

INFRAESTRUTURA RODOVIÁRIA E DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO CAPIXABA

A QUESTÃO

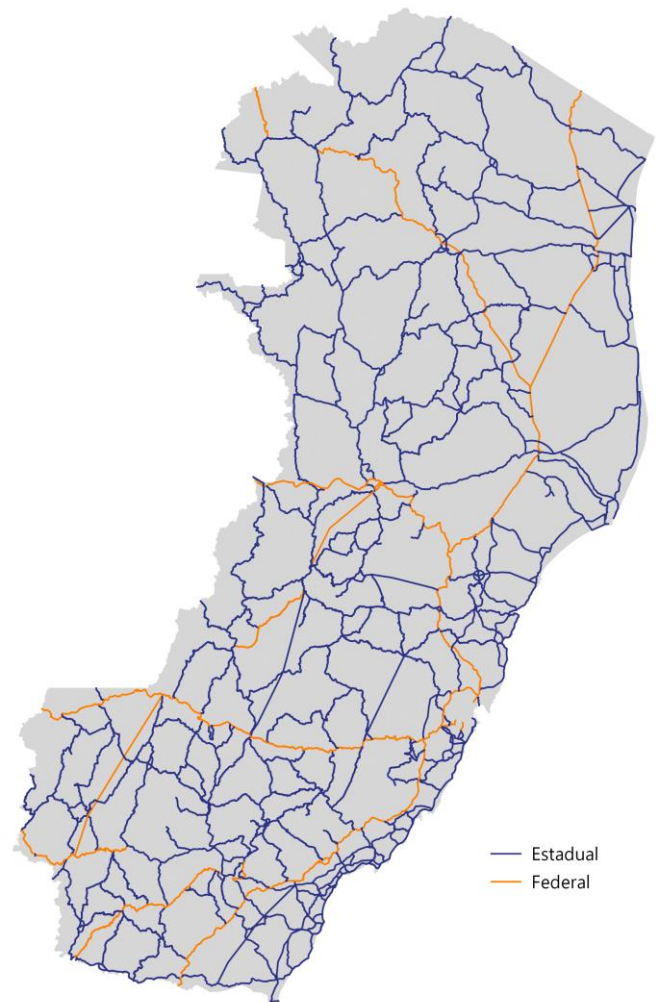
O Espírito Santo em um raio de 1.200 km abrange os principais centros consumidores do Brasil, como Salvador, Brasília, Belo Horizonte, São Paulo e Rio de Janeiro. Assegurar uma boa condição da malha rodoviária capixaba é fundamental para o desenvolvimento econômico do estado.

A malha de rodovias federais, no Espírito Santo, tem uma dimensão total de 1,6 mil km e as rodovias estaduais somam 6,5 mil km. Entre as rodovias, destacam-se a BR 101, BR-381, BR-259, BR-262, ES-80 e ES-60, que se caracterizam pelo denso fluxo de movimentação de veículos de carga e de passageiros¹. Por serem rodovias de conexão e de rotas de saída da produção, tanto para o mercado interno quanto para o externo, são consideradas corredores logísticos estratégicos².

Estas rodovias são importantes, principalmente, pela conexão com a estrutura do complexo portuário capixaba. O Espírito Santo é o quarto estado brasileiro com maior movimentação portuária e garantir o escoamento da produção antes e após a chegada no porto é fundamental.

É a partir de uma infraestrutura logística eficiente que o Espírito Santo deve se conectar com o restante do país e com o mundo. O mercado consumidor do estado é de apenas 3,9 milhões de pessoas, é muito importante que as empresas capixabas consigam se manter competitivas após a saída dos produtos das fábricas. E para isso os custos de transporte impactam diretamente no preço final dos produtos.

Figura 1 – Malha rodoviária do Espírito Santo



Elaboração: Ideies/ Sistema Findes.

¹ Veja o ranking 52 e 75 das “ligações rodoviárias” e sobre os principais “corredores rodoviários” no Espírito Santo em 2018, disponível em <http://cms.pesquisarodovias.cnt.org.br//PDFs/ligacoes_rodoviaras_ranking_pesquisa_cnt_rodovias_2018.pdf>, <http://cms.pesquisarodovias.cnt.org.br//PDFs/corredores_rodoviaros_pesquisa_cnt_rodovias_2018.pdf>

Pesquisa CNT de rodovias 2018: relatório gerencial. – Brasília: CNT: SEST SENAT, 2018.

² MTPA /Corredores Logísticos Estratégicos. Volume I/ Volume II/ Volume III/Volume IV. Ministério de Transportes Portos e Aviação Civil (MTPA). 2017/2018.

OS FATOS

Quase metade da malha rodoviária no estado, pesquisada pela CNT, apresentou problemas no pavimento, na sinalização ou na geometria da via

Em 2018, a Confederação Nacional do Transporte (CNT), pesquisou 1.731 km de rodovias pavimentadas no Espírito Santo, e avaliou o estado geral das vias no que se refere ao pavimento, à sinalização e à geometria. O estudo mostrou que 45,9% das rodovias pesquisadas apresentaram problemas no estado geral, ou seja, foram qualificadas como péssimas, ruim ou em situação regular. No caso das rodovias estaduais, 66% não estavam adequadas.

Entre as rodovias federais, 69% estavam em condições adequadas, já que de maneira geral, mostraram condições boas ou ótimas. No entanto, nas rodovias estaduais, esta porcentagem caiu para 34%.

Apenas cinco trechos das rodovias estaduais pesquisadas estão em boas condições

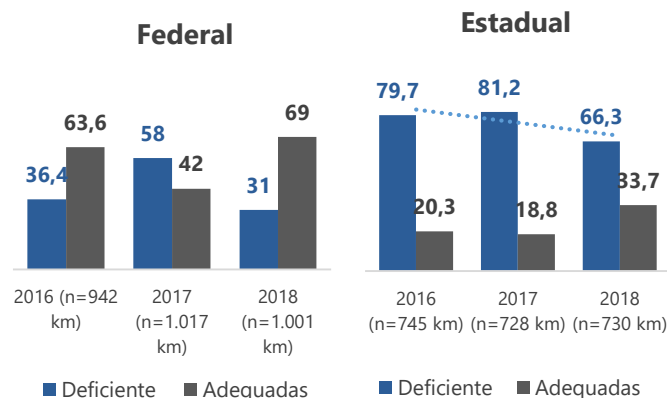
Rodovias estaduais importantes que conectam os municípios do interior à capital Vitória não apresentaram boas condições no estado geral, como a ES-244, ES 261, ES-365, ES-264. Esse fato compromete a trafegabilidade de pessoas e de produtos dentro do Espírito Santo.

É importante destacar que as conexões territoriais por meio de uma infraestrutura viária adequada são importantes para o comércio com os principais centros de consumo interno e externo. As rodovias em boas e ótimas condições possibilitam a redução dos custos de transporte de produtos e serviços, influenciando positivamente a competitividade das empresas capixabas.

O Governo do Estado aumentou os investimentos para infraestrutura rodoviária em 2018

O governo estadual aumentou os investimentos para a ampliação e qualificação da infraestrutura rodoviária em 2018, o que pode ter resultado na diminuição da deficiência das principais estradas estaduais pavimentadas. Para 2019, a Lei Orçamentária Anual está prevendo R\$ 451,6 milhões, sendo que até maio foram gastos R\$ 78,5 milhões. O modal rodoviário do estado constitui um fator estratégico de competitividade e a elevação dos investimentos é fator significativo para a melhoria do ambiente de negócios capixaba.

Gráfico 1 - Condição da malha rodoviária pavimentada (federais e estaduais) em % - ES



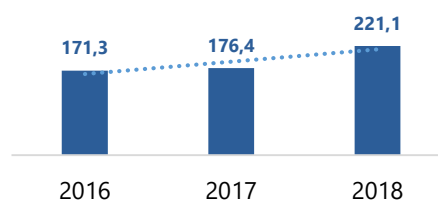
Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias (2016-2018).
Elaboração: Ideies/ Sistema Findes.

Tabela 1 – Situação das principais rodovias estaduais do Espírito Santo - 2018

Rodovia	Ext. total (km)	Estado Geral	Rodovia	Ext. total (km)	Estado Geral
ES-010	59	Ruim	ES-264	34	Ruim
ES-060	129	Bom	ES-297/BR-393	2	Bom
ES-080	90	Regular	ES-355	9	Ruim
ES-080/BR-381	27	Ruim	ES-381/BR-381	42	Regular
ES-137	51	Bom	ES-393/BR-393	1	Ruim
ES-137/BR-381	12	Ótimo	ES-446	30	Ruim
ES-164	27	Regular	ES-490	33	Bom
ES-164/BR-484	12	Ruim	EST-381/BR-381	7	Ruim
ES-257	35	Bom	EST-482/BR-482	59	Regular
ES-261	23	Ruim	EST-484/BR-484	48	Ruim

Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias - 2018.
Elaboração: Ideies/ Sistema Findes.

Gráfico 2 - Investimento do governo de Espírito Santo em ampliação e qualificação da infraestrutura rodoviária – em R\$ milhões



Fonte: Portal da transparência do Governo do estado de ES
Elaboração: Ideies/ Sistema Findes.
*Valores deflacionados a preços de 2018

AS IMPLICAÇÕES

Uma infraestrutura rodoviária de qualidade é essencial para a integração logística no Espírito Santo

A melhoria e a expansão da infraestrutura rodoviária no Espírito Santo podem potencializar os corredores logísticos e permitir uma integração mais eficaz entre os diversos modais de transporte (rodoviário, portuário, ferroviário, aquaviário).

A qualificação destes corredores existentes no estado, tornaria mais eficiente a integração intersetorial³ e regional da estrutura produtiva. Isto induziria à redução de custos logísticos e operacionais, que por sua vez permitiria a

obtenção tanto de ganhos de escala como de competitividade dos produtos (MTPA, 2018)⁴.

No entanto, a falta de integração da estrutura rodoviária com a estrutura portuária no estado (PDRE-ES, 2009)⁵, pode ter impacto no custo do transporte de carga e na comercialização das exportações⁶.

Com isso, as cadeias de suprimentos de insumos são prejudicadas, acarretando problemas de competitividade nas empresas capixabas.

Concessão à iniciativa privada é uma alternativa para garantir a qualidade da infraestrutura rodoviária

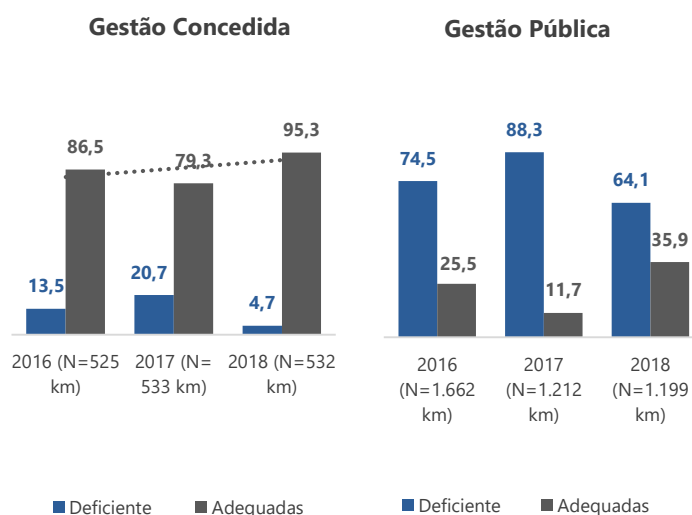
Diante das dificuldades de alocação de recursos e a necessidade de eficiência na gestão, as concessões à iniciativa privada da administração das vias públicas são uma alternativa.

Essas concessões podem ser Comuns ou Parcerias Público-Privadas (PPP). As PPP's estão na modalidade de concessão patrocinada ou concessão administrativa (Lei nº 11.079/2004).

No estado, 95,3% dos trechos de rodovias sob gestão concedida apresentaram condições adequadas, com avaliações ótimas e boas, de acordo com a pesquisa da CNT.

Alguns entraves ainda precisam ser superados para o aprimoramento da parceria entre o poder público e a iniciativa privada. Entre eles, a elaboração de projetos bem estruturados, que precisam mostrar a viabilidade econômica da concessão, e a gestão eficiente dos contratos.

Gráfico 3 - Malha das principais rodovias pavimentadas – Condição por tipo de gestão (em %) - ES



Fonte: Pesquisa CNT de Rodovias.
Elaboração: Ideies/ Sistema Findes.

³ "A integração intersetorial, refere-se às relações de transação entre os diversos setores de atividades econômica.

⁴ MTPA /Corredores Logísticos Estratégicos. Volume III – Veículos automotores. Ministério de Transportes Portos e Aviação Civil (MTPA). Brasília: MTPA 2018.

⁵ Plano Diretor Rodoviário para o Estado do Espírito Santo (PDRE-ES) /Plano Estratégico de Logística e de Transportes do Espírito Santo 2009.

⁶ Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) /Gargalos e demandas da infraestrutura Rodoviária e os investimentos do Pac: Mapeamento IPEA de obras rodoviárias. Brasília, março de 2011. <http://repositorio.ipea.gov.br/bitstream/11058/1637/1/TD_1592.pdf>. Ver também "Gargalos e soluções na infraestrutura de transporte". Cap. 5. 1 edição; Editora: FGV, 2014.

FATO ECONÔMICO CAPIXABA

Publicação do Ideies – Instituto de Desenvolvimento Educacional e Industrial do Espírito Santo

ISSN 2595-9263

Entidade do Sistema Findes | Gerência de Estudos Econômicos

Revisão

Marcelo Barbosa Saintive
Silvia Buzzone de Souza Varejão

Elaboração

Balmore Alirio Cruz Aguilar

 (27) 3334-5689 |  ideies.org.br |  @ideies |  (27) 98818-2897