de 2003, a relação volta ao patamar atingido no ano 2000.

O Porto de Santos liderou o ranking das importações brasileiras em valor (US\$ milhões FOB), no período compreendido entre 2000 e 2003. O complexo portuário de Vitória ocupou a sétima posição no ano de 2003.

Em 2003, registrou-se considerável redução na importação de bens de consumo e de capital. Os bens intermediários cresceram de 31,09 % para 37,79 %, os insumos industriais aumentaram a sua participação de 25,27 % para 30,97 %, reforçando assim a tendência de desconcentração da pauta de importações.

2 - A LOGÍSTICA E A MATRIZ DE TRANSPORTE NO ESPÍRITO SANTO

A matriz de transporte nacional apresenta um desbalanceamento para o modal rodoviário da ordem de 60% de participação média, em relação aos modais ferroviário, aquaviário e aeroviário. A predominância do modal rodoviário no Brasil posiciona o país de forma antagônica com relação a sua extensão territorial, numa situação bastante diferente de outros países, de dimensões semelhantes que apresentam uma predominância do modal ferroviário na sua matriz de transporte, mais compatível com a extensa área territorial.

Dentre as principais causas que interferem no balanceamento da matriz de transporte brasileira, o Relatório do Conselho de Logística, com base na pesquisa realizada pela CNT – Copead 2002, aponta os seguintes aspectos:

- a) O valor médio pago pelos fretes rodoviários, considerados muito baixo em comparação com os custos incorridos. Este valor artificialmente baixo reduz a competitividade do setor além de impedir o crescimento dos outros modais.
- b) A baixa disponibilidade e as limitações operacionais do modal ferroviário, de cabotagem e de navegação interior dificultam a sua utilização como reais alternativas ao modal rodoviário.
- c) A baixa utilização da intermodalidade, face a dificuldade administrativa e fiscal, para a realização de operações intermodais mais simples e eficientes. A viabilização da atuação dos Operadores de Transporte Multimodal (OTM) permite a realização de operações intermodais com um documento único de transporte.
- d) A priorização dos investimentos públicos no setor rodoviário de carga permitiu que o modal se desenvolvesse sobre uma estrutura construída sem ônus direto para o setor e sem cobrança por sua utilização.

Constituindo uma série de distorções, a matriz de transporte brasileira, conforme mostrado na FIGURA 7 assemelha-se à dos países com dimensões territoriais

bem inferiores a do Brasil, como exemplo à França e Alemanha, o que contribui para o encarecimento da logística de transporte nacional.

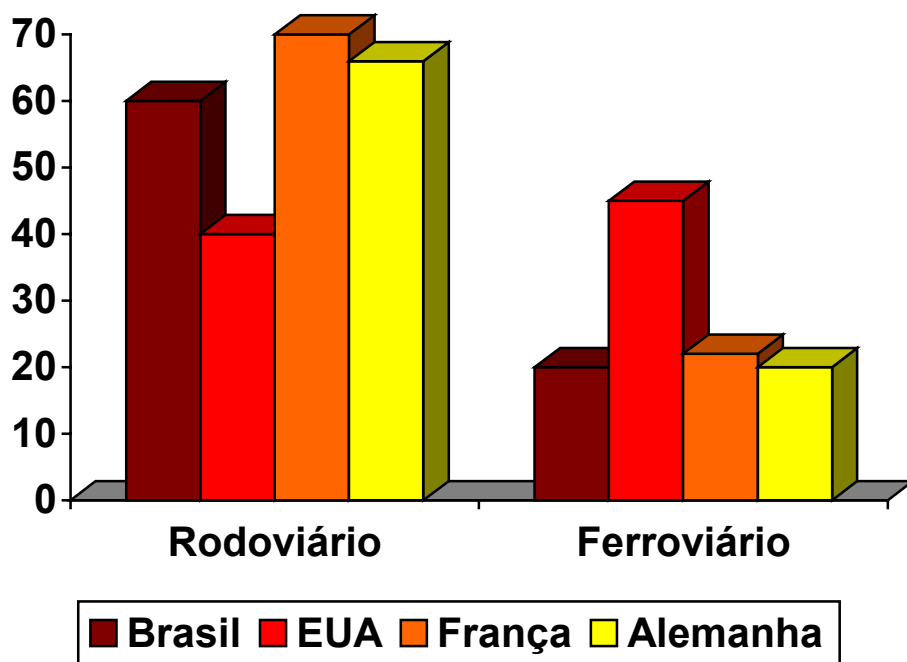


FIGURA 7: Utilização percentual do modal de transporte rodoviário e ferroviário no Brasil, EUA, França e Alemanha.

Fonte: CNT

A matriz de transporte no Estado do Espírito Santo apresenta comportamento diferenciado quanto à análise de carga destinadas ao mercado externo, com predominância dos modais aquaviário e ferroviário, representando 50,94% e 37,26% respectivamente, do volume de cargas exportadas. Isso vem a corroborar a importância do Estado como corredor de exportação e importação, principalmente, para produtos com característica de alto volume e com baixo valor agregado.

A evolução da participação dos diferentes modais, na matriz de transporte do Estado nos últimos anos, é apresentado na TABELA 2.

TABELA 2

Participação, em percentagem, dos modais de transporte no Estado do Espírito Santo para o mercado externo, no período de 2000 a outubro de 2003.

Modal de Transporte	ANOS			
	2000	2001	2002	2003
AEROVIÁRIO	0,08	0,13	0,14	0,09
RODOVIÁRIO	5,53	4,56	4,80	4,91
DUTOVIÁRIO	6,08	4,85	6,04	6,79
AQUAVIÁRIO	42,25	46,41	43,54	50,94
FERROVIÁRIO	46,05	44,05	45,48	37,26
TOTAL	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte: Sindiex

A Tabela 2 ressalta a evolução da carga exportada no Espírito Santo via transporte aquaviário passando de 42,25% em 2000 para 50,94% em 2003, frente a uma queda na participação do modal ferroviário, que passa de 46,05% para 37,26% nesse mesmo período.

Os produtos que têm como origem e destino o mercado interno são predominantemente movimentados via modal rodoviário, apresentando a mesma característica da matriz nacional de transporte com desequilíbrio promovido pela predominância desse modal.

2.1 A LOGÍSTICA E O MODAL RODOVIÁRIO NO ESPÍRITO SANTO

A produtividade global do sistema de transporte de cargas no Brasil é muito baixa em relação àquela constatada nos países desenvolvidos. Em parte, isso se explica pelo uso intensivo do modal rodoviário, 60% contra 26% dos EUA pelos custos de transportes de cargas e ainda por fatores agravantes como baixa segurança, falta de regulação setorial e infra-estrutura precária.

Para explicar a situação da infra-estrutura de transporte, é utilizado o índice de densidade, que é calculado a partir do número de quilômetros de infra-estrutura disponível por cada km² de área do País. No Brasil, o modal rodoviário apresenta 17,3 Km / 1000 Km², o modal hidroviário, 5,6 Km / 1000 Km² e o modal ferroviário, 3,4 Km / 1000 Km², totalizando 26,4 Km / 1000 Km². Nos EUA, a densidade de infra-estrutura totaliza 447 km / 1000 Km².

Portanto, considerando a predominância do modal rodoviário, o aumento da produtividade logística no país, passa pela melhoria da infra-estrutura rodoviária, que é deficitária em abrangência e qualidade. A pesquisa da CNT mostra que a oferta de vias no Brasil equivale a 6% da existente nos EUA.

Essa situação se reflete também no Espírito Santo, que apresenta necessidade de investimentos no setor rodoviário com vista ao desenvolvimento global da logística no Estado.

Pesquisa, realizada em 2002 pela CNT – COPPEAD, avalia a infra-estrutura rodoviária nacional com 22% em boas condições operacionais, 58,5% com pavimentação deficiente, 77,6% sem sinalização e 34% sem acostamento.

A situação das rodovias federais no Espírito Santo foi avaliada pela pesquisa do Conselho empresarial de Logística como 7% em condições ótimas, 64% em boas condições e 29% em situação deficiente, ou seja, de maneira geral, o modal rodoviário capixaba foi considerado em situação superior à média nacional das rodovias federais. Entretanto, apenas 50% das rodovias estaduais são

pavimentadas e menos de 2% são duplicadas, fato que impõe limitações operacionais para esse modal.

A baixa qualidade técnica das rodovias, a falta de manutenção e de infra-estrutura de apoio e segurança, contribui para a redução da velocidade operacional do transporte rodoviário no Estado.

O conhecimento da demanda do modal rodoviário é um dos fatores fundamentais para o planejamento do setor, e nesse sentido, a maioria (65%) dos membros do Conselho de Logística e seus indicados, consultados pela pesquisa, afirmaram que o modal rodoviário não tem conhecimento da sua demanda o que evidencia outro gargalo no setor, pois além do desconhecimento da demanda, 53% dos entrevistados afirmaram que o modal não tem capacidade de atendê-la.

A análise comparativa, do modal rodoviário capixaba com o modal rodoviário nacional, revela a deficiência de tecnologia de informação no sistema logístico brasileiro sendo um dos gargalos, considerado prioritário no setor. Nesse sentido, o modal rodoviário vem recebendo um aumento de investimento em tecnologia, principalmente, no que se refere a itens de segurança tais como GPS e rastreadores, em razão do crescente número de ocorrências de roubos de cargas no país.

No QUADRO 1, são apresentados os **gargalos** do modal rodoviário classificados quanto à infra-estrutura, à estrutura e ao conjunto, conforme priorizados pelo membros do conselho de logística na escala de alta, média e baixa prioridade.

O diagnóstico realizado no modal rodoviário capixaba revelou a existência de gargalos considerados de alta prioridade, ou seja, necessitam de ações urgentes para promover o desempenho do setor, com destaque para a infra-estrutura como um dos fatores limitantes no segmento logístico rodoviário.

Gargalos	Classificação	Prioridade
Rodovias sem qualidade e sem infra-estrutura planejada.	Infra-estrutura	Alta
Rodovias sem fiscalização (balanças, controle de velocidade, segurança patrimonial)	Infra-estrutura	Alta
Conclusão das obras de acesso à 2ª ponte de Colatina que faz ligação com o norte do Estado do ES e o Estado de MG	Infra-estrutura	Alta
Falta de duplicação da rodovia do contorno.	Infra-estrutura	Alta
Falta a ligação rodoviária entre a Ceasa e o porto de Capuaba	Infra-estrutura	Alta
Irregularidade na aplicação de recursos públicos, para melhoria na infra-estrutura do modal rodoviário	Infra-estrutura	Média
Falta de duplicação do acesso à rodovia Carlos Lindemberg.	Infra-estrutura	Média
Alto valor do pedágio cobrado nas rodovias privatizadas	Infra-estrutura	Baixa
Alto custo dos serviços oferecidos, principalmente, do gerenciamento do risco	Estrutura	Baixa
A baixa qualidade da manutenção da frota rodoviária estadual de carga	Estrutura	Média
Baixo valor médio pago pelos fretes rodoviários em comparação com os custos incorridos	Conjunto	Alta
Baixa disponibilidade intermodal de interior	Conjunto	Alta
Baixo nível de informação no modal rodoviário de carga	Conjunto	Baixa
Dificuldade de atendimento à legislação trabalhista, no que se refere à jornada de trabalho	Conjunto	Baixa
Baixo desempenho operacional em velocidade	Conjunto	Baixa
Ineficiência dos portos no procedimento de descarregamento	Conjunto	Baixa

QUADRO 1: Gargalos do modal rodoviário quanto à infra-estrutura, à estrutura e ao conjunto e sua classificação quanto à prioridade.

Os **pontos fortes** do modal rodoviário no que se refere à infra-estrutura e à estrutura identificados pelos membros do conselho de logística em escala de alta, média e baixa importância são mostrados no QUADRO 2. Esse modal apresenta uma grande vantagem que é a flexibilidade de atendimento da demanda de cargas fracionadas, além de fortalecer os outros modais de transporte quando interligados.

Pontos Fortes	Classificação	Importância
A privilegiada posição geográfica do estado possuindo rodovias que cortam o estado (BR 101 e BR 262) nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste respectivamente	Infra-estrutura	Alta
Localização da sede de empresas líderes do segmento de transportes rodoviários no estado operando, principalmente, com cargas fracionadas	Estrutura	Média
Flexibilidade e eficiência das empresas do setor, principalmente, em cargas fracionadas	Estrutura	Média
Redução dos custos de frete em função da forte concorrência motivada pelo elevado número de prestadores de serviços de transporte rodoviário.	Estrutura	Baixa
Elevado nível de disponibilidade e confiabilidade dos serviços prestados pelos transportadores capixabas	Estrutura	Baixa

QUADRO 2. Pontos fortes do modal rodoviário quanto à infra-estrutura e à estrutura e sua classificação quanto à importância.

As oportunidades do modal rodoviário foram classificadas em infra-estrutura e estrutura e identificados pelos membros do Conselho de Logística em: alta, média e baixa importância, conforme apresentada no QUADRO 3.

Oportunidades a serem exploradas	Classificação	Importância
Implantação do acesso ao Porto de Capuaba pelas BR 101 e 262	Infra-estrutura	Alta
Criação do Centro de Distribuição com capilaridade, objetivando atender às indústrias localizadas no nordeste do Brasil	Estrutura	Alta
Implementação da janela de tempo para operação com descargas na região da grande Vitória fora do horário de maior movimentação.	Estrutura	Média
Desenvolvimento do banco de dados de fretes para possibilitar o aproveitamento de fretes de retorno (Central de Cargas)	Estrutura	Baixa
Incremento e fortalecimento das parcerias entre o poder público e as entidades privadas, principalmente, na revitalização da malha viária estadual.	Estrutura	Baixa

QUADRO 3. Oportunidades do modal rodoviário quanto à infra-estrutura e à estrutura e sua classificação quanto à importância

Tomando como referência este quadro diagnóstico, o documento Análise do Segmento Logístico do Estado do Espírito Santo, aponta a direção de alguns novos investimentos com o intuito de fortalecer o modal rodoviário e ampliar a participação do Espírito Santo no transporte de cargas no Brasil, expressos nas seguintes proposições:

a) Face ao vulto dos investimentos que demandam a duplicação das rodovias federais no Estado, principalmente a BR101 Sul e BR 262, bem como a Rodovia do Contorno da Região Metropolitana de Vitória, propõe em caráter emergencial a reforma e equipamento destas rodovias com a criação de trechos duplicados que permitam a ultrapassagem de veículos com maior segurança.

b) Construir e pavimentar novas estradas ligando centros produtores e consumidores que ainda não contam com infra-estrutura adequada, principalmente a ligação das áreas produtoras de granito com os terminais portuários.

c) Buscar alternativas técnicas para solucionar o problema de interferência de algumas rodovias com as áreas urbanas de cidades como Linhares, São Mateus, Iconha, etc, que provoca redução na velocidade média e aumento dos riscos de acidentes de trânsito.

d) Conclusão da nova ponte de Colatina, melhorando a ligação do Norte do Estado com o Estado de Minas Gerais e desviando parte do fluxo de cargas da área urbanizada da cidade.

e) Construção de acesso ao Porto de Capuaba pelas BR101 e BR 262 (ligação CEASA –Rodovia Darly Santos-Capuaba).

f) Duplicação do acesso a Rodovia Carlos Lindemberg.

Como forma de viabilizar as melhorias propostas, sobretudo a revitalização e manutenção da malha rodoviária estadual, propõe o incremento e fortalecimento das parcerias entre o poder público e as entidades privadas. Para viabilizar obras e manutenção nas rodovias federais propõe parcerias público-privada (PPP), admitindo sistema de pedágio para cobertura tão somente dos custos de

manutenção (excluindo o custo de investimentos), englobando distâncias de até 100Km de raio da capital (Linhares, Cachoeiro de Itapemirim, Venda Nova do Imigrante).

Foi proposto também, a revisão do sistema de fiscalização (balanças e condições operacionais dos veículos) e sinalização das estradas, além da implantação de um Conselho Estadual de Segurança nas Estradas, constituído pelo poder público e entidades organizadas do setor privado, tendo como finalidade propor e acompanhar a implementação das ações direcionadas ao modal rodoviário capixaba

O documento refere-se ainda a outros gargalos, considerados de média prioridade, relacionados aos seguintes aspectos e proposições:

a) Baixa qualidade da manutenção da frota rodoviária estadual de carga, contribuindo negativamente com o nível de segurança nas rodovias capixabas, quanto ao que se propõe a criação de programa de renovação da frota estadual em parceria com o governo federal.

b) Baixo nível de informação sobre o modal rodoviário capixaba de carga, fato que impede um melhor planejamento para o setor de transporte de carga estadual. Propõe Identificar as condições atuais da frota capixaba e ampliar o diagnóstico sobre o segmento logístico estadual, desenvolvendo estudos sobre cargas que passam e as que se destinam ao Estado e à situação das empresas do setor.

c) Falta de um planejamento plurianual e aplicação continuada de recursos destinados ao segmento rodoviário estadual, razão pela qual é proposto priorizar as ações e recursos destinados ao modal rodoviário e submetê-los ao Conselho de Segurança nas Estradas.

2.2 A LOGÍSTICA E O MODAL FERROVIÁRIO NO ESPÍRITO SANTO

A ferrovia se caracteriza por ser um transportador lento e de longo curso, voltado principalmente para movimentação de matéria-prima (minério de ferro, carvão, madeira, etc.) e de produtos manufaturados de baixo valor agregado (alimentos, papel e produtos de madeira), onde se prefere movimentar embarques de carregamento completo.

As ferrovias, como negócio, têm como principais características, a alta dependência de capital e a baixa rentabilidade, demandando, portanto, altos investimentos com retorno de longo prazo. Negócios com essas características são muito mais afetados pela alta taxa de juros praticados no País, reduzindo a atratividade para investimentos da iniciativa privada.

O sistema ferroviário brasileiro, como um todo, passou por um período de degradação de suas vias permanentes, material rodante e infra-estrutura no período pré-privatização. Considerando-se o nível decrescente de investimentos associados à reduzida manutenção do sistema ferroviário, percebe-se que houve um verdadeiro sucateamento deste sistema antes de sua transferência para a iniciativa privada. A necessidade de investimentos no setor ferroviário após a privatização surgiu então como fator fundamental para viabilizar a recuperação da sua capacidade de transporte e minimizar os fatores que interferem no crescimento do modal ferroviário brasileiro, tais como:

- A baixa densidade de ferrovia no Brasil. A densidade de ferrovia no Brasil é de 3,4 Km/Km², enquanto nos EUA é de 29,8 Km/Km².
- O reduzido nível de investimentos por linha férrea. No período de 1997 a 2000 nos EUA, foram investidos US\$ 33 mil / Km de linha e no mesmo período no Brasil este valor foi de US\$ 11 mil / Km de linha. O retorno sobre o investimento apresenta índices negativos, desencorajando o setor produtivo a investir neste importante modal de transporte.

A malha ferroviária estadual é constituída por trechos pertencentes à Estrada de Ferro Vitória-Minas e à Ferrovia Centro - Atlântica - FCA, controlada por um consórcio com a participação majoritária da Companhia Vale do Rio Doce - CVRD. Esta ferrovia liga o Espírito Santo à Região Centro-Oeste e integra o Corredor de Transportes Centro-Leste.

No Espírito Santo, existem duas situações distintas. A ferrovia Vitória-Minas possui excelente infra-estrutura e qualidade de serviço, e a FCA (Antiga Rede Ferroviária Federal) não possui boa condição operacional, em virtude do sucateamento ocorrido no período pré-privatização.

A estrutura de equipamentos rodantes (locomotivas, vagões, etc) está subdimensionada para atender à atual demanda. A demanda excedente é atendida pelo modal rodoviário, que não apresenta condições de infra-estrutura (rodovias) e nem de estrutura (frota), fato que aumenta os custos de transporte e o nível de insegurança nas rodovias.

Um dos fatores considerados prioritários, em qualquer modal de transporte, é o conhecimento da demanda, em razão da sua importância no planejamento das atividades e logística do setor. Nesse sentido, a maioria dos entrevistados pela pesquisa (52%) afirmou que o modal ferroviário não tem conhecimento da sua real demanda. Questionados sobre a capacidade de atender à demanda, 76% dos entrevistados afirmaram que esse modal não tem capacidade de atendê-la, embora, concordem que a empresa, que detém a concessão das ferrovias EFVM e FCA, tem investido em tecnologia e em equipamentos para melhoria da infra-estrutura e da estrutura, porém, ainda sem resultados práticos.

No QUADRO 4, são apresentados os **gargalos** do modal ferroviário classificados quanto à infra-estrutura, à estrutura e ao conjunto conforme priorizados pelos membros do Conselho de Logística e seus indicados na escala de alta, média e baixa prioridade.

Gargalos	Classificação	Prioridades
Falta de equipamentos rodantes para atender a diversos tipos de cargas (vagão de soja, plataforma, etc).	Infra-Estrutura / Estrutura	Alta
Monopólio privado do segmento	Infra-Estrutura / Estrutura	Média
Falta de integração com o sul do estado com boas condições operacionais	Infra-Estrutura / Estrutura	Baixa
Quantidades insuficientes de vagões e locomotivas	Infra-Estrutura / Estrutura	Baixa
Alto custo do transporte para pequenas cargas	Infra-Estrutura / Estrutura	Baixa
Baixa qualidade da Ferrovia Centro Atlântica	Infra-Estrutura / Estrutura	Baixa
Pontualidade	Infra-Estrutura / Estrutura	Baixa
Gestão ineficiente do setor	Infra-Estrutura / Estrutura	Baixa
Falta de linhas regulares	Infra-Estrutura / Estrutura	Baixa
Gabarito dos túneis	Infra-Estrutura / Estrutura	Baixa
Falta de ramal ferroviário até o Porto de Ubu	Conjunto	Baixa
Atendimento somente de pela CVRD só atende a cargas de alto volume	Conjunto	Baixa
Ausência de investimentos	Conjunto	Baixa
Tarifas altas	Conjunto	Baixa
Deficiência em pontos de consolidação e desconsolidação de cargas	Conjunto	Baixa

QUADRO 4: Gargalos do modal ferroviário quanto à infra-estrutura, à estrutura e ao conjunto e sua classificação quanto à prioridade.

Quanto aos **pontos fortes** do modal ferroviário classificados em infra-estrutura e estrutura identificados pelos membros do Conselho de Logística e seus indicados em escala de alta, média e baixa importância, os resultados estão apresentados no QUADRO 5.

Pontos Fortes	Classificação	Importância
Existência da Ferrovia Vitória-Minas	Infra-Estrutura	Alta
Hinterlândia com o corredor Centro-Leste	Infra-Estrutura	Alta
Boa Infra-estrutura da ferrovia Vitória-Minas	Infra-Estrutura	Alta
Facilidade de interligação da Ferrovia Centro-Atlântica com a região Central do país	Infra-Estrutura	Média
Frete competitivo em grande escala (alto volume)	Estrutura	Média
Consolidação de cargas de longo percurso	Estrutura	Média
Eficiência operacional em especial da CVRD	Estrutura	Média
Alta capacidade de movimentar cargas	Estrutura	Baixa
Disponibilidade de informação no segmento ferroviário de domínio da CVRD	Estrutura	Baixa

QUADRO 5: Pontos Fortes do modal ferroviário quanto à infra-estrutura e à estrutura e sua classificação quanto à importância.

As **oportunidades do modal ferroviário** foram classificadas em relação à infraestrutura à estrutura e identificados pelos membros do Conselho de Logística e seus indicados pelo nível de importância (QUADRO 6).

Oportunidades não exploradas	Classificação	Importância
Ramal de ligação ferroviária com o porto de Ubu e a região Sul do estado	Infra-Estrutura	Alta
Parceria com as estações aduaneiras de interior	Infra-Estrutura	Baixa
Integração Norte-Sul da Ferrovia Centro Atlântica	Infra-Estrutura	Média
Transporte de produtos siderúrgicos para atender à hinterlândia	Estrutura	Baixa
Escoamento da safra agrícola pelo Corredor Centro-Leste	Estrutura	Baixa
Redução de transbordos de ferrovias com a criação de Centro de distribuição	Estrutura	Média
Transporte de passageiro Vitória-BH e Vitória-Rio de Janeiro	Estrutura	Baixa
Transporte de cargas de baixo volume	Estrutura	Baixa
Frete de retorno sentido Norte-Sul	Estrutura	Baixa
Transporte em contêiner	Estrutura	Média
Linhas regulares entre o Rio de Janeiro, Vitória e Salvador	Estrutura	Baixa

QUADRO 6: Diagnóstico das oportunidades do modal ferroviário quanto à infraestrutura à estrutura e sua classificação quanto à importância.

Dentre as principais proposições apresentadas a partir dos quadros-diagnóstico destacam –se:

a) Conhecimento do plano de investimento para as ferrovias que atendem ao Estado do Espírito Santo (EFVM e FCA) para os próximos anos. Elaborar estudo prospectivo do crescimento da demanda por transporte ferroviário no mesmo período.

b) Promover gestões junto à CVRD para viabilizar o transporte de milho, café, açúcar e álcool do Centro Oeste e Sul de Minas para o Estado a preços competitivos, visando atender também aos pequenos produtores.

c) Melhorar a integração ferroviária pelo litoral, entre o complexo portuário da capital e a região sul do Estado, construindo novos trechos (ferrovia litorânea sul) que superem as atuais restrições operacionais da FCA, a partir de ações concertadas entre o Governo do Estado, a CVRD (controladora principal da FCA) e o empresariado local. Hoje ocorrem limitações operacionais que provocam a elevação do frete em razão da redução do volume transportado pela ferrovia na região Sul do Estado. Propõe implantar ramal de ligação ferroviária com o porto de Ubu e a região Sul do estado.

d) Melhorar a eficiência da ligação ferroviária dos Portos com as EADI (gargalo da armazenagem), reduzindo o volume transportado pelo modal rodoviário e conseqüentemente, o tráfego de caminhão nas vias da Grande Vitória.

e) Incremento do transporte de grãos e de produtos siderúrgicos na hinterlândia, utilizando a FCA e a EFVM, operando a partir de uma central consolidação e desconsolidação.de carga.

f) Intensificação da utilização de transporte por contêineres desenvolvendo a intermodalidade (rodo-ferroviário e ferro-aquaviário), a partir de novas ligações ferroviárias.

2.3 A LOGÍSTICA E O MODAL AQUAVIÁRIO NO ESPÍRITO SANTO

Um dos principais modais de transporte é a navegação inter-oceânica, que vem se caracterizando pelo contínuo aumento no porte dos navios de maiores velocidades, redução do tempo nos portos, funcionamento em rotas e horários regulares, segurança e confiabilidade das operações, redução dos custos e aumento da regularidade, re-conceituando o transporte como parte integrante das cadeias produtivas e linhas de montagem.

Nos últimos anos a infra-estrutura portuária vem passando por um processo de inovação onde os portos deixam de ser simples locais de movimentação armazenagem ou transbordo de cargas, para integrar novas funções agregadas às diversas cadeias ou arranjos produtivos, no que se refere à logística e as necessidades específicas dos clientes. Na última década o modal aquaviário nacional teve crescimento superior à média de crescimento dos demais modais, ampliando sua participação no mercado de transportes.

Apesar do recente crescimento no número de navios portas-contêiner que realizam o transporte na costa brasileira, o número de saídas semanais nas principais rotas ainda é baixo e o desbalanceamento que existe nos fluxos de carga entre regiões são apontados como limitantes ao maior uso deste modal, pelos embarcadores. A baixa disponibilidade de frota nacional para atender à navegação de cabotagem reduz a opção de transporte de carga em grandes distâncias e aumentando a concentração no modal rodoviário.

Com capacidade para movimentar grande variedade de cargas, o complexo portuário capixaba aparece com expressiva participação no modal aquaviário nacional, apresentando uma performance superior em volume exportado em toneladas quando comparado com demais portos nacionais. Entretanto, o valor exportado em US\$ FOB é inferior ao Porto de Santos, já que o volume exportado pelo Estado do Espírito Santo é, predominantemente, de produtos de baixo valor agregado. A defasagem tecnológica do porto público, associada à infra-estrutura

portuária deficiente, contribui para a elevação de custos e a redução na oferta de navios, principalmente navios containeros de grande capacidade.

A movimentação de contêiner via complexo portuário de Vitória no período de 2000 a 2003, revela o crescimento de 60% no volume de contêineres movimentados. Quando se estratifica esse número em navegação de longo curso (comércio exterior) e cabotagem (comércio interno), observa-se que a movimentação de contêiner de cabotagem não apresenta o mesmo crescimento, fato que reforça a necessidade de desenvolvimento de ações visando ampliar o transporte via cabotagem.

O modal aquaviário capixaba se mostra competitivo em relação dos demais modais e apresenta vantagens significativas quando a comparação é o custo de frete, integridade das cargas, histórico de sinistros e gerenciamento de riscos. Entretanto apresenta numerosos gargalos que impedem a sua operação de maneira mais eficiente.

A consulta ao segmento logístico local revelou que apenas 15% dos entrevistados utilizam o modal aquaviário integrado com outros modais, o que demonstra a necessidade de melhor aproveitamento do modal aquaviário em operações intermodais.

No QUADRO 7, estão listados os **gargalos** do modal aquaviário classificados em infra-estrutura, estrutura e conjunto identificados pelos membros do Conselho de Logística e seus indicados por nível de prioridade.

Gargalos	Classificação	Prioridades
Falta de linhas regulares de pequeno e médio porte	Estrutura	Baixa
Falta orientação para pequenos exportadores	Estrutura	Baixa
Modelo operacional atual do TVV, apresenta aumento da área de armazenagem.	Estrutura	Baixa
Falta de estrutura refrigerada	Estrutura	Baixa
Falta berço com prioridade para cabotagem	Infra-Estrutura	Baixa
Falta de terminal para produtos siderúrgicos para outras usinas	Infra-Estrutura	Baixa
Estrutura portuária deficiente no porto de Vitória – CODESA	Infra-Estrutura	Baixa
Porto público (CODESA – Vitória) sufocado (espaço) pela comunidade devido a sua localização	Infra-Estrutura	Baixa
Limitação de calado – aprofundamento do berço e do canal de acesso	Infra-Estrutura	Baixa
Legislação ambiental é um limitador – falta clareza nas regras	Infra-Estrutura	Baixa
Adequação as leis de segurança – CSI (Bio-terrorismo)	Infra-Estrutura	Baixa
Dificuldade de acesso rodoviário aos portos	Infra-Estrutura	Baixa
Falta de terminal de contêiner para receber navios super-contêineiros	Conjunto	Média
Falta de frota nacional	Conjunto	Alta
Burocratização alfandegária – excesso de regulamentação	Conjunto	Alta
Gestão portuária ineficiente	Conjunto	Baixa
Defasagem tecnológica dos portos	Conjunto	Média
Estrutura de desembarque ineficiente	Conjunto	Baixa
Falta de marketing (divulgação das potencialidades)	Conjunto	Baixa
Falta retro-área para movimentação	Conjunto	Média
Falta guindaste grande capacidade	Conjunto	Baixa
Horário de funcionários dos fiéis	Conjunto	Baixa

QUADRO 7: Gargalos do modal aquaviário quanto à infra-estrutura, à estrutura e ao conjunto e sua classificação quanto à prioridade

No QUADRO 8, estão listados os **pontos fortes** do modal aquaviário quanto à infra-estrutura e estrutura identificados pelos membros do Conselho de Logística e seus indicados por nível de importância.

Pontos Fortes	Classificação	Importância
Boa regularidade de linhas	Estrutura	Baixa
Capacidade de atender grandes volumes	Estrutura	Baixa
Quantidade de armadores	Estrutura	Baixa
Menor risco de avaria / perda em relação aos modais terrestres	Estrutura	Baixa
Boa oferta de contêineres para café	Estrutura	Baixa
Produtividade e Custos competitivos	Estrutura	Baixa
Sindicalismo com liderança moderna	Estrutura	Média
Mão de obra dos Práticos capacitada	Estrutura	Média
Complexo portuário diversificado	Estrutura	Média
Boa localização geográfica, próximo à produção e de grandes campos de petróleo	Infra-Estrutura	Alta
Fácil Integração com os modais rodoviário e ferroviário	Infra-Estrutura	Média
Boa estrutura dos portos e equipamentos de bordo	Infra-Estrutura	Alta
Benefícios do FUNDAP	Infra-Estrutura	Alta

QUADRO 8: Pontos fortes do modal aquaviário quanto à infra-estrutura e à estrutura e sua classificação quanto à importância.

No QUADRO 9, estão listadas as **oportunidades** do modal aquaviário classificadas em infra-estrutura e estrutura identificadas pelos membros do Conselho de Logística e seus indicados por nível de importância.

Oportunidades	Classificação	Importância
Fabricação de embarcações em Barra do Riacho	Estrutura	Baixa
Base para atividade de <i>supply boat</i>	Estrutura	Média
Cruzeiros Marítimos (ponto de parada)	Estrutura	Baixa
Construção de embarcação de apoio	Estrutura	Baixa
Receber importação da indústria farmacêutica	Estrutura	Média
Cooperativa de pequenos exportadores	Estrutura	Média
Relocação de contêineres vazio	Estrutura	Média
Montagem de estrutura para armazenagem portuária	Estrutura	Baixa
Instalar píer atrás do TPD	Estrutura	Baixa
Arrendamento dos berços 202 e 201 da CODESA	Estrutura	Baixa
Implantar operação com contêiner refrigerado	Estrutura	Média
Reparo de navios de pequeno e médio porte	Estrutura	Média
Intensificar a cabotagem no transporte em especial de insumo	Infra-Estrutura	Alta
Desregulamentação da cabotagem	Infra-Estrutura	Alta
Utilização do Porto da Barra do Riacho como terminal de contêiner	Infra-Estrutura	Média

QUADRO 9: Oportunidades do modal aquaviário quanto à infra-estrutura e à estrutura e sua classificação quanto à importância.

Considerando as dificuldades interpostas pelas regulamentações fiscais e alfandegárias, bem como as restrições de financiamento, o documento do Conselho Empresarial de Logística perfila-se com as reivindicações do setor portuário a nível nacional, referindo as seguintes proposições:

- a) Redução do excesso de regulamentação alfandegária nos portos capixabas, que aumentam a permanência dos navios em nossos portos e o tempo de armazenagem dos produtos importados e resultam na elevação dos custos operacionais.
- b) Rever a legislação que trata do preço de combustível para navios nacionais e internacionais. Atualmente, existe diferença na cobrança do imposto sobre combustível destinado às embarcações nacionais e estrangeiras.
- c) avaliar alternativas de flexibilização para a Lei 9.432/97 (Lei que regulamenta a navegação de cabotagem). Tal ação ampliaria a capacidade de transporte sem a imediata necessidade de investimentos em ativos.
- d) Padronizar o procedimento alfandegário simplificado para redespacho em navios *feeder*. Garantir que documentação de exportação seja emitida pelo porto de origem da carga. Melhorar a capacitação técnica dos agentes estaduais e promover a padronização dos procedimentos da SEFAZ nos portos.
- e) Incentivar o transporte de cabotagem, principalmente, para insumos e contêineres. Otimizar o processo de financiamento para construção de embarcações destinadas à navegação de cabotagem.

No que se refere a criação de novas estruturas e exploração das oportunidades no sistema portuário capixaba, apresenta as seguintes proposições:

- a) Melhorar a infra-estrutura de tancagem para exportação e importação de graneis líquidos e especificamente para o açúcar, credenciando o Estado no escoamento do referido granel produzido no estado de São Paulo.
- b) Construção de um terminal de contêineres, dimensionado para atender à demanda nos próximos 15 anos utilizando o Porto de Barra do Riacho, face ao esgotamento eminente da capacidade do TVV.

- c) Equipar o sistema portuário com base para atividade de *supply boat*.
- d) Desenvolver estrutura de reparos para embarcações de pequeno e médio porte.
- e) Investir na modernização da infra-estrutura para atender ao centro de comércio de café na ovação e mistura de café para a exportação.
- f) Utilizar a estrutura de armazenagem disponível (EADI's) para agregar valor aos produtos aqui desembarcados. Disponibilizar contêineres vazios para utilização operacional. Implantar operação com contêiner refrigerado. Criar cooperativa de pequenos exportadores
- g) Acordar junto às entidades sindicais e autoridades fiscalizadoras, lista de produtos com embarque e desembarque garantidos.

2.4 A LOGÍSTICA E O MODAL AEROVIÁRIO NO ESPÍRITO SANTO

O transporte aéreo está sendo utilizado por um número crescente de embarcadores, apesar das taxas de frete aéreo excederem as do rodoviário por mais de duas vezes e as do ferroviário por mais de 16 vezes. O atrativo do transporte aéreo é a sua velocidade imbatível entre origem e destino, especialmente em longas distâncias, embora se deva considerar o tempo ainda relativamente longo do manuseio terrestre entre a coleta e entrega.

Com o aumento da capacidade de carga e flexibilidade de novas aeronaves, o desenvolvimento de novas tecnologias e de programas de melhoria de produtividade, a expectativa é que os custos de tonelada-milhas de porta a porta caiam até a metade dos níveis dos custos atuais nos próximos anos. Isso faria, do modal aéreo, um sério concorrente com as melhores formas de serviços de transporte de superfície.

No Espírito Santo, assim como as exportações, as importações ocorrem em sua maioria via complexo portuário. A partir de 2002, registrou-se um aumento significativo das importações via aeroporto de Vitória e, em 2003, esta participação foi de 15% do total (US\$ FOB) importado pelo Espírito Santo.

O aeroporto de Vitória, no ano de 2003, ocupou 14^a posição no ranking nacional de número de passageiros movimentados (974.318) e a 14^a no ranking nacional de volume de carga movimentada com 8.407.048 Kg. No ano de 2002, esse aeroporto, ocupou o 20^a lugar no ranking nacional de volume de carga movimentada.

Face ao esgotamento da capacidade operacional das atuais instalações do Aeroporto de Vitória, a pesquisa do Conselho Empresarial de Logística revelou que para mais de 90% dos entrevistados, o modal aeroviário não possui um bom nível de integração com outros modais, o que demonstra o aproveitamento inadequado das condições geográficas estaduais na exploração do modal.

No QUADRO 10, estão listados os **gargalos** do modal aeroviário classificados em infra-estrutura, estrutura e conjunto identificados pelos membros do Conselho de Logística e seus indicados por nível de prioridade.

Gargalos	Classificados	Prioridades
Perde rapidez no porta a porta quando utiliza outro modal	Estrutura	Baixa
Falta de divulgação de vôos fretados	Estrutura	Baixa
Falta de infra-estrutura do aeroporto	Infra-estrutura	Alta
Localização do aeroporto, dificulta acesso aos outros modais	Infra-estrutura	Baixa
Aeroporto pequeno, não é internacional.	Infra-estrutura	Alta
Falta integração com modal rodoviário	Infra-estrutura	Alta
Ineficiência do serviço alfandegário de passageiro	Infra-estrutura	Baixa
Baixa oferta de vôos de cargas	Conjunto	Baixa
Falta infra-estrutura para cargas refrigeradas	Conjunto	Baixa
Alto custo de frete	Conjunto	Baixa
Utilização do FUNDAP (saída temporária)	Conjunto	Baixa
Falta de investimento	Conjunto	Baixa

QUADRO 10: Gargalos do modal aeroviário quanto à infra-estrutura, à estrutura e ao conjunto e sua classificação quanto à prioridade.

No QUADRO 11, estão listados os **pontos fortes** do modal aeroviário, relativos à sua infra-estrutura, identificados e classificados por nível de importância, pelos membros do Conselho de Logística e seus indicados.

Pontos Fortes	Classificação	Importância
Boa operação do aeroporto de Vitória	Infra-estrutura	Média
Proximidade de grandes centros	Infra-estrutura	Média
Capacidade além da demanda	Infra-estrutura	Baixa

QUADRO 11: Pontos fortes do modal aeroviário quanto à infra-estrutura, à estrutura e classificação quanto à importância.

No QUADRO 12, estão listadas as **oportunidades** do modal aeroviário classificadas em infra-estrutura e estrutura, identificadas pelos membros do Conselho de Logística e seus indicados por nível de importância.

Oportunidades	Classificação	Importância
Incluir o Aeroporto de Vitória na rota de Vôos de cargas vindos do EUA	Estrutura	Alta
Desenvolver transporte de perecíveis – fruticultura, peixes, chocolate etc.	Estrutura	Alta
Linhas regulares para o interior	Estrutura	Baixa
Agente consolidador de cargas	Estrutura	Média
Base de helicóptero para atender à indústria do petróleo	Estrutura	Média
Determinação do armazém de chegada	Infra-estrutura	Baixa

QUADRO 12: Oportunidades do modal aeroviário quanto à infra-estrutura e à estrutura e classificação quanto à importância

A análise do modal aeroviário no Estado conclui que a baixa oferta de vôos de cargas promove a perda de competitividade para os demais estados da região Sudeste. A falta de infra-estrutura (pista de pouso e decolagem e armazenagem refrigerada) no aeroporto de Vitória restringe a utilização do aeroporto por aeronaves de maior capacidade de carga e o embarque de cargas que precisam de estrutura refrigerada.

A partir da expansão do aeroporto de Vitória, foram identificadas as seguintes oportunidades para o modal aeroviário:

- a) desenvolver transporte de cargas perecíveis, exportação de carnes, peixes e frutas;
- b) criar terminal integrador de cargas para desenvolver a intermodalidade;
- c) implantar base de helicóptero para atender à indústria do petróleo;
- d) Incluir o Aeroporto de Vitória na rota de vôos de cargas vindos dos EUA.

2.5 SEGMENTO DE ARMAZENAGEM E INTERNALIZAÇÃO DE CARGAS

O rápido aumento do volume e velocidade requerida na movimentação de mercadorias, provocadas pelas novas dinâmicas do relacionamento econômico global, determinaram a especialização do segmento de armazenagem no sentido de atender às novas exigências logísticas afinadas com a qualidade no processo de movimentações de cargas.

O crescimento da importação, nos últimos anos tornou rapidamente obsoleta a estrutura de armazenamento do aeroporto e dos portos da capital, requerendo a criação de novas estruturas de armazenamento para funcionar como terminais alfandegários sob controle aduaneiro, até a internalização das mercadorias no país.

As EADI'S – Estações Aduaneiras do Interior funcionam como grande entreposto e permite de forma gradativa a internação de mercadorias importadas sob consignação, cujo pagamento de tributos e regularização só ocorrem no momento da nacionalização para o consumo ou utilização. No Espírito Santo existem cinco EADI'S – Estações Aduaneiras do Interior em atividade. As EADI'S se transformaram em operadores logísticos, com capacidade de agregar serviços, como, inspeção de pré-entrega, originalmente concebido para veículos importados e que, começam a ser oferecidos também para as marcas nacionais.

O porto passou, então, a ser apenas um ponto de passagem, o que reduziu despesas com operação de carga, descarga e armazenagem, e também permitiu a colocação mais rápida de mercadorias nos locais de destino.

Os membros do conselho de logística e seus indicados avaliaram o desempenho do segmento de armazenagem em 36% como muito bom, 21% como bom, 29% como regular e 14% não souberam avaliar.

3 AVALIAÇÃO GERAL DO SEGMENTO LOGÍSTICO DO ESPÍRITO SANTO

Na avaliação de 83% dos usuários do segmento logístico, é possível utilizar a intermodalidade no transporte de seus produtos e ou insumos. A intermodalidade possibilita a redução dos custos logísticos e o aumento da produtividade do transporte, a partir da utilização das características de cada modal. Segundo os usuários do segmento logístico capixaba, os custos logísticos representam em média 8% dos custos totais das suas respectivas atividades. Na média brasileira, o custo de transporte costuma absorver aproximadamente 60% do custo logístico total, o que leva ao estabelecimento de parcerias (alianças logísticas) de uma empresa com seus transportadores, como estratégia para redução dos custos logísticos.

Para 83% dos entrevistados, a logística no seu segmento produtivo é terceirizada, e as alegações para a opção de terceirizar foram de 50% para reduzir os custos, 30% para focar no negócio e 20% para obter maior eficiência.

Na avaliação dos agentes públicos e políticos, o desempenho do segmento logístico capixaba e a infra-estrutura de informação são bom e regular respectivamente. A inexistência de projeto patrocinado pelo poder público visando à melhoria do sistema de informação do segmento logístico estadual, foi também evidenciado pelos agentes públicos e políticos.

Para os entrevistados, os principais pontos fortes e fracos, oportunidades ainda não exploradas pelo segmento logístico capixaba são:

1) Pontos fracos do segmento logístico estadual

- a) Falta de um planejamento plurianual para o segmento;
- b) Falta de projetos finalizados (com avaliação de viabilidade);
- c) Baixa qualidade das estradas estaduais;
- d) Modelo atual dos transportes urbanos;
- e) Sistema ferroviário atual apresenta restrições para atender a pequenos embarcadores.

- f) Ramal ferroviário que atende à região Sul do Estado apresenta limitações operacionais;
- g) Único operador de contêiner e com limitações operacionais;
- h) Limitação de calado na bacia de Vitória, necessitando concluir a dragagem;
- i) Falta de retro-área no porto de Vitória;

2) Pontos Fortes do segmento logístico estadual

- a) Localização geográfica do Estado;
- b) Estrutura portuária disponível;
- c) Presença de empresas fortes no Estado (sede de grandes empresas) ;
- d) Formação de mão-de-obra especializada;
- e) Ferrovias Vitória – Minas e FCA;
- f) Idade da frota rodoviária (empresas do setor);
- g) Fácil integração com as demais regiões do país via rodovias e ferrovias;

3) Oportunidades ainda não exploradas

- a) Vitória ser incluída na rota de cruzeiros marítimos;
- b) Linha férrea para as montanhas (Venda Nova do Imigrante);
- c) Utilizar o porto de Vitória para base de *supply boat*;
- d) Garantir que as ações direcionadas ao segmento logístico sejam integradas;
- e) Implementar de forma mais rápida as ações do segmento logístico;
- f) Melhorar a ligação entre as cidades de Colatina – Itaguaçu – via Itambé até Afonso Cláudio. Melhorar a integração rodoviária no interior;
- g) Desenvolver e implementar plano diretor para o Complexo Portuário Capixaba;
- h) Programa de renovação da frota de veículo autônomo;
- i) Implementar política de tarifas portuárias mais competitivas;
- j) Desenvolver programa de reciclagem dos motoristas das frotas de transporte de carga e de passageiros;
- k) Implementar central de cargas, garantindo estrutura para motoristas e equipamentos;
- l) Desenvolver linhas específicas de créditos visando ao financiamento do desenvolvimento do setor;
- m) Criação de uma retro-área em Cariacica, garantindo a ligação ferroviária com os portos;
- n) Implantar o metrô de superfície para integrar os principais municípios da grande Vitória;