

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS

ESTUDO PARA IMPLANTAÇÃO DE CENTRAIS DE
INFORMAÇÃO DE FRETES NO
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

7100379

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

ESTUDO PARA IMPLANTAÇÃO DE CENTRAIS DE
INFORMAÇÃO DE FRETES NO
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS
INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES

ESTUDO PARA IMPLANTAÇÃO DE CENTRAIS DE
INFORMAÇÃO DE FRETES NO
ESTADO DO ESPÍRITO SANTO

JULHO/1988

GOVERNO DO ESTADO DO ESPÍRITO SANTO
Max Freitas Mauro

COORDENAÇÃO ESTADUAL DO PLANEJAMENTO
Albuíno de Cunha Azeredo

SECRETARIA DE ESTADO DOS TRANSPORTES E OBRAS PÚBLICAS
Luis Antonio Polese

INSTITUTO JONES DOS SANTOS NEVES
Sebastião José Balarini

SUBSECRETÁRIO DA SETR

Paulo César Juffo

COORDENADOR TÉCNICO DO IJSN

Robson Luiz Pizziolo

EQUIPE TÉCNICA - SETR/IJSN

Sandra Maria Ferraz Stehling - Coordenação de Transportes Especiais/SETR

Carlos Eduardo Pini Leitão - Deptº de Estudos e Projetos Especiais/IJSN

Cristina Marins de Medeiros - Deptº de Estudos e Projetos Especiais/IJSN

AUXILIARES TÉCNICOS - IJSN

Edibert Rosa Silva

Fábio Muniz de Freitas

EQUIPE DE APOIO DO IJSN

APRESENTAÇÃO

O presente relatório contempla a **Implantação de Centrais de Informação de Fretes no Estado do Espírito Santo**, a partir da análise dos fluxos regionais de produção e consumo, e da malha viária de suporte à circulação de mercadorias.

Aborda a macro e microlocalização das CIFs, e seu modelo de funcionamento em termos de gerenciamento, operação, implantação e emissão de relatórios.

Complementam esse estudo os relatórios a seguir, apresentados em documentos específicos:

- **Manual de Operacionalização das CIFs e**
- **Manual de Cadastramento e Codificação das CIFs.**

Esse trabalho foi realizado através de Convênio de Cooperação Técnica e Financeira assinado entre a Secretaria de Estado dos Transportes e Obras Públicas e o Instituto Jones dos Santos Neves.

LISTA DE FIGURA

- FIGURA 1: Rede Urbana Atual - 1985 - Espírito Santo
- FIGURA 2: Área de Produção - Agricultura - Alimentos Básicos
- FIGURA 3: Área de Produção - Agricultura - Abacaxi e outros
- FIGURA 4: Área de Produção - Agricultura - Cacau, Eucalipto, Cana
- FIGURA 5: Área de Produção - Agricultura - Café
- FIGURA 6-A Área de Produção - Pecuária/Carne
- FIGURA 6-B Área de Produção - Pecuária/Leite
- FIGURA 7: Área de Produção - Indústria
- FIGURA 8: Área de Produção - Indústria
- FIGURA 9 Área de Produção - Indústria
- FIGURA 10: Área de Produção - Indústria
- FIGURA 11: Área de Produção - Indústria
- FIGURA 12: Área de Produção - Indústria
- FIGURA 13: Sistema Viário Básico Planejado e Centrais de Frete Propostas
- FIGURA 14: Espírito Santo - Sistema Viário e Centrais de Frete dos Estados vizinhos
- FIGURA 15: Municípios sob Influência das Centrais de Frete

LISTA DE QUADROS

- QUADRO 1: Principais Indústrias do Estado
- QUADRO 2: Situação Atual e Necessidades do Sistema Rodoviário Básico Estadual
- QUADRO 3: Arrecadação ICM por Município e Setor (1985)
- QUADRO 3-A Faturamento por Atividade por Município - 1984/85
- QUADRO 4: Características dos Postos de Abastecimento da Grande Vitória
- QUADRO 5: Características dos Postos de Abastecimento de Linhares
- QUADRO 6: Características dos Postos de Abastecimento de Colatina
- QUADRO 7: Características dos Postos de Abastecimento de Cachoeiro de Itapemirim

ÍNDICE

PÁGINA

APRESENTAÇÃO

1. INTRODUÇÃO	10
2. LOCALIZAÇÃO	13
2.1. EVOLUÇÃO ECONÔMICA DO ESPÍRITO SANTO	13
2.2. REDE URBANA ATUAL	14
2.3. ÁREAS DE PRODUÇÃO	17
2.3.1. Setor Primário	17
2.3.2. Setor Secundário	17
2.4. SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL	35
2.5. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES	40
2.5.1. Arrecadação de ICM, por Município	40
2.5.2. Serviço de Apoio ao Transporte Rodoviário, por Município	42
2.6. DEFINIÇÃO DE LOCALIZAÇÃO DAS CIFs	44
2.7. MICROLOCALIZAÇÃO	47
3. MODELO DE FUNCIONAMENTO DAS CIFs	53
3.1. GERENCIAMENTO	53
3.2. OPERAÇÃO	54
3.2.1. Cadastramento	55
3.2.2. Negociação de Carga	55
3.3. IMPLANTAÇÃO	56
3.3.1. Instalações Físicas	56
3.3.2. Pessoal	56

PÁGINA

3.3.3. Equipamentos e materiais permanentes	57
3.3.4. Publicidade	58
3.4. EMISSÃO DE RELATÓRIOS	59
4. SUGESTÕES E RECOMENDAÇÕES	71
	72
5. BIBLIOGRAFIA	72

1.

INTRODUÇÃO

O transporte rodoviário de cargas é responsável por cerca de 60% de movimentação de cargas no Brasil, sendo operado quase que exclusivamente pela iniciativa privada.

O mercado se caracteriza pelo regime de competição, e é dividido entre três segmentos principais:

- transportadores autônomos;
- empresas de transporte comercial;
- empresas transportadoras com carga própria.

Observa-se que os fornecedores de carga utilizam preferivelmente seus próprios recursos de transporte, repassando o excedente às empresas de transporte comercial, e estas, por sua vez, realizam o transporte dentro de suas possibilidades, fornecendo o restante aos transportadores autônomos.

Como não existe no país um sistema centralizado de captação/tratamento/repasso de informações referentes ao funcionamento do Transporte Rodoviário de Cargas, as relações entre fornecedores e transportadores são baseadas na negociação direta, em regime de livre competição, o que acarreta algumas distorções:

- não é freqüente a contratação direta de transportadores autônomos pelos fornecedores de carga, por motivos como falta de confiabilidade e dificuldades de realizar operações de seguros. Em consequência, os transportadores ficam limitados a subcontratar cargas aceitas anteriormente entre as empresas transportadoras e os fornecedores de cargas;

- muitas vezes, a falta de conhecimento das reais condições de mercado por parte dos fornecedores de carga, leva a contratação de fretes superiores aos vigentes;
- o regime de competição existente entre transportadores, aliado às dificuldades de informação sobre existência de carga, faz aumentar os percursos sem carga ou com carga parcial.

Neste contexto, surgem as Centrais de Informações de Fretes (CIFs), implantadas nos Estados do Paraná e Santa Catarina desde 1981 e na Bahia, desde 1985, por órgãos vinculados às Secretarias Estaduais de Transporte, as quais prestam-se basicamente à obtenção de informações sobre existência de cargas e respectivos fretes, repassando estes dados aos transportadores interessados.

Concebidas para interagir com o sistema de transporte rodoviário de cargas, propiciando a aproximação entre os agentes de mercado, visam, principalmente:

- dinamizar o setor, disseminando informações sobre cargas disponíveis aos transportadores, originadas tanto de fornecedores como de empresas de transporte comercial;
- reduzir o dispêndio de combustível e tempo de viagem dos veículos à procura de carga;
- reduzir as viagens de retorno com caminhões vazios ou capacidade ociosa;
- impedir a deterioração ou demora no transporte de mercadorias, por falta de transportadores;
- evitar oneração de bens transportados, devido à incerteza de obtenção de cargas de retorno;
- proporcionar um maior conhecimento das estruturas de oferta e demanda do sistema;

- contribuir para a fiscalização tributária, através do conhecimento do fluxo de mercadorias;
- redução do número de veículos vazios, à procura de cargas, nas vias urbanas.

O Estudo de Transporte Rodoviário de Cargas do PDTU-GV, prendeu-se à identificação dos conflitos de cargas X tráfego urbano na região da Grande Vitória.

As pesquisas e levantamentos que lhe serviram de base, mostraram um percentual de 38% de veículos vazios em relação ao total de veículos em circulação. Esse percentual, e a existência de serviços de informação de fretes em postos de abastecimento situados ao longo dos principais eixos viários de acesso - BR-101-N, exprimem a necessidade de implantação de Centrais de Frete na região da Grande Vitória.

Partindo-se da necessidade de um desenvolvimento mais harmônico do Estado, principalmente nas regiões que já possuem função polarizadora, estudou-se a estruturação econômica e os vínculos entre produção/concentração/distribuição de bens e serviços das diversas regiões do Estado, definindo-se assim a localização das Centrais de Frete em outras cidades.

2.

LOCALIZAÇÃO

Para se estudar a melhor localização das Centrais de Informação de Fretes no Estado, procurou-se primeiramente analisar quais são as cidades/regiões onde há uma maior concentração e disponibilidade de cargas, a situação atual e prevista do sistema rodoviário da região, e as centrais de frete dos estados vizinhos.

A partir de estudos anteriores realizados pelo Instituto Jones dos Santos Neves: Estudos Populacionais para cidades, vilas e povoados do Espírito Santo 1985-2010, e Programa de Desenvolvimento Regional Integrado - Rela tórios Municipais, delineou-se um panorama de produção estadual, da concentração, escoamento e distribuição dessa produção, assim como o centro polarizador de cada região.

2.1. EVOLUÇÃO ECONÔMICA DO ESPÍRITO SANTO

A evolução econômica do Estado, pode ser dividida basicamente em dois períodos:

- a economia monocultura do café, que começa com a expansão dessa cultura para o interior, em meados do século passado e vai até o final da década de 60.

Nesse período, a produção cafeeira passa a requerer uma série de cidades que têm como característica comum o fato de gravitarem em torno de comercialização do café, sendo que alguns centros localizados em posição estratégica quanto ao sistema viário, Colatina e Cachoeiro de Itape mirim, passaram a assumir papel de cidades regionais, uma vez que nelas se concentrava a produção de café com destino ao porto exportador, Vitória.

- a modernização, a partir da década de 70 até a atual, com a entrada do grande capital industrial, agroindustrial e agrário. Nessa fase, tem-se a consolidação da Grande Vitória como centro industrial e de serviços especializados, que amplia sua área de influência direta, e o surgimento de centros importantes como São Mateus e Linhares. Por outro lado, há também uma reestruturação interna das funções de Cachoeiro de Itapemirim e Colatina, que se reafirmam como cidades regionais, porém sem o papel que lhes coube, no passado, de basicamente intermediação agrícola.

2.2. REDE URBANA ATUAL

A rede urbana atual, isto é, a configuração espacial das cidades e as funções que exercem umas em relação às outras é apresentada na figura 1.

Resumidamente essa rede apresenta as seguintes regiões:

I - GRANDE VITÓRIA:

Local dos grandes investimentos industriais e de construção/ampliação de portos, apresenta-se como centro industrial e de serviços especializados, ampliando sua área de influência direta, não só mudando funções de cidades aí existentes, como expandindo suas próprias funções para outras cidades, como é o caso de Linhares. As principais cidades sob sua influência direta são:

- Linhares: com a entrada do grande capital agroindustrial e agrário ao longo da BR-101, passa a oferecer comércio e serviços especializados, cujo mercado é o grande capital localizado ao norte.
- Aracruz: tem sua estrutura produtiva baseada nas plantações de eucalipto e fábrica de celulose.
- Guarapari: deixa de assumir fundamentalmente a condição de balneário e passa a polarizar as cidades de Anchieta e Piúma.

- Santa Tereza, Afonso Cláudio e Venda Nova: têm sua dinâmica totalmente dependente de economia rural, e sua ligação com a área central se dá porque esta é ao mesmo tempo consumidora de seus produtos agrícolas e centro de oferta de comércio e serviços. A exceção é Venda Nova, que além de ser um centro importante na intermediação de café, começa a especializar-se em comércio e serviços, e que deverá passar a exercer o papel de cidade local para uma rede de pequenas cidades em seu entorno

II - MANHUAÇU (MG):

As duas cidades ligadas a Manhuaçu (Ibatiba e Iúna) o eram anteriormente ligadas a Cachoeiro de Itapemirim. À medida que Venda Nova comece a especializar-se, a ligação deverá reverter para esta cidade.

III - CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM:

Com a substituição do café pela pecuária leiteira e pela industrialização da cidade, a intermediação de produção agrícola passa a ter um caráter secundário, já que o leite converge principalmente para o Laticínio Selita. A extração mineral, representada pela atividade marmoeira, é importante fonte de renda e emprego, contando com diversas fábricas de calcário e a Fábrica de Cimento Nassau. Sob sua influência, as cidades mais importantes são:

- Guaçuí e Mimoso do Sul: intermediação de café
- Alegre: especializada em serviços
- Iconha: intermediação de banana, destinada ao mercado do Rio de Janeiro.

IV - BOM JESUS DE ITABAPOANA

A polarização de São José do Calçado, Bom Jesus do Norte, e Apiacá, embora de base econômica semelhante, pecuária leiteira, não têm nenhuma ligação com Cachoeiro de Itapemirim, o Centro Regional do Sul.

V - COLATINA:

Sua atratividade se dá tanto pela comercialização do café de toda a região, como pela produção de carne. Essa centralização de comercialização e industrialização desses produtos por Colatina cria condições de reprodução e diversificação mas não a torna autônoma em relação a seu entorno agrícola.

Seu espaço começa a apresentar diferenciação de funções dos centros maiores da região, que no entanto não perdem sua subordinação a Colatina.

- Nova Venécia: domina a industrialização do leite e suínos.
- São Gabriel da Palha: faz a primeira intermediação do café para alguns municípios.

VI - MANTENA (MG):

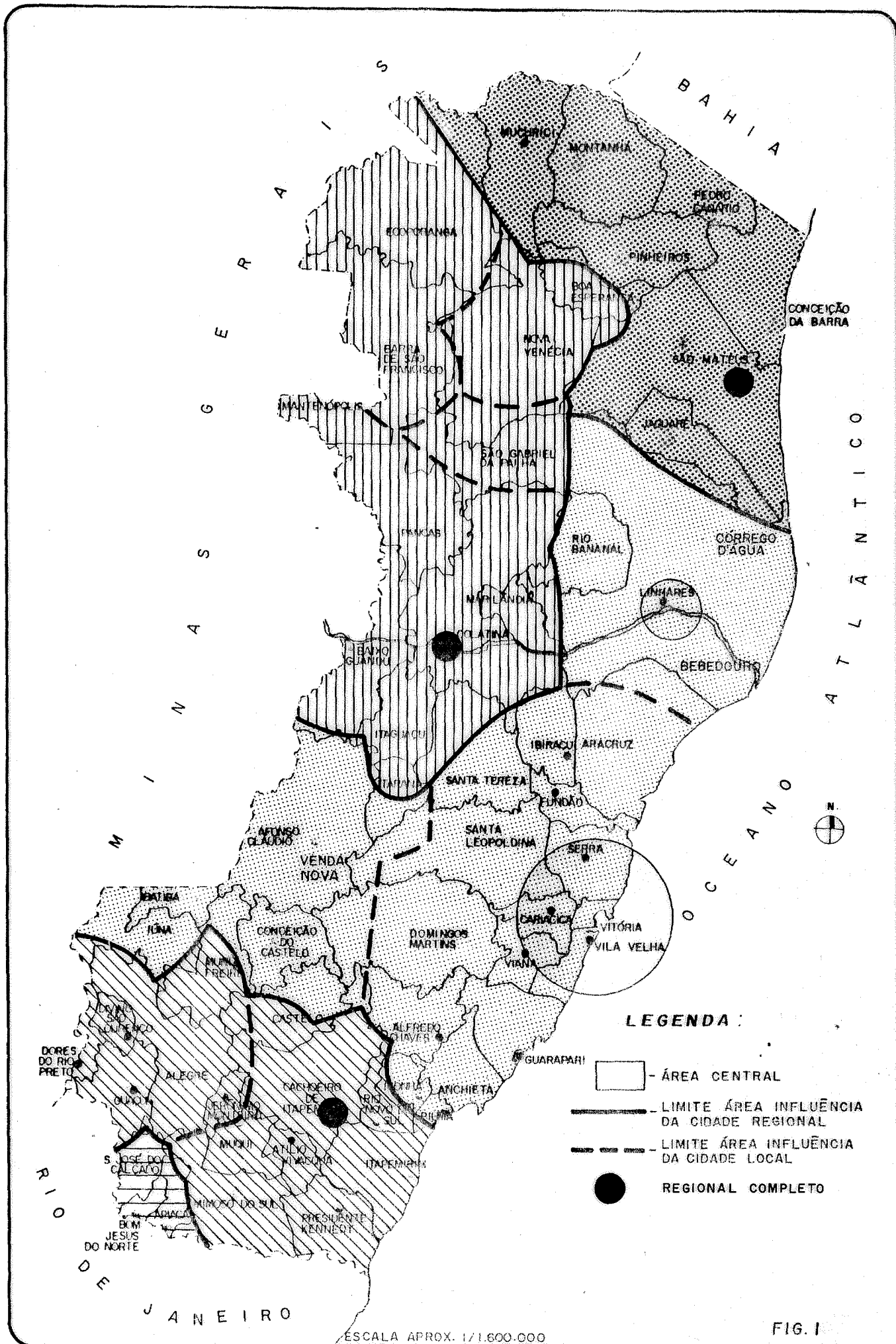
As cidades que formam essa rede, ligam-se a Mantena apenas como oferta de bens e serviços. No que se refere à sua produção econômica, a subordinação se dá totalmente com Colatina.

VII - NANUQUE (MG):

Esta região tem na pecuária a atividade econômica principal, e como cidade local Montanha, que funciona como ponto de primeira intermediação de carne com destino a Nanuque, Bahia, Colatina e Vitória.

VIII - SÃO MATEUS:

Era uma região de subsistência, que com a penetração do capital agroindustrial, culturas de cana e eucalipto e usinas de álcool, sofreu profundas transformações. À região cabe não só oferecer local de moradia para os trabalhadores (temporários) como também



REDE URBANA ATUAL - 1985 ESPÍRITO SANTO

oferecer bens e serviços de consumo a uma classe de assalariados de alta renda. Tende a incorporar espaços limítrofes, principalmente a sudoeste (Montanha, Mucurici e Pinheiros), o que virá fortalecer São Mateus como cidade regional.

2.3. ÁREAS DE PRODUÇÃO

2.3.1. SETOR PRIMÁRIO

Em termos gerais, a agricultura no Estado encontra-se assim definida (figuras 2 a 6).

- o extremo norte, especializado em pecuária de corte;
- o extremo sul, em pecuária leiteira;
- região central, próximo a Grande Vitória, com tendências à olericultura;
- litoral norte, bem mais diversificado, com áreas de penetração de culturas ligadas à indústria - eucalípto e cana.

2.3.2. SETOR SECUNDÁRIO

Com o crescimento industrial observado a partir da década de 70, o setor secundário assume papel hegemônico com a instalação de grandes indústrias, principalmente na região da Grande Vitória, crescimento e diversificação da indústria no Estado, diversificação de sua estrutura e modernização de gêneros tradicionais.

As figuras 7 a 12 mostram os principais municípios, em termos de arrecadação, por tipo de indústria. Nota-se que a Grande Vitória faz-se representar em praticamente todos os setores como espaço produtor predominante.

Os demais municípios do estado, abrangem uma gama restrita de produtos, apresentando certo grau de especialização. O beneficiamento de produtos

agrícolas e pecuários localizam-se geralmente em pólos regionais, próximos aos centros de produção. As pequenas empresas de materiais de construção, móveis e alimentos são constantes em praticamente todos os municípios, funcionando mais para abastecimento local.

O quadro 1 apresenta as principais indústrias do estado em faturamento, por região:

QUADRO 1

PRINCIPAIS INDÚSTRIAS DO ESTADO

POLARIZAÇÃO	CIDADE	INDÚSTRIA	PRODUTO	% FATURAMENTO	
GRANDE VITÓRIA	Aracruz	Aracruz Celulose S/A	papel/papelão	8.04	
	Anchieta	SAMARCO S/A	minério de ferro	5.06	
	Serra	CST - Companhia Sid. de Tubarão	Carboindustrial	placas de aço, gusa	
			Atlantic Veneer	pastas eletródicas	1.31
			INBRAC Vitória	deriv. madeira	0.72
			LOGASA Indústria e Comércio	fios metálicos	0.57
			Produtos Químicos ALBA	louças sanitários	0.27
			SUPERGASBRÁS	produtos químicos	0.27
			BREFERTIL	engarramento gás	0.24
	Vila Velha		BREFERTIL	fertilizantes	0.21
			Chocolates Garoto	derivado cacau	3.10
			Refinaria Aliança	refino açúcar	0,58
			Bortolo Milanezzi e Filhos	pães, biscoitos	0.29
		CIPASA	derivado frangos	0.20	

continua

Continuação

POLARIZAÇÃO	CIDADE	INDÚSTRIA	PRODUTO	% FATURAMENTO
GRANDE VITÓRIA	Cariacica	COFAVI	perfis de aço	2.14
		Metalúrgica N ^a Senhora da Penha	ferro gusa	1.91
		BRASPÉROLA	tecido de linho	1.04
		Frigorífico FRIMACAL	carne bovina	0.57
		Frigorífico PALOMA-FRIMA	carne bovina	0.38
		Refrigerantes Vitória	refrigerantes	0.27
	Viana	Antártica	cerveja, refrigerante	2.09
		Real Café Solúvel	derivados café	0.95
		Coop. Central Produtores de Leite	derivados leite	0.92
		Chocolates Vitória	derivados cacau	0.75
		Dumilho S/A	ração, cereais	0.48
		Cia Brasileira de Ferro - CBF	ferro gusa	0.36
	Vitória	NIBRASCO	pellets minério	7.27
		ITABRASCO	pellets minério	3.90
		HISPANBRAS	pellets	3.16
		Grupo Buaiz	farinha de trigo	1.11
		Cia União Manufatura de Tecidos	fios de juta	1.11
		A Gazeta S/A	comunicação	0.19

20

continua

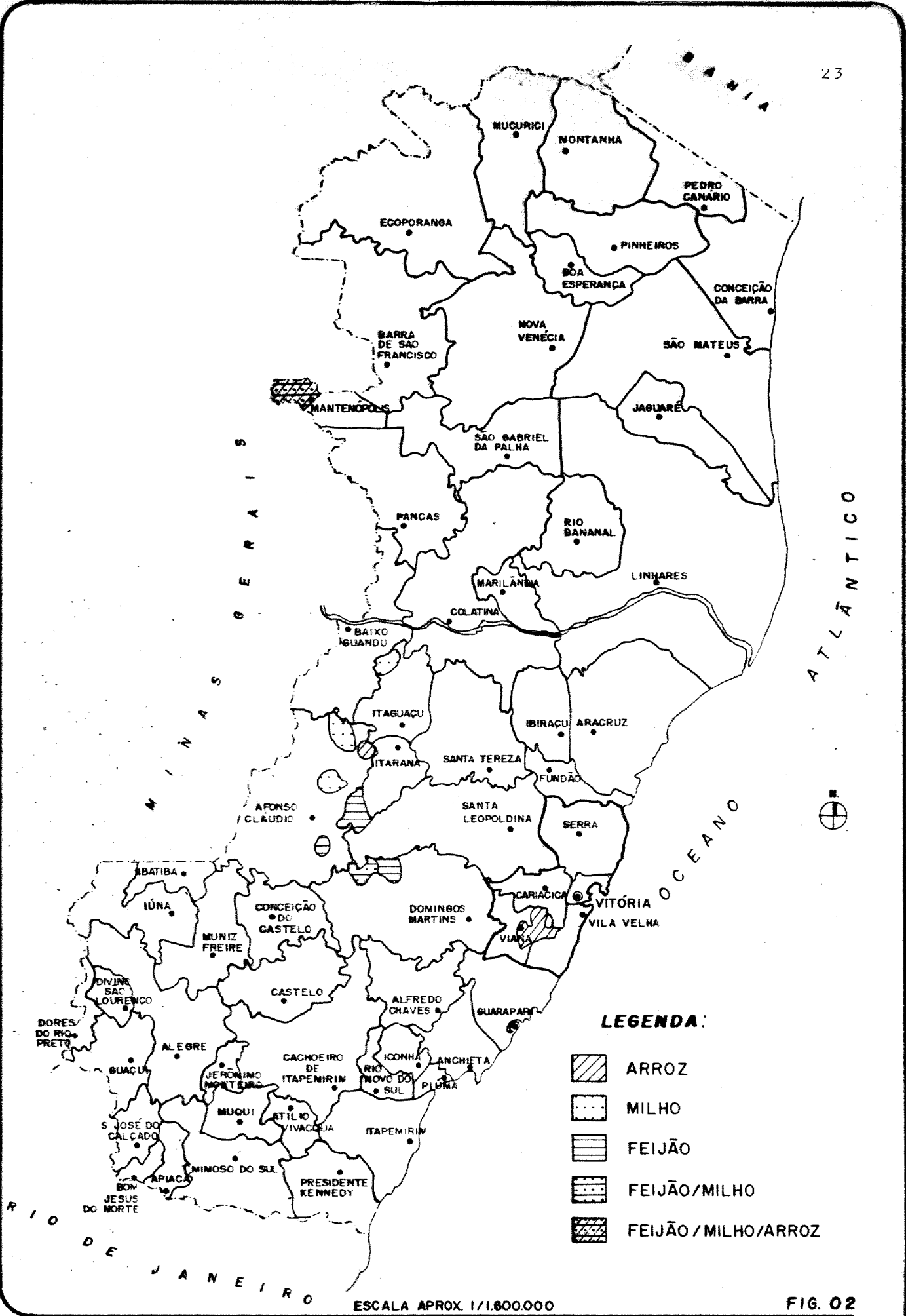
Continuação

POLARIZAÇÃO	CIDADE	INDÚSTRIA	PRODUTO	% FATURAMENTO
GRANDE VITÓRIA	Ibiraçu	CIMETAL	ferro gusa	3.73
	Santa Leopoldina	Coop. Agrícola de Stª Maria Jetibá	rações	0.23
			TOTAL:	75.43
LINHARES	Linhares	EMBRASIL - Embalagens	embalagens	0.38
		LASA - Linhares Agroindústria	álcool hidratado	0.26
			TOTAL:	0.64
CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM	Cach. de Itapemirim	Itabira Agroindustrial	Cimento	3.95
		Calçados Itapuã	calçados e bolsas	0.40
		SAMADISA - Sõa Mateus Diesel	retífica de motores	0.23
		BRAMINEX	mármore	0.22
	Itapemirim	Usina Paineiras	açúcar e álcool	1.20
		COMISA - Coop. Mista Safra	derivado leite	0.19
			TOTAL:	6.19

continua

Continuação

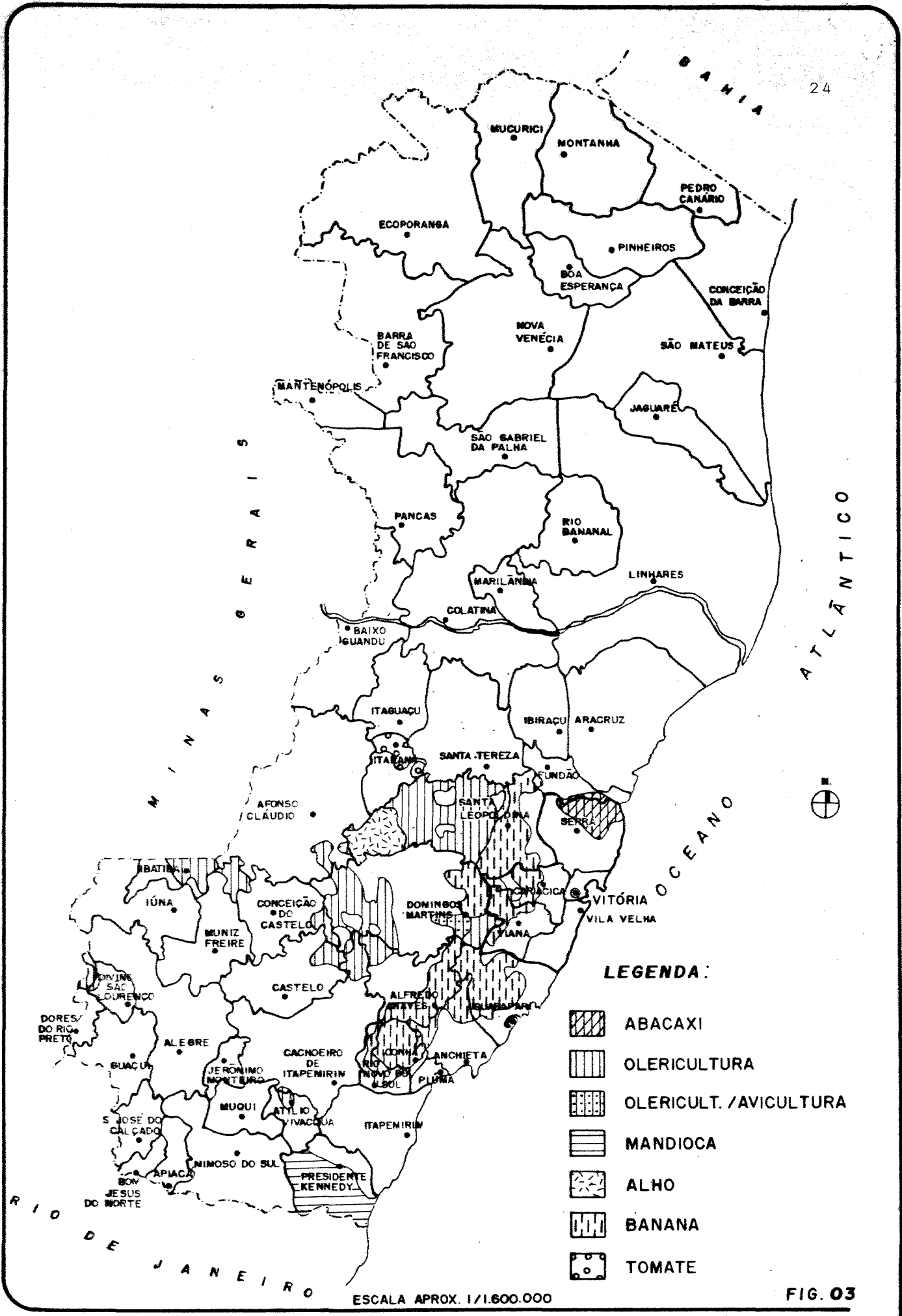
POLARIZAÇÃO	CIDADE	INDÚSTRIA	PRODUTO	% FATURAMENTO
COLATINA	Colatina	FRISA - Frigorífico	derivado carne	1.65
		METALOSA	metalúrgica	0.21
		Coop. Laticínios Colatina	derivados leite	0.19
		Cherne - Indústria do Vestuário	confecções	0.19
	Nova Venécia	COOPNORTE	derivado, cereais e leite	0.35
			TOTAL:	2.59
SÃO MATEUS	São Mateus	ALMASA	álcool anidro	0.21
	Conceição da Barra	DISA - Destilaria Itaúnas	álcool hidratado	0.20
			TOTAL:	0.41



ESCALA APROX. 1/1.600.000

FIG. 02

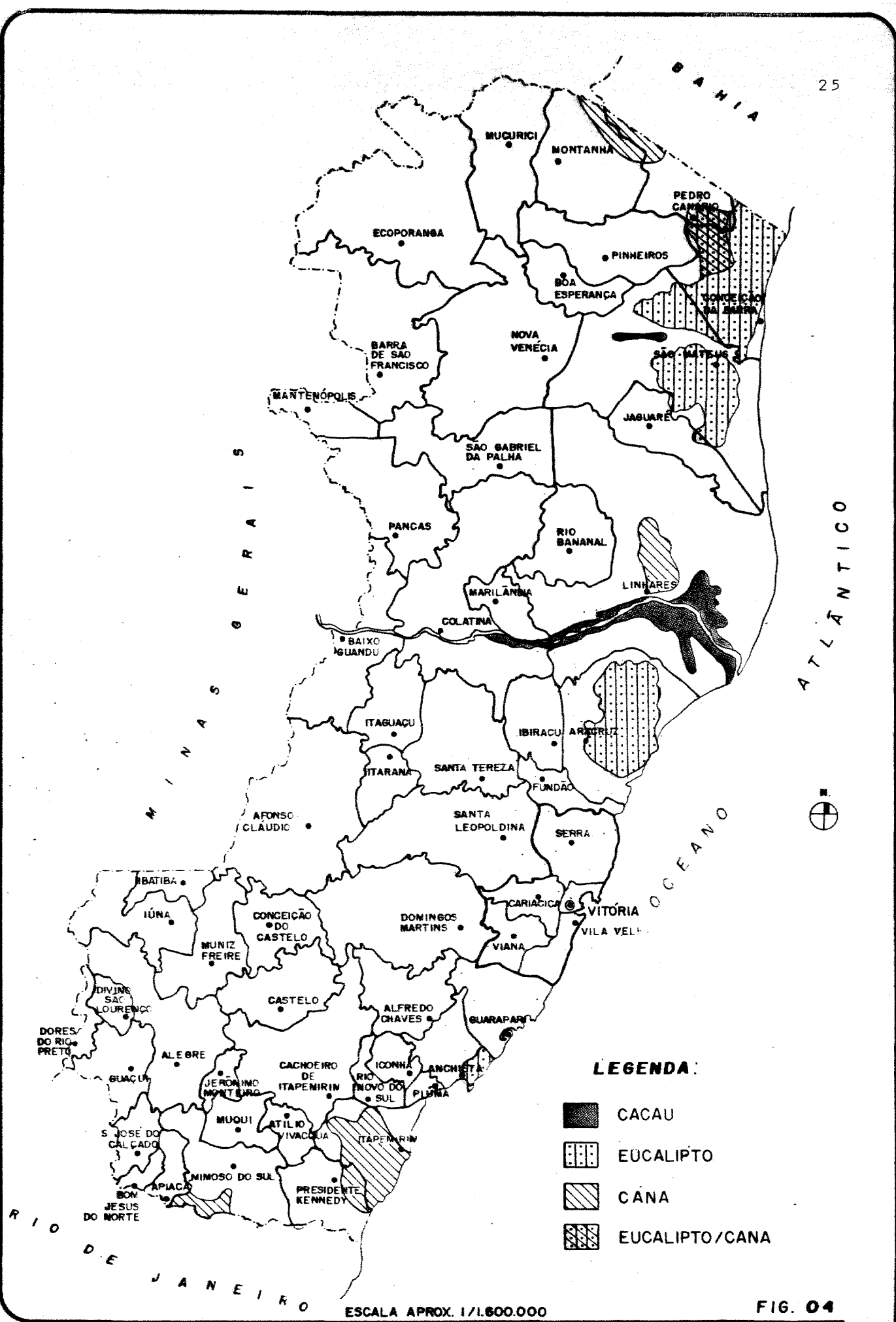
ÁREAS DE PRODUÇÃO - AGRICULTURA PDTU - G.V.







ESCALA APROX. 1/1.600.000

FIG. 03

ÁREAS DE PRODUÇÃO - AGRICULTURA PDTU - 6.V.



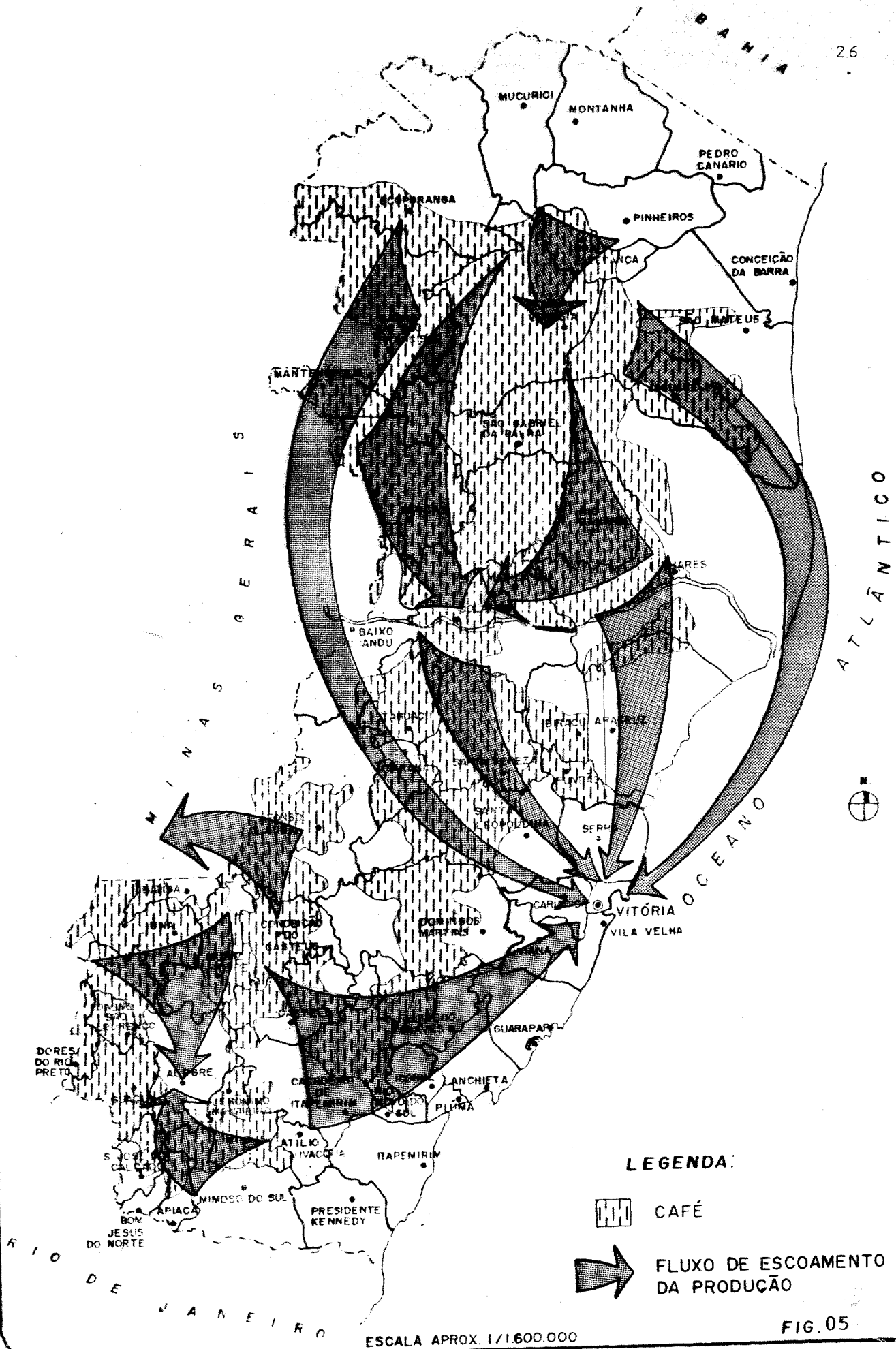
LEGENDA:

-  CACAU
-  EUCALIPTO
-  CANA
-  EUCALIPTO/CANA

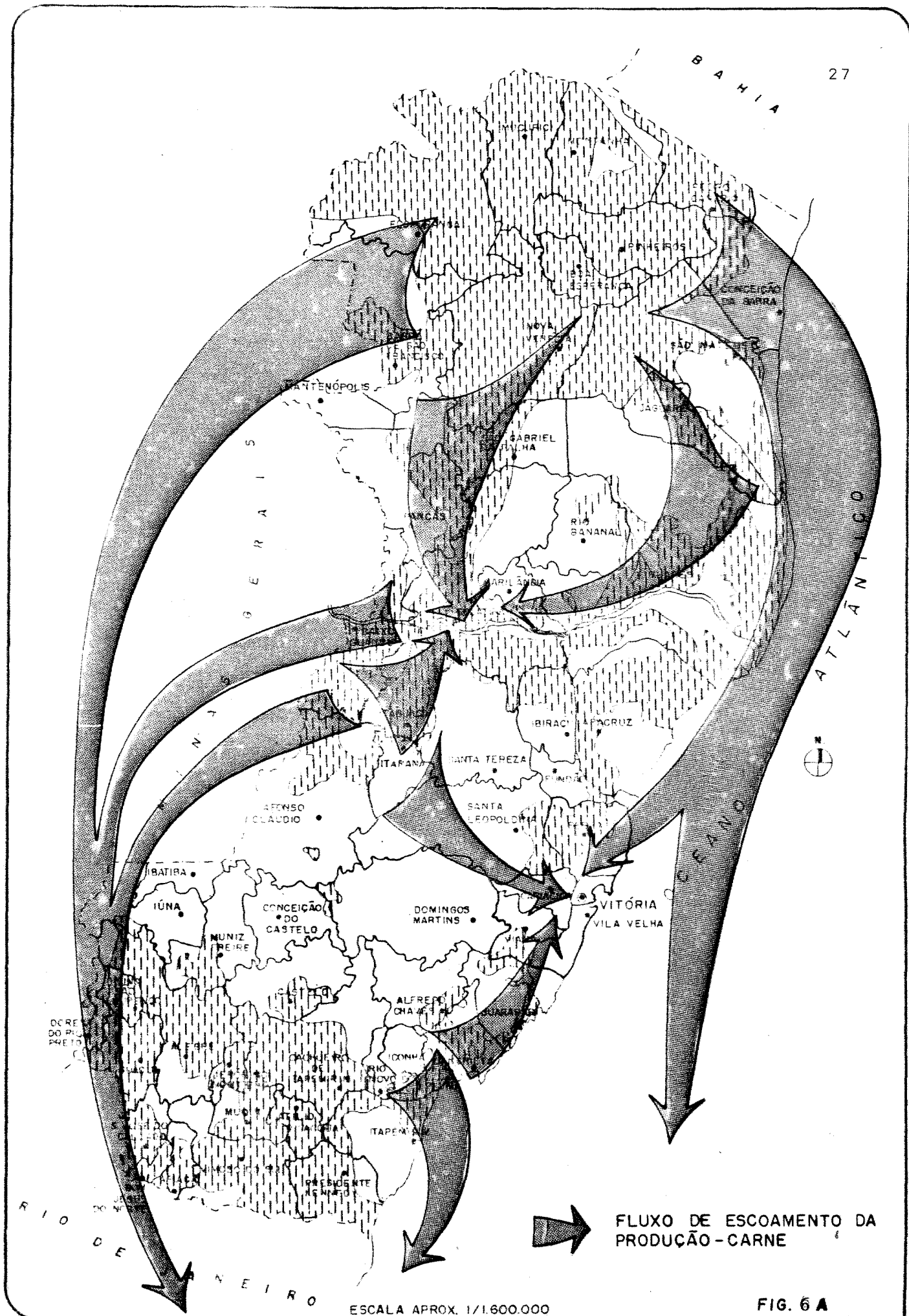
ESCALA APROX. 1/1.600.000

FIG. 04

ÁREAS DE PRODUÇÃO - AGRICULTURA PDTU-6.V.

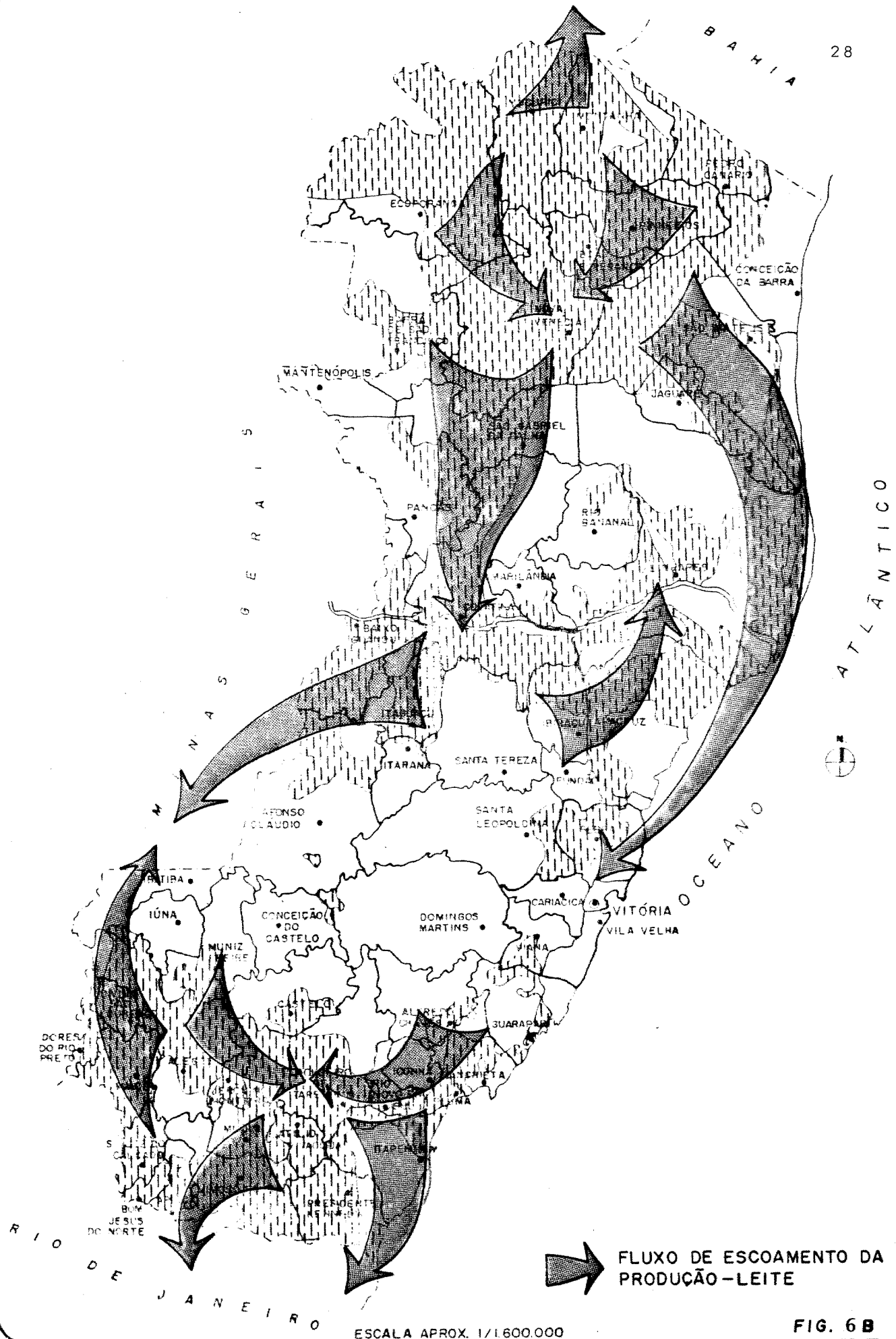


ÁREAS DE PRODUÇÃO - AGRICULTURA PDTU-6.V.



ÁREAS DE PRODUÇÃO - PECUÁRIA

PDTU - G.V.

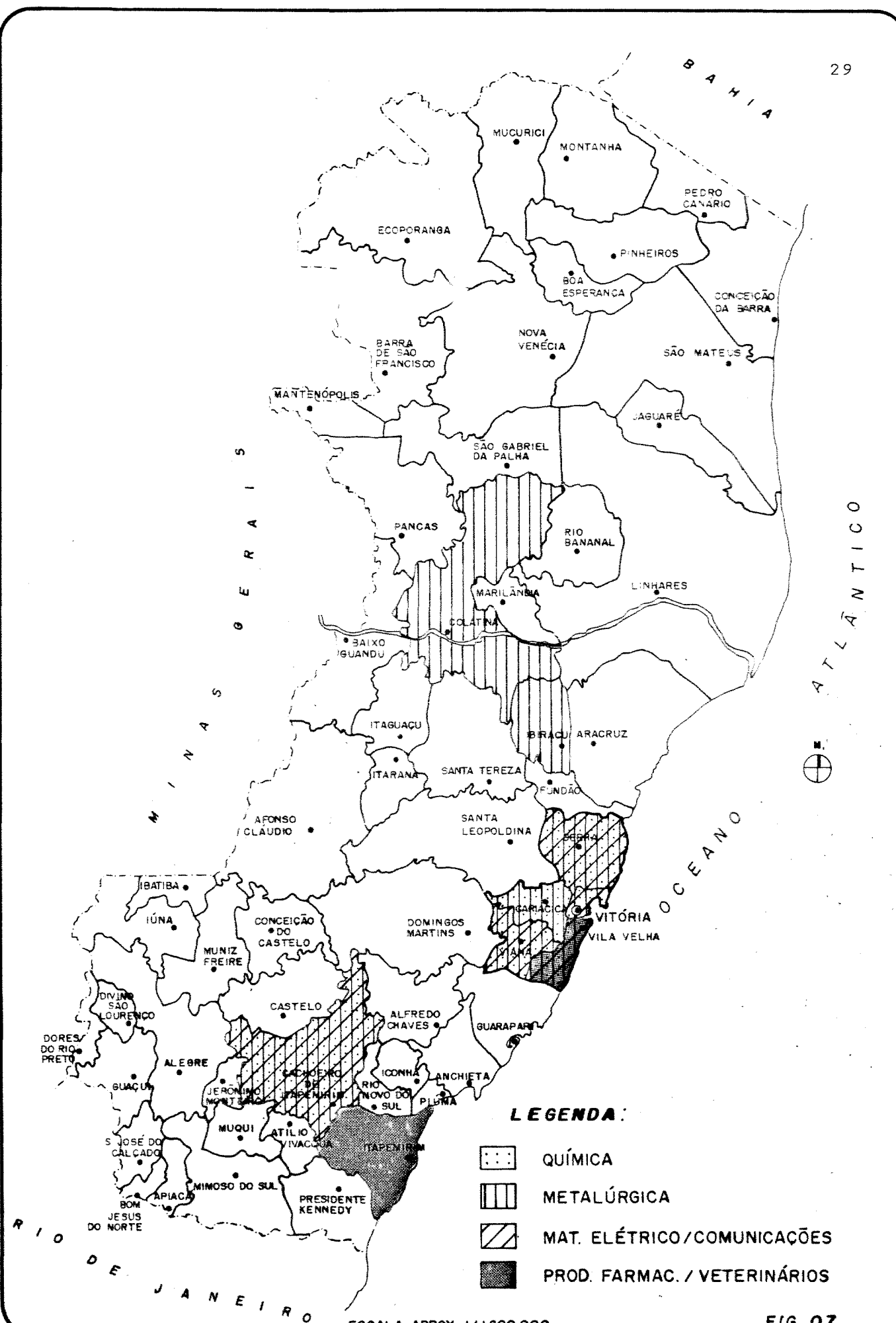


ESCALA APROX. 1/1.600.000





FIG. 6B

ÁREAS DE PRODUÇÃO - PECUÁRIA

PDTU - G.V.



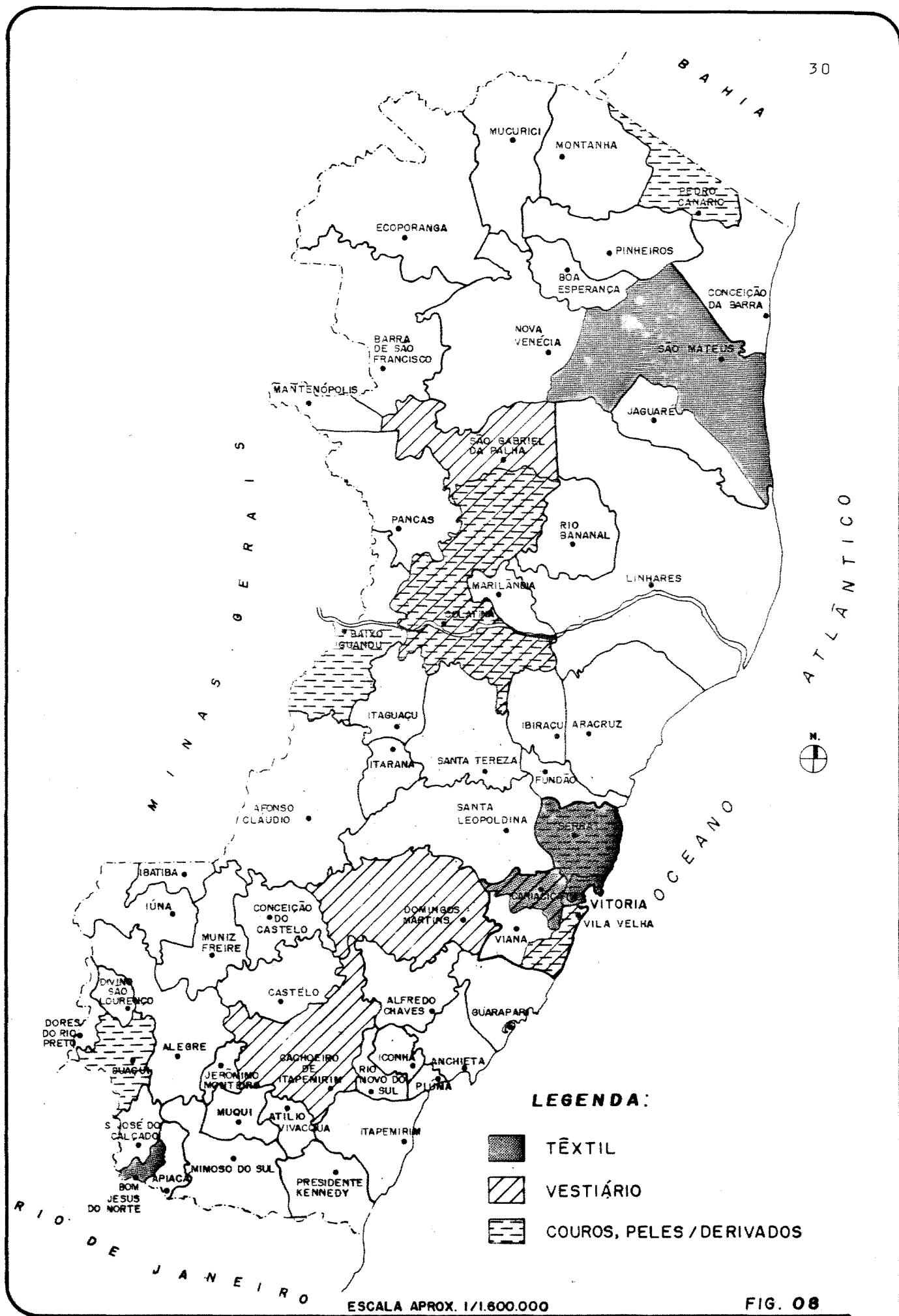
LEGENDA:

-  QUÍMICA
-  METALÚRGICA
-  MAT. ELÉTRICO/COMUNICAÇÕES
-  PROD. FARMAC./VETERINÁRIOS

ESCALA APROX. 1/1.600.000

FIG. 07

ÁREAS DE PRODUÇÃO – INDÚSTRIA PDU - 6.V.



LEGENDA:

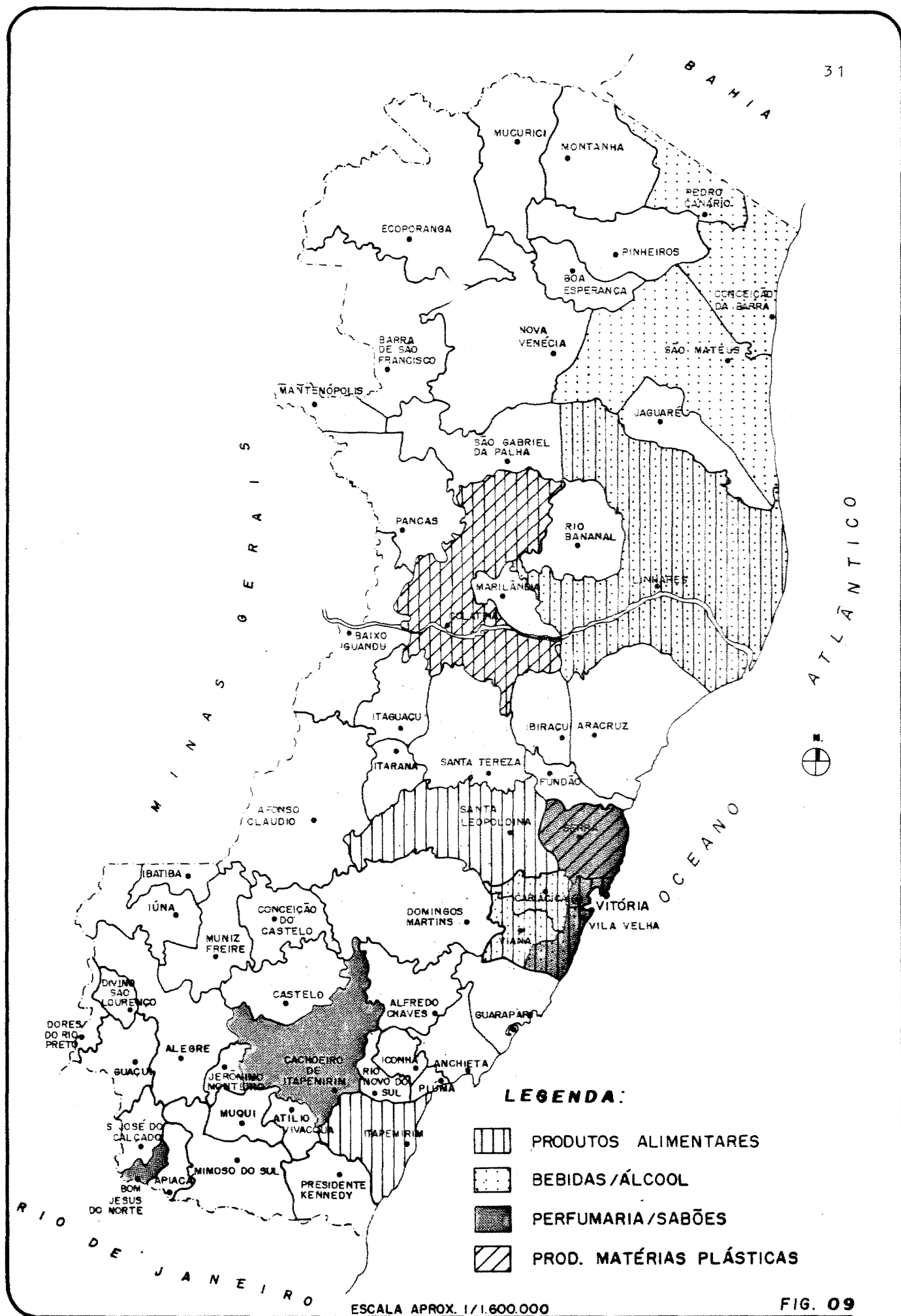
- TÊXTIL
- VESTIÁRIO
- COUROS, PELES / DERIVADOS

ESCALA APROX. 1/1.600.000

FIG. 08

ÁREAS DE PRODUÇÃO - INDÚSTRIA

PDTU - G.V.

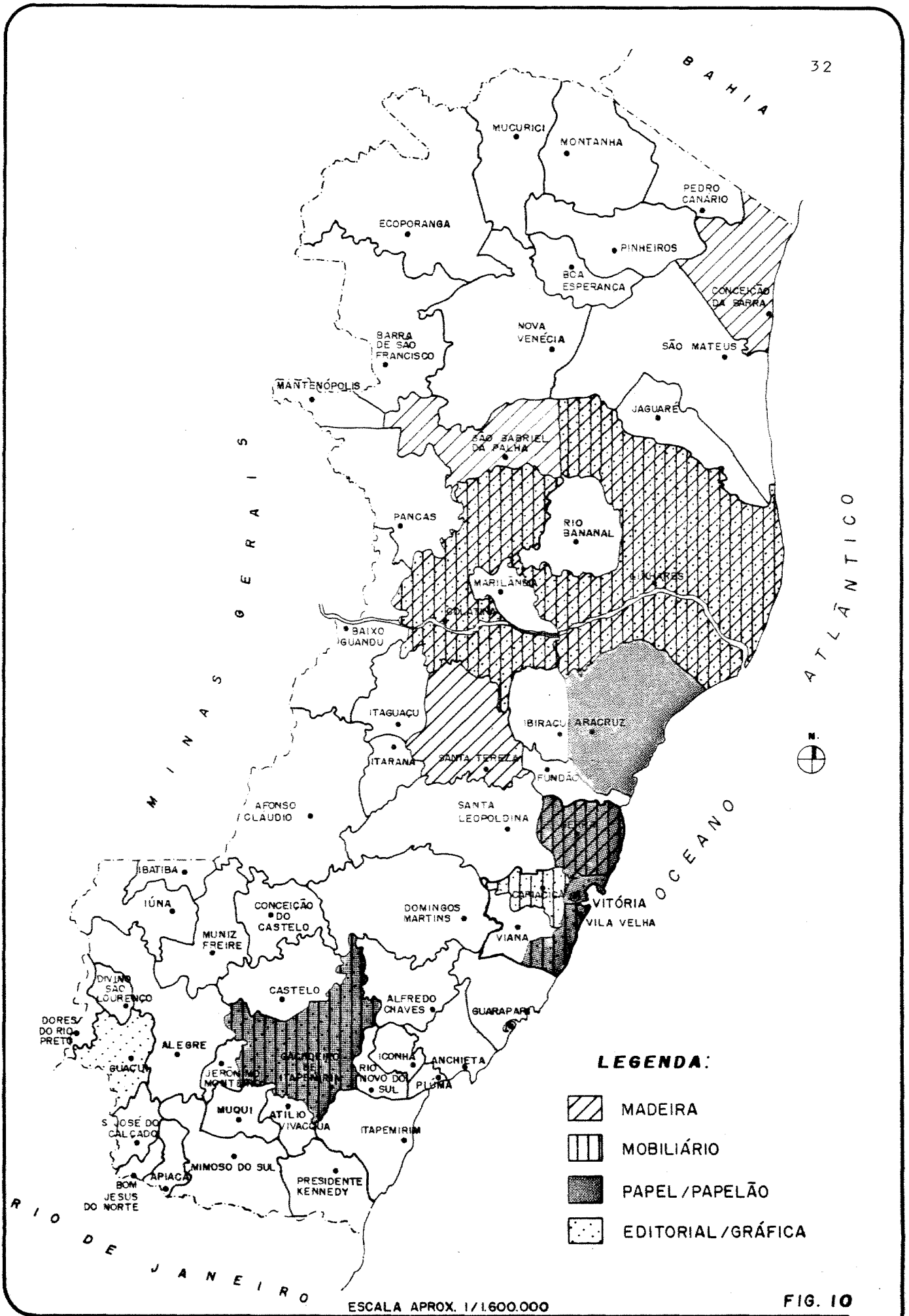


ESCALA APROX. 1/1.600.000





FIG. 09

ÁREAS DE PRODUÇÃO - INDÚSTRIA

PDTU - 6.V.

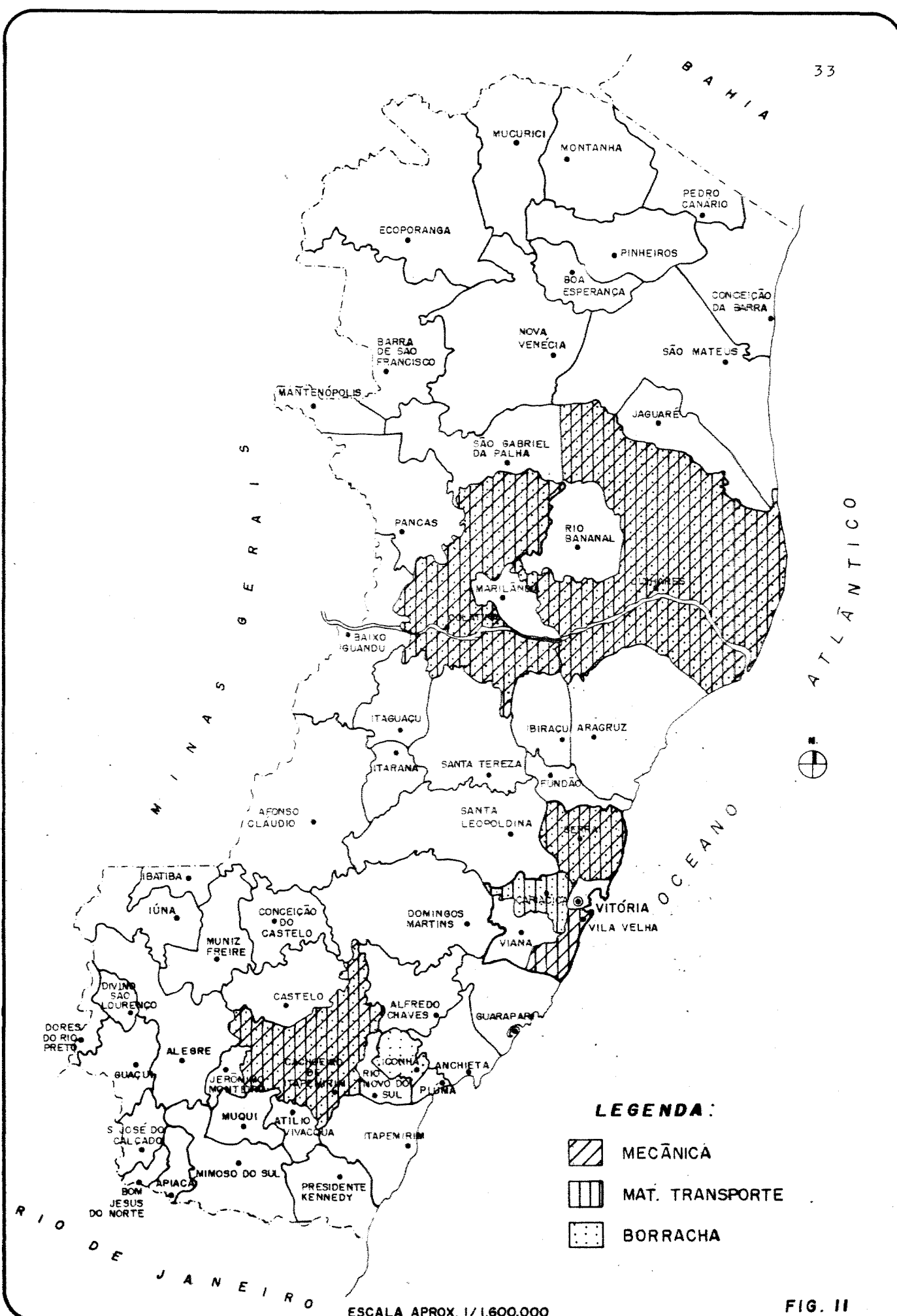


LEGENDA:




-  MADEIRA
-  MOBILIÁRIO
-  PAPEL / PAPELÃO
-  EDITORIAL / GRÁFICA

ESCALA APROX. 1/1.600.000

FIG. 10



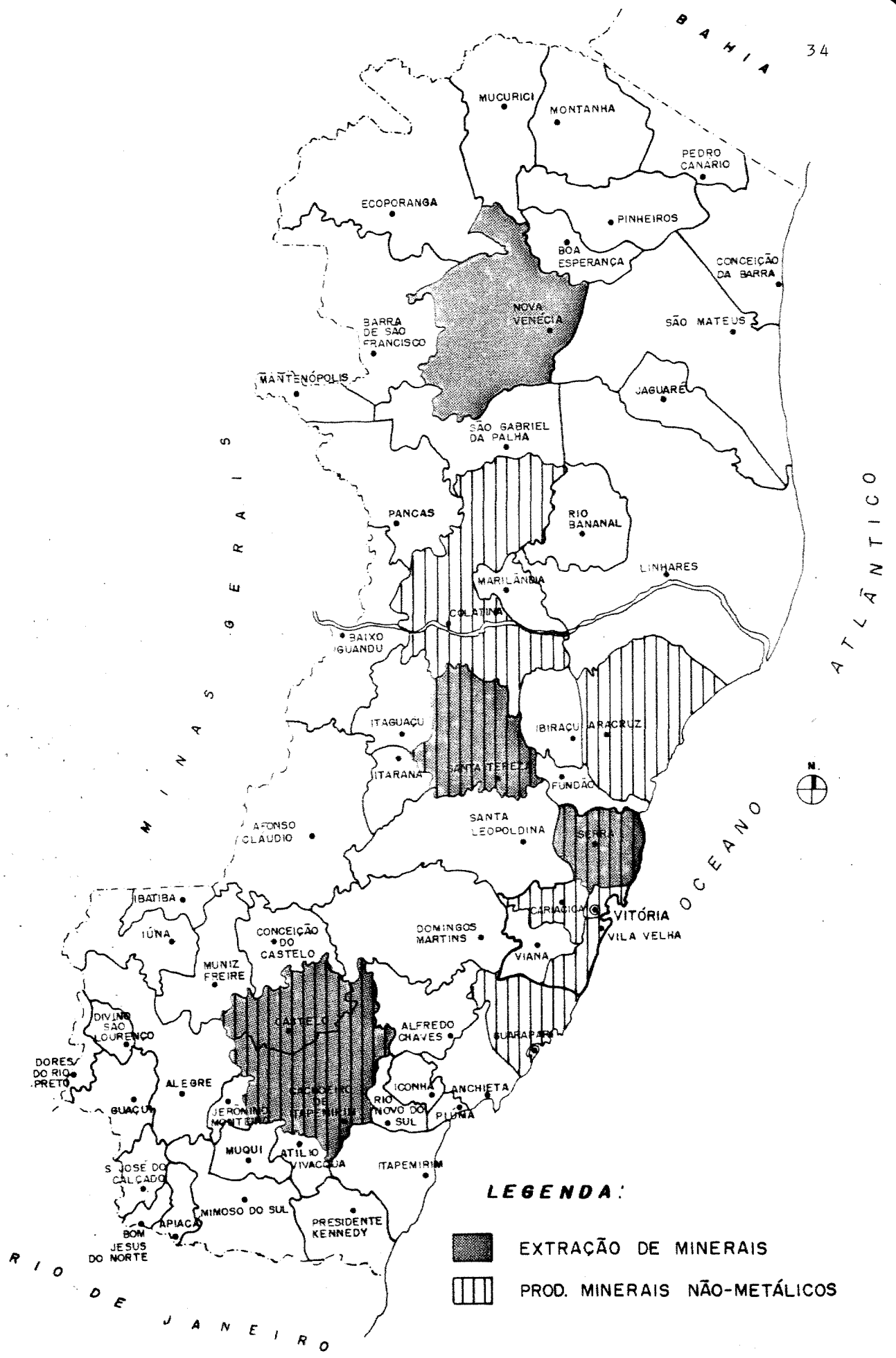
LEGENDA:

-  MECÂNICA
-  MAT. TRANSPORTE
-  BORRACHA

ESCALA APROX. 1/1.600.000

FIG. II

ÁREAS DE PRODUÇÃO - INDÚSTRIA PDTU-6.V.



ESCALA APROX 1/1.600.000

FIG. 12

ÁREAS DE PRODUÇÃO - INDÚSTRIA PDTU - G.V.

2.4. SISTEMA VIÁRIO PRINCIPAL

O sistema rodoviário do estado está alicerçado sobre as rodovias federais: BR-101, BR-262 e BR-259.

Por essa malha viária, atualmente com necessidades de implantação, restauração e duplicação de alguns trechos, dá-se todo o escoamento de produção gerada no estado.

Essa malha viária agrupada em rotas do Sistema Nacional Básico de Transporte-SNBT do Ministério de Transportes/GEIPOT (figura 13):

CORREDOR MG/ES

1. Rota Belo Horizonte - Vitória
BR-262
BR-259/101
Alimentadoras: ES-137, ES-080, ES-248 e BR-484
2. Rota Belo Horizonte - São Mateus
BR-381
Alimentadoras: ES-137, ES-209 e ES-130
3. Rota Fervedouro - Cachoeiro de Itapemirim
BR-484
4. Rota Teófilo Otoni - Vitória
BR-342/BR-101

CORREDOR LITORÂNEO

1. Rota São Paulo - Rio de Janeiro - Espírito Santo
BR-393/482/101
2. Rota Rio de Janeiro/Vitória - Linhares - São Mateus
BR-101

QUADRO 2

SITUAÇÃO ATUAL E NECESSIDADES DO SISTEMA RODOVIÁRIO BÁSICO ESTADUAL

ROTA/RODOVIA	TRECHO	SITUAÇÃO ATUAL/PRINCIPAIS PROBLEMAS
ROTA MG-ES		
1. Belo Horizonte-Vitória BR-262	divisa ES/MG-Vitória	restauração de pavimento, duplicação do acesso sul a Vitória.
BR-259	divisa ES/MG-Colatina	falta implantação de 10 km e contorno da cidade de Colatina.
	Colatina - Vitória	restauração de pavimento
ES- 137	Nova Venécia - Colatina	recuperação de pavimento
ES-080	Barra de São Francisco	restauração de pavimento
ES-248	Colatina - Linhares	falta implantação
BR-484	Colatina-Itarana-Af.Claúdio	falta implantação
2. Gov. Valadares - São Mateus		
BR-381	divisa ES/MG-B. São Francisco	falta conclusão de obras de pavimentação
	B.S. Francisco - Nova Venécia	falta implantação
	Nova Venécia - São Mateus	falta conclusão de 10 km na pavimentação
ES-137	divisa MG/ES - Montanha	falta implantação
ES-209/130	Montanha - Nova Venécia	pavimentado, em boas condições

continua

Continuação

ROTA/RODOVIA	TRECHO	SITUAÇÃO ATUAL/PRINCIPAIS PROBLEMAS
3. Fervedouro - Cachoeiro de Itapemirim BR-482	divisa ES/MG - Guaçuí - Cachoeiro de Itapemirim	restauração do pavimento do trecho Guaçuí - Alegre
4. Teófilo Otoni - Vitória BR-342	divisa ES/MG - Ecoporanga - Nova Venécia - Linhares	falta implantação
5. São Paulo - Rio de Janeiro - Espírito Santo BR-393	divisa ES/RJ - Muqui Muqui - Cachoeiro de Itapemirim	falta implantação
ES-297	Cachoeiro de Itapemirim - Safra divisa ES/RJ - Apiacá	Idem
BR-484	BR-262 - Guaçuí Guaçuí - São José do Calçado - bom Jesus do Norte	falta implantação
		falta recuperação de pavimento

continua

Continuação

ROTA/RODOVIA	TRECHO	SITUAÇÃO ATUAL/PRINCIPAIS PROBLEMAS
6. Rio de Janeiro - Espírito Santo- Feira de Santana BR-101	divisa ES/RJ - Vitória - divisa ES/BA	duplicação acesso Norte a Vitória, restau ração de alguns trechos, intervenções <u>es</u> <u>pecíficas</u> .

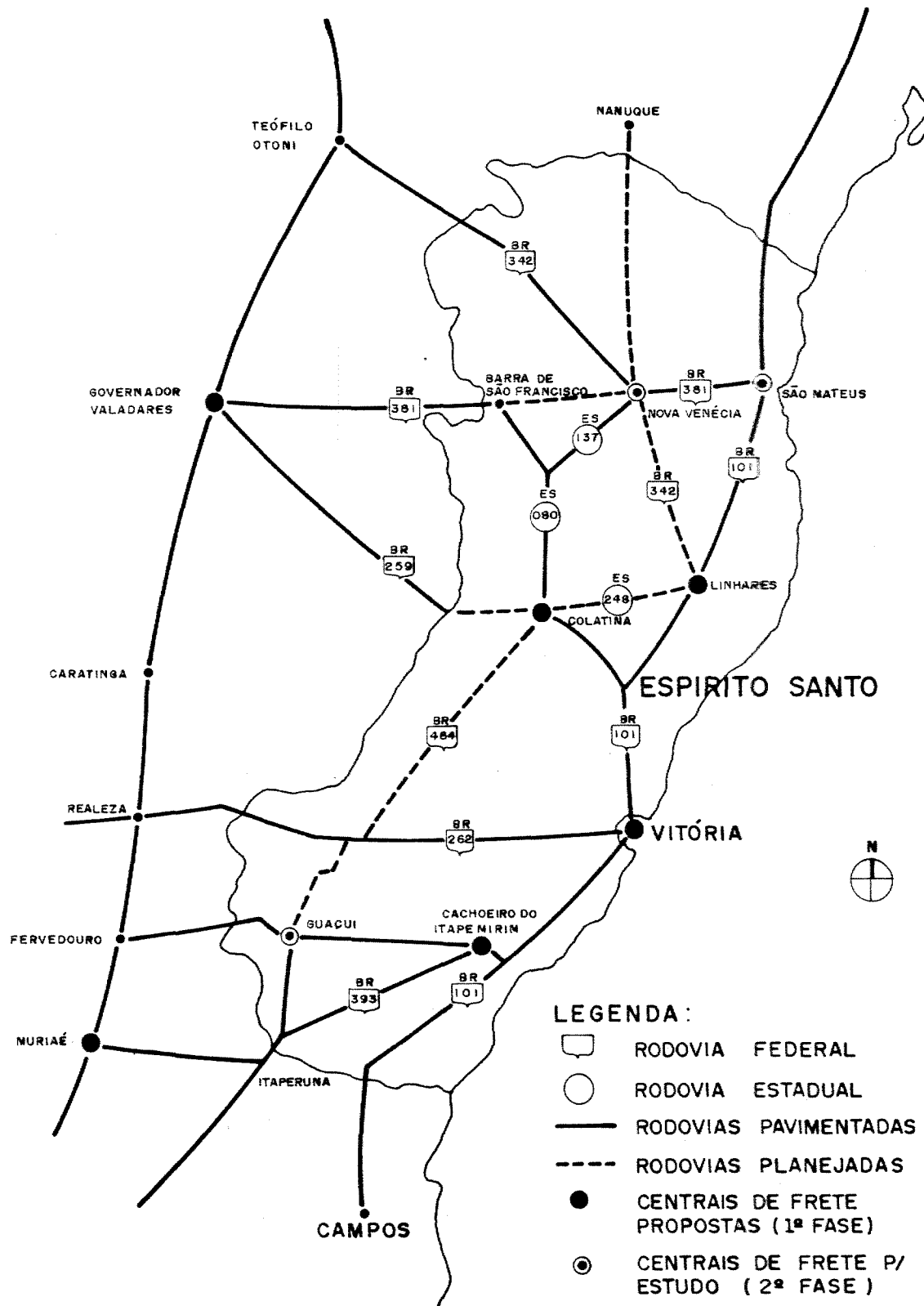


FIG. 13

SISTEMA VIÁRIO BÁSICO PLANEJADO E CENTRAIS DE FRETE PROPOSTAS



2.5. INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES

Como informações complementares para escolha das localidades para implantação das CIFs, tomou-se o levantamento de Arrecadação de Imposto sobre Circulação de Mercadorias (ICM), por município, e a existência nos diversos municípios de serviços de apoio ao transporte rodoviário tais como retíficas de motores, recauchutagem de pneus, etc.

2.5.1. ARRECADAÇÃO ICM POR MUNICÍPIO, POR SETOR (1985)

QUADRO 3

ARRECADAÇÃO ICM POR MUNICÍPIO E SETOR (1985) - Cz\$ 1.000

MUNICÍPIO \ SETOR	PRIMÁRIO	SECUNDÁRIO	TERCIÁRIO	TOTAL
Afonso Cláudio	6.331.047	75.759	1.054.212	7.461.018
Alegre	7.044.082	45.216	1.117.949	8.207.247
Alfredo Chaves	68.002	3.679	277.289	348.970
Anchieta	179.200	28.626	866.292	1.074.118
Apiacá	115.254	6.894	81.307	203.455
Aracruz	373.929	3.895.627	2.485.922	6.755.478
Atílio Vivacqua	48.656	886	55.073	104.615
Baixo Guandu	255.795	531.319	1.253.756	2.040.870
Barra São Francisco	1.940.777	281.597	1.709.042	3.931.416
Boa Esperança	288.522	166.587	230.769	685.878
Bom Jesus do Norte	1.199.499	758.724	191.220	2.149.443
Cachoeiro de Itapemirim	2.164.864	29.911.912	32.512.769	64.589.545
Cariacica	1.191.389	26.527.037	36.580.378	64.298.804
Castelo	4.477.148	113.519	1.648.301	6.538.968
Colatina	45.904.779	13.206.280	27.073.825	86.184.884
Conceição da Barra	193.393	179.746	1.222.966	1.596.105
Conceição do Castelo	2.930.764	157.520	979.190	4.067.474
Divino São Lourenço	41.279	-	21.729	63.008

—continua

Continuação

MUNICÍPIO	SETOR			
	PRIMÁRIO	SECUNDÁRIO	TERCIÁRIO	TOTAL
Domingos Martins	559.016	479.726	1.091.392	2.130.134
Dores do Rio Preto	1.325.485	11.782	55.067	1.392.334
Ecoporanga	1.244.823	23.924	873.394	2.142.141
Fundão	43.768	225.081	174.551	443.400
Guaçuí	2.553.991	737.374	2.991.591	6.282.956
Guarapari	59.043	212.399	3.723.853	3.995.295
Ibatiba	2.198.574	5.929	402.691	2.607.194
Ibiraçu	2.055.124	235.925	1.348.670	3.639.719
Iconha	153.195	36.327	793.318	982.840
Itaguaçu	397.678	257.357	337.313	992.348
Itapemirim	401.541	9.395.437	2.094.618	11.891.596
Itarana	64.445	103.884	375.255	543.584
Iúna	7.206.917	275.535	786.360	8.268.812
Jaguaré	377.263	50.739	666.915	1.094.917
Jerônimo Monteiro	149.980	42.533	223.405	415.918
Linhares	2.672.189	8.452.401	25.634.208	36.758.798
Mantenópolis	349.805	2.293	182.741	534.839
Marilândia	95.951	91.138	90.664	277.753
Mimoso do Sul	5.034.687	560.220	565.319	6.160.226
Montanha	1.116.661	133.951	495.530	1.746.142
Mucurici	1.032.471	420.841	277.026	1.730.338
Muniz Freire	313.059	17.472	209.000	539.531
Muqui	214.271	53.592	741.894	1.009.757
Nova Venécia	628.299	6.668.479	2.968.680	10.265.458
Pancas	1.490.268	8.907	937.762	2.436.937
Pedro Canário	645.514	2.848.249	1.093.980	4.587.743
Pinheiros	902.985	171.260	855.183	1.929.428
Piúma	23.852	3.950	311.030	338.832
Presidente Kennedy	413.792	54.952	102.345	571.089
Rio Bananal	559.840	15.742	254.767	830.349
Rio Novo do Sul	66.632	99.393	505.261	671.286

continua

Continuação

MUNICÍPIO	SETOR			
	PRIMÁRIO	SECUNDÁRIO	TERCIÁRIO	TOTAL
Santa Leopoldina	255.845	55.224	908.062	1.219.131
Santa Tereza	725.665	1.000.971	766.116	2.492.752
São Gabriel da Palha	927.563	511.011	1.809.269	3.247.843
São José do Calçado	274.634	4.725	202.152	481.511
São Mateus	1.391.550	437.842	9.993.905	11.823.297
Serra	2.105.607	69.103.707	17.430.987	88.640.301
Viana	7.537.472	26.359.970	3.767.594	37.665.036
Vila Velha	1.734.044	16.111.312	29.713.221	47.558.577
Vitória	201.508.312	19.800.619	226.275.547	447.584.478
TOTAL	325.756.562	248.121.990	451.446.625	1.025.325.177

Fonte: SEFA/COPLAN - DIT

2.5.2. SERVIÇOS DE APOIO AO TRANSPORTE/MUNICÍPIO

QUADRO 3-A

FATURAMENTO POR ATIVIDADE POR MUNICÍPIO* - 1984/85

MUNICÍPIO	ATIVIDADE			
	MECÂNICA PESADA	RETÍFICA MOTORES	CARROCERIAS	RECAUCHUTAGEM DE PNEUS
Aracruz	5.149			
Cachoeiro de Itapemirim	109.443	276.398	161.642	1.108.258
Colatina	106.526	1.273.798	79.267	1.113.067
Castelo	-	-	-	74.502
Guaçu	-	44.085	1.729	-
Iconha	-	-	14.181	361.400
Linhares	59.362	102.669	12.381	896.044

continua

Continuação

MUNICÍPIO \ ATIVIDADE	MECÂNICA PESADA	RETÍFICA DE MOTORES	CARROCERIAS	RECAUCHUTAGEM DE PNEUS
Muniz Freire	3.142	-	-	-
Nova Venécia	105.371	-	-	-
Santa Tereza	-	-	2.341	-
São Mateus	40.991	49.669	3.969	-

* Exceto os municípios integrantes da Grande Vitória

2.6. DEFINIÇÃO DA LOCALIZAÇÃO DAS CIFs

Dos itens anteriores, nota-se a predominância das cidades regionais/cen_{tr}ais, tanto em termos de convergência de fluxos de produção, arrecadação de ICM e existência de serviços de apoio ao transporte. As regiões da Gran_de Vitória, Colatina, Linhares, Cachoeiro de Itapemirim e São Mateus, esta última em menor grau, concentram a produção e apresentam-se como distribui_doras de bens e serviços para as regiões que polarizam.

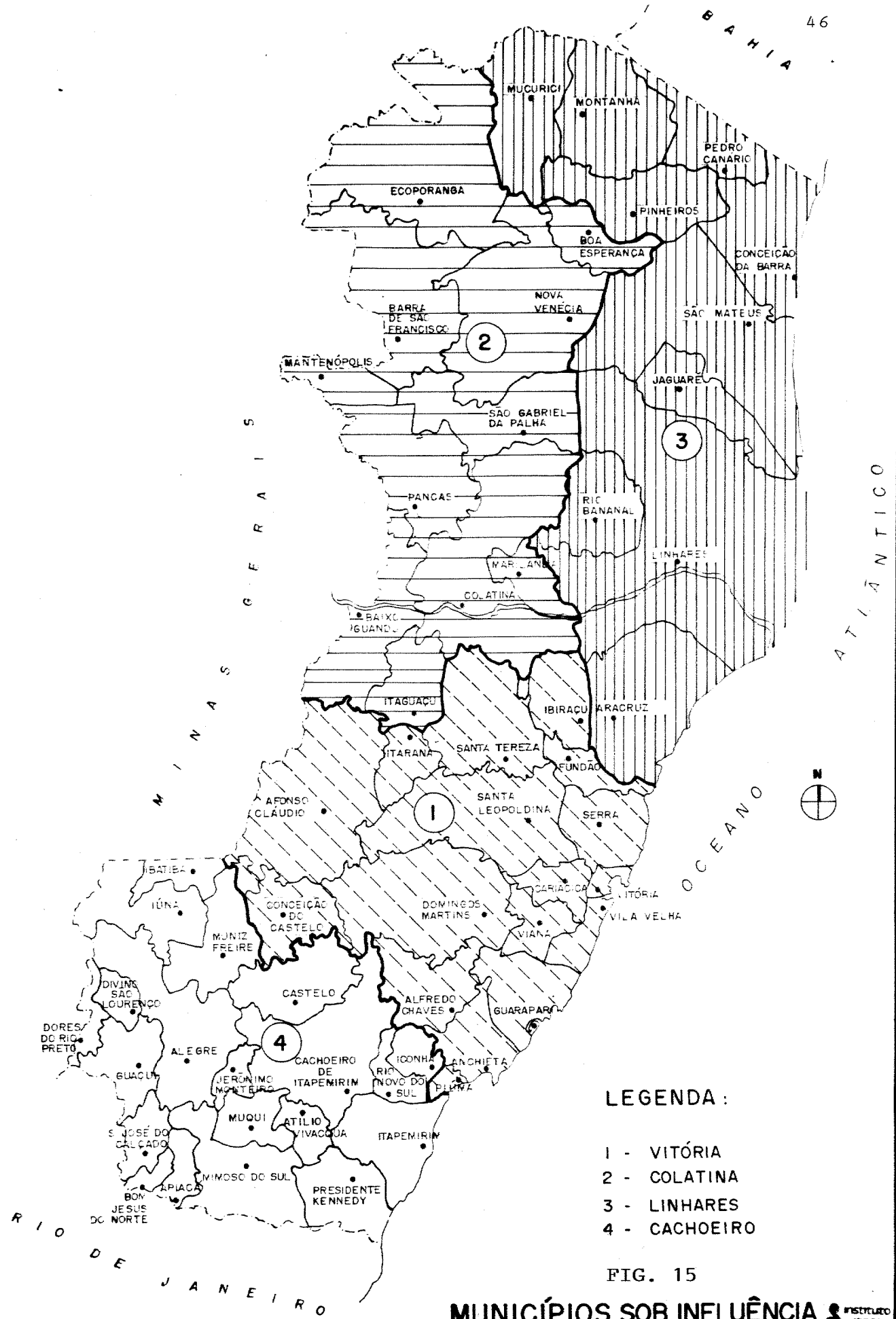
O sistema viário básico que une essas regiões entre si e com o restante do país encontra-se quase que totalmente pavimentado, com exceção de um pequeno trecho de rodovia BR-259, que liga Colatina a Minas Gerais, já em fase de conclusão. (Figuras 13 e 14).

As CIF's deverão ser instaladas, preferencialmente, em pontos onde haja conexão de rodovias importantes no contexto estadual de escoamento de mercadorias, próximo a importantes regiões urbanas. No caso do Espírito Santo, recomenda-se a implantação, nesta primeira fase, de CIFs em: (Figura 15).

- Região da Grande Vitória
- Colatina
- Cachoeiro de Itapemirim
- Linhares

Numa etapa posterior, sugere-se a implantação de CIFs em cidades que hoje não apresentam ainda condições para implantação de uma CIF, devido a res_{tr}ições diversas, dentre as quais destaca-se a insuficiência de sistema viário.

Com melhorias no sistema rodoviário estadual e desenvolvimento dessas regiões **potenciais**, indica-se a conveniência da implantação de uma CIF móvel, a princípio, de forma a testar a adequabilidade ou não de medida e a partir daí definir-se pela implantação definitiva. Essas cidades, par_ttindo dos dados atuais, que deverão ser revistos à época de implantação são: São Mateus, Nova Venécia, Guaçuí.



LEGENDA:

- 1 - VITÓRIA
- 2 - COLATINA
- 3 - LINHARES
- 4 - CACHOEIRO

FIG. 15

MUNICÍPIOS SOB INFLUÊNCIA DAS CENTRAIS DE FRETE



ESCALA 1/1.600.000

FONTE: CARTAS TOPOGRÁFICAS DO IBGE, SUDENE E CARTAS NAÚTICAS DA DNM-NN
 ELABORAÇÃO - DIVISÃO DE CARTOGRAFIA DO PROJETO RADAMBRASIL

2.7. MICROLOCALIZAÇÃO

Considerando a necessidade de segurança, abastecimento e serviços dos motoristas, e o hábito de obtenção de informações sobre cargas em postos de abastecimento da Grande Vitória, decidiu-se alocar aí as CIFs.

Os postos de abastecimento, sendo pontos ao longo das vias, onde já existe disponibilidade de infra-estrutura de prestação de serviços, oferecem melhores condições para servir de apoio no processo de negociação de cargas.

Para cada região escolhida, fez-se o levantamento das condições dos postos de abastecimento existentes, priorizando-se os mais indicados, de acordo com os seguintes critérios:

. Localização:

Preferivelmente na periferia das regiões urbanas, de modo a minimizar o conflito veículos de carga x veículos de passageiros;

. Pátio:

Pátios com dimensões adequadas, pavimentados, de forma a permitir, com folga, estacionamento de um grande número de veículos, apresentando ainda condições de segurança;

. Serviços:

Existência e qualidade dos serviços de apoio tais como lanchonete/restaurante, hotel, sanitários, borracheiros etc.

. Movimento Comercial:

Preferiu-se os postos com maior movimento, por entender-se que este fator funciona como uma síntese dos anteriores.

. Serviço de Informações Sobre Fretes:

A maioria dos postos visitados oferece algum tipo de informação sobre fretes aos motoristas. Preferiu-se os postos nos quais a informação é prestada diretamente pela administração do posto, seguido daqueles que possuem escritórios de empresas transportadas. Evitou-se aqueles onde há ação intensa dos "chapas".

QUADRO 4

CARACTERÍSTICAS DOS POSTOS DE ABASTECIMENTO DA GRANDE VITÓRIA

NÚMERO	NOME DO POSTO	PÁTIO		INFRA-ESTRUTURA					TRAT. ACESSO	LOCALIZ. ESTRATÉGICA	MOVIMENTO COMERCIAL	PRESENÇA CIF (ESPECIFICAR)
		DIMENSÃO	TIPO PISO	SANIT.	LANCH.	HOTEL	MEC	BORRAC.				
06	Laranjeiras (SHELL)	M	PL	R	R	NE	B	B	B	B	5	T
11	13 de Maio (ESSO)	G	PL	R	R	NE	B	B	B	B	5	T
07	7 Belo (SHELL)	M	T - PL	M	M	NE	B	M	B	B	4	T
08	Garoupa (PETROBRÁS)	M	PL	R	R	NE	B	B	B	B	4	P-T
01	Planalto (TEXACO)	M	PL	B	B	NE	NE	NE	B	B	4	T
03	Karapina (PETROBRÁS)	G	PL	M	M	M	R	R	B	B	4	P
04	Ceolin (ESSO)	G	PL-T	M	M	R	M	M	B	B	4	Não opera
02	Triângulo (ESSO)	G	PL	B	B	M	R	B	B	B	3	Desativada
09	Ipiranga	G	PL	R	R	NE	B	B	B	B	3	T
10	Tupinambá (ESSO)	G	PL	R	M	NE	B	B	B	B	3	T
Postos Prioritários: 06 e 11												

P - Pequeno
M - Médio
G - Grande

A - Asfalto
T - Terra
Pl - Paral.
O - Outros

B - Bom
M - Médio
R - Ruim
NE - Não Existe

B - Bom
M - Médio
R - Ruim

P - Operada pelo posto
S - Operada pelo sindicato
T - Operada por Emp. Transp.

QUADRO 5
CARACTERÍSTICAS DOS POSTOS DE ABASTECIMENTO DE LINHARES

NÚMERO	NOME DO POSTO	PÁTIO		INFRA-ESTRUTURA					TRAT. ACESSO	LOCALIZ. ESTRATÉGICA	MOVIMENTO COMERCIAL	PRESENÇA CIF (ESPECIFICAR)	
		DIMENSÃO	TIPO PISO	SANIT.	LANCH.	HOTEL	MEC	BORRAC.					
01	Posto N. S. de Fátima (ESSO)	P	PL	NE	NE	NE	R	B	B	B	2	Não opera	
02	Posto Lagoa (TEXACO)	G	PL	B	B	B	NE	M	B	B	4	P	
03	Posto Coqueiro (TEXACO)	M	PL	M	R	NE	M	M	B	B	2	P	
04	Posto Dadinho (ATLANTIC)	G	PL	B	B	NE	B	B	B	B	2*	P	
05	Posto Juparanã (PETROBRÁS)	M	PL	M	B	NE	M	M	B	B	3	P	
06	Posto N.S. Conceição (ESSO)	G	PL	B	NE	B	M	M	B	B	2	P	
07	Posto Timuibão (ESSO)	G	PL	R	M	NE	NE	B	B	B	3	P	
Posto Prioritário: 02												OBS: em reforma	
		P - Pequeno M - Médio G - Grande	A - Asfalto T - Terra PL - Paral. O - Outros	B - Bom M - Médio R - Ruim NE - Não Existe						B - Bom M - Médio R - Ruim			P - Operada pelo posto S - Operada pelo sindicato T - Operada por Emp. Transp.

QUADRO 6
 CARACTERÍSTICAS DOS POSTOS DE ABASTECIMENTO DE COLATINA

NÚMERO	NOME DO POSTO	PÁTIO		INFRA-ESTRUTURA					TRAT. ACESSO	LOCALIZ. ESTRATÉGICA	MOVIMENTO COMERCIAL	PRESENÇA CIF (ESPECIFICAR)	
		DIMENSÃO	TIPO PISO	SANIT.	LANCH.	HOTEL	MEC	BORRAC.					
01	Posto Ipiranga	P	PL	R	NE	NE	NE	M	B	M	2	P	
02	Posto Arnaldo (TEXACO)	M	PL	M	NE	NE	M	B	B	M	4	P	
03	Posto Girassol (SHELL)	M	PL	M	M	B	NE	M	B	M	3	P	
Posto Prioritário: 02													
		P - Pequeno M - Médio G - Grande	A - Asfalto T - Terra PL - Paral. O - Outros	B - Bom M - Médio R - Ruim NE - Não Existe						B - Bom M - Médio R - Ruim			P - Operada pelo posto S - Operada pelo sindicato T - Operada por Emp. Transp.

QUADRO 7
 CARACTERÍSTICAS DOS POSTOS DE ABASTECIMENTO DE CACHOEIRO DE ITAPEMIRIM

NÚMERO	NOME DO POSTO	PÁTIO		INFRA-ESTRUTURA					TRAT. ACESSO	LOCALIZ. ESTRATÉGICA	MOVIMENTO COMERCIAL	PRESENÇA CIF (ESPECIFICAR)	
		DIMENSÃO	TIPO PISO	SANIT.	LANCH.	HOTEL	MEC	BORRAC.					
01	Posto Jovino (ESSO)	M	PL	R	R	NE	NE	M	B	M	4	T	
02	Posto POP (PETROBRÁS)	P	PL	B	B	NE	R	B	B	B	4	P	
03	Posto Avenida (PETROBRÁS)	P	PL	M	R	NE	M	M	B	M	3	T	
04	Posto Shangri-lá (PETROBRÁS)	P	PL	R	M	NE	R	M	B	B	3	P	
Postos Prioritários: 01 e 02													
		P - Pequeno M - Médio G - Grande	A - Asfalto T - Terra Pl - Paral. O - Outros	B - Bom M - Médio R - Ruim NE - Não Existe						B - Bom M - Médio R - Ruim			
												P - Operada pelo posto S - Operada pelo sindicato T - Operada por Emp. Transp.	

3. MODELO DE FUNCIONAMENTO DAS CENTRAIS DE FRETE

Neste capítulo, serão dadas as diretrizes gerais de funcionamento das CIFs. As informações mais detalhadas sobre operacionalização serão fornecidas pelos Documentos **Manual de Operacionalização das Centrais de Informações de Fretes** e **Manual de Cadastramento**, em anexo.

3.1. GERENCIAMENTO

Tanto no Estado do Paraná como em Santa Catarina e na Bahia, as centrais de informação de fretes são administradas por departamentos vinculados à Secretaria Estadual de Transportes, sem qualquer participação de entidades do setor privado.

A diferença funcional, entre os modelos dos estados, está na maior centralização administrativa de Santa Catarina, onde existe um Comando Central de CIFs, dispondo de sistemas de controle de informações, o que dificulta a ocorrência de ações individuais de desvios ou omissões de informações, conquistando, por isso, maior confiança por parte dos transportadores autônomos.

Sugere-se a formação de um conselho consultivo formado por empresas transportadoras, transportadores autônomos e empresas fornecedoras de carga, de caráter regional, com participação nas formas de operação das centrais, como forma de estimular sua maior utilização.

3.2. OPERAÇÃO

3.2.1. CADASTRAMENTO

Para garantir maior segurança, operacionalidade e confiabilidade no sistema, é necessário o cadastramento prévio de todos os agentes envolvidos: transportadores, empresas transportadoras e fornecedores de carga. Dada a dinâmica do mercado, esse cadastramento deve ter prazo de validade determinado, sendo renovado periodicamente.

O cadastramento processa-se da seguinte forma:

. Transportador Autônomo:

Dirige-se pessoalmente a uma central e apresenta a documentação necessária. É elaborada e arquivada sua ficha cadastral, e lhe é fornecido um cartão de identificação, o qual deverá ser portado pelo transportador e apresentado quando este recorrer aos serviços da central.

. Empresa de Transporte de Carga:

Apresenta à central documentos dos veículos de sua propriedade que se pretendam utilizar nos serviços da CIF e presta informações adicionais; a central além de elaborar a ficha cadastral da empresa, fornece à mesma um cartão de identificação para cada veículo, o qual deverá ser apresentado pelo motorista, quando se apresenta à Central para utilização de seus serviços.

. Empresa Fornecedora de Carga:

Apresentará a Central, diretamente ou por telefone, as informações necessárias à elaboração da ficha, que permanecerá arquivada recebendo a empresa documento comprobatório de seu cadastramento.

Sugere-se visitas pessoais às empresas transportadoras e fornecedoras de carga para cadastramento, com explicação prévia do funcionamento e benefício da implantação das Centrais de Fretes.

3.2.2. NEGOCIAÇÃO DA CARGA

Envolve quatro fases distintas:

. Recebimento de Oferta de Carga:

Feita diretamente, ou através de telefone ou telex, por empresas cadast
radas na Central;

. Registro de Oferta:

A oferta de cargas será registrada em ficha própria, formando a Bolsa
de cargas, que ficará disponível ao usuário para consulta e escolha,
constando informações como espécie da carga, tonelagem, origem/destino,
preço/tonelada, condições de pagamento, etc.

. Procura de Cargas:

O transportador, autônomo ou não, consulta diretamente, ou por telefone,
à Bolsa de Cargas.

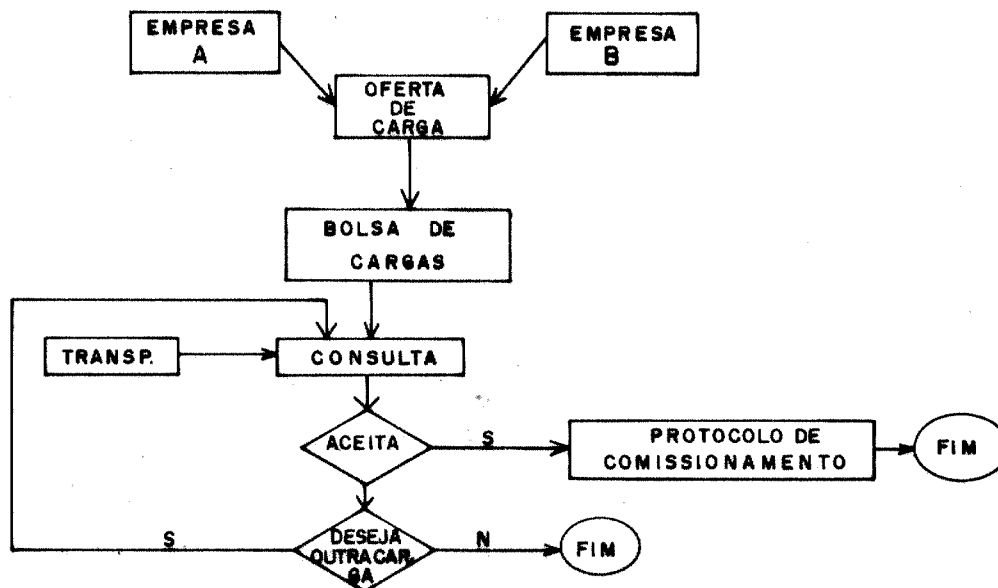
Para consulta direta, o motorista deverá apresentar o respectivo cartão
de identificação; por telefone, deverá fornecer seu número de registro o
qual será checado junto ao Cadastro. Após a confirmação, recebe as
informações desejadas sobre a Bolsa de Cargas.

. Agenciamento de Cargas:

Após a escolha pelo transportador, o funcionário da central confirmará
à existência ainda de carga, promovendo o contato entre os interessados,
para os acertos finais. Estabelecido o acordo, o funcionário da Central
preencherá um protocolo de comissionamento, que identificará o motorista
junto ao embarcador da mercadoria.

Caso não haja acordo, a carga ficará em disponibilidade na Bolsa e o
transportador escolherá outra carga, se assim o desejar

SIMPLIFICADAMENTE:



3.3. IMPLANTAÇÃO

3.3.1. INSTALAÇÕES FÍSICAS

Sempre que possível, deve-se aproveitar instalações disponíveis nos postos de abastecimento. Vários postos visitados, visando o movimento adicional de veículos atraídos pela CIF, mostraram interesse em colocar à disposição instalações existentes. Caso não seja possível, deve-se adotar o sistema de casas pré-fabricadas.

3.3.2. PESSOAL

Cada CIF deverá funcionar com:

- . 1 encarregado (2º grau desejável)

- . 2 auxiliares (com prática em datilografia)

A experiência de Santa Catarina mostra a conveniência de ser o encarregado uma pessoa ligada ao transporte de carga, como por exemplo, ex-caminhoneiros.

Para o escritório central serão necessários:

- . 1 coordenador (nível superior)
- . 2 auxiliares técnicos
- . 1 auxiliar administrativo

3.3.3. EQUIPAMENTOS E MATERIAIS PERMANENTES

Numa primeira fase, com operação manual do sistema, haveria necessidade, no mínimo de:

Para Escritório Central:

- . 01 equipamento de telex
- . 02 aparelhos telefônicos, sendo um direto e outro "Código de Serviços Especiais".
- . 03 mesas de escritório
- . 03 cadeiras
- . 02 mesas para telefone
- . 01 mesa para telex
- . 01 armário
- . 01 arquivo vertical
- . 01 sofá para recepção
- . 01 quadro de avisos
- . 02 máquinas de datilografia
- . 02 calculadoras eletrônicas
- . 01 microcomputador de 16 Bit's

Para cada Central de Fretes:

- . 01 equipamento de telex
- . 02 aparelhos telefônicos, "Código de Serviços Especiais"
- . 02 arquivos de mesa
- . 03 mesas de escritório
- . 03 cadeiras
- . 01 balcão para atendimento
- . 01 máquina de datilografia
- . 01 máquina de somar com impressora

3.3.4. PUBLICIDADE

Deverá ser iniciada anteriormente à implantação da CIF, dirigida especialmente aos transportadores e fornecedores de cargas. A campanha publicitária compreenderá:

- . divulgação em rádio, nos horários e programas mais ouvidos por caminhoneiros.
- . anúncio em jornais de grande circulação.
- . distribuição de panfletos e cartazes sobre a CIF, em postos de abastecimento, sindicato de transportadores, postos de polícia rodoviária, de fiscalização de receita, entre outros.
- . distribuição de brindes (chaveiros, adesivos, etc) aos 1^{os} transportadores e fornecedores cadastrados.
- . cobertura jornalística (jornais, rádio e televisão) da inauguração da CIF.

3.4. EMISSÃO DE RELATÓRIOS

A emissão de relatórios sobre o funcionamento das CIFs é importante não só para avaliação de sua adequabilidade, como também para conhecimento dos fluxos de mercadorias no Estado e na região.

Supondo que já na primeira fase de implantação será possível contar-se com um microcomputador no escritório central para tratamento das informações, fez-se uma listagem das informações desejáveis, que serão apresentadas sob a forma de quadros.

Recomenda-se a emissão de relatórios trimestrais e um relatório anual de atividades das CIF, este último com análises de desempenho mais detalhadas.

3.4.1. RELATÓRIO TRIMESTRAL - FORMA BÁSICA

1. CADASTRAMENTO DE FORNECEDORES E TRANSPORTADORES

CIF	TRANSPORTADOR AUTÔNOMO		EMPRESAS TRANSPORTADORAS		FORNECEDORES DE CARGA	
	TRIMESTRE	ACUM.	TRIMESTRE	ACUM.	TRIMESTRE	ACUM.
TOTAL						

2. TONELAGEM DISPONÍVEL E COMISSIONADA

CIF	MES 1		MES 2		MES 3		TRIMESTRE				
	DISP	COMIS	DISP	COMIS	DISP	COMIS	DISP.	%	COM.	%	DISP. COM. %

TOTAL

3. ATENDIMENTO A TRANSPORTADORES

a) Transportadores que procuram a CIF

CIF	MES 1				MES 2				MES 3				TRIMESTRE			
	DIRETO		INDIRETO		DIRETO		INDIRETO		DIRETO		INDIRETO		DIRETO		INDIRETO	
	PROC	ATEND	PROC	ATEN	PROC	ATEND	PROC	ATEN	PROC	ATEND	PROC	ATEN	PROC	ATEN	PROC	ATEND

TOTAL

b) Transportadores atendidos com carga

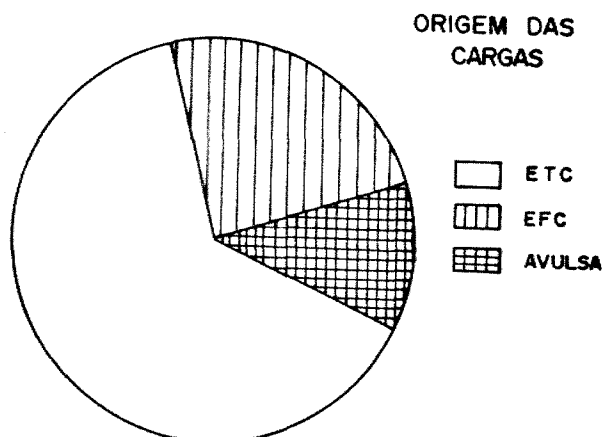
CIF	AUTÔNOMOS				EMPRESAS TRANSPORTADORAS				TOTAL	
	Nº	%	TON	%	Nº	%	TON	%	Nº	TON

TOTAL										
-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--

4. DISCRIMINAÇÃO DA ORIGEM DAS CARGAS OFERECIDAS/COMISSIONADAS

CIF	CARGAS OFERECIDAS						CARGAS COMISSIONADAS					
	EFC	%	ETC	%	AVULSA	%	EFC	%	ETC	%	AVULSA	%

TOTAL												
-------	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--



ETC - empresa de transporte comercial - "transportadora"

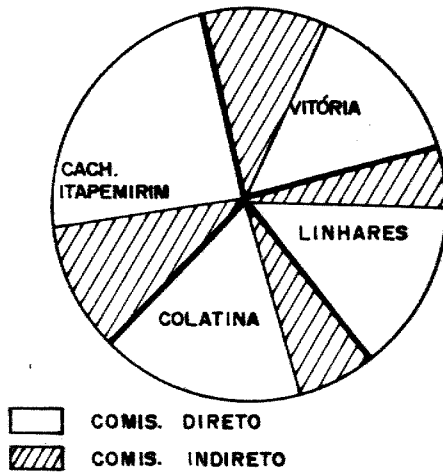
EFC - empresa fornecedora de carga

AVULSA - empresas ou pessoas físicas não cadastradas que se utilizam da central.
Ex: mudanças.

5. ACORDOS DE CARGAS EFETUADOS

CIF	MES 1			MES 2			MES 3			TRIMESTRE		
	DIRETO	IND	TOTAL	DIRETO	IND	TOTAL	DIRETO	IND	TOTAL	DIRETO	IND	TOTAL

TOTAL



6. VALORES DOS FRETES

CIF	MES 1 Cz\$/ton. Km	MES 2 Cz\$/ton. Km	MES 3 Cz\$/ton. Km	MÉDIA TRIMESTRE Cz\$/ton. Km
-----	-----------------------	-----------------------	-----------------------	---------------------------------

MÉDIA

7. DISTÂNCIA PERCORRIDA ATÉ OBTENÇÃO DE CARGAS

CIF	NÚMERO DE TRANSPORTADORES							
	0-19	20-29	30-39	40-49	50-69	70-89	90-120	+ 120

 TOTAL

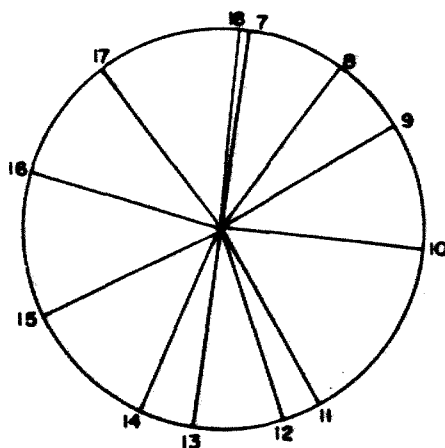
 MÉDIA GLOBAL =

 DISTÂNCIA TOTAL PERCORRIDA =

8. HORÁRIO DE EXPEDIÇÃO DE CARGAS

CIF	NÚMERO COMISSIONAMENTOS/FAIXA HORÁRIA										
	7-8	8-9	9-10	10-11	11-12	12-13	13-14	14-15	15-16	16-17	17-18

 TOTAL



Nº COMISSIONAMENTOS / FAIXA HORÁRIA

9. ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL (litros)

CIF	MES 1	MES 2	MES 3	MES 4	TOTAL L-Cz\$
-----	-------	-------	-------	-------	--------------

TOTAL

*considera-se que o caminhão que trafega no Estado, percorre em média 90km de distância para obter uma carga.

**Consumo de combustível = 0,26l/Km.

10. FREQUÊNCIA DE UTILIZAÇÃO DAS CIFs (Durante o Trimestre):

a) Transportadores Autônomos

Nº de vezes que se utiliza das CIFs

UTILIZAÇÃO CIF	0	1	2	3	4	5	+ 5	TOTAL
-------------------	---	---	---	---	---	---	-----	-------

TOTAL

b) Empresas Fornecedoras de Cargas

UTILIZAÇÃO CIF	0	1	2	3	4	5	+ 5	TOTAL
-------------------	---	---	---	---	---	---	-----	-------

TOTAL

c) Empresas Transportadoras

UTILIZAÇÃO	0	1	2	3	4	5	+ 5	TOTAL
CIF								

TOTAL

11. TRÁFEGO DE COMUNICAÇÃO

UTILIZAÇÃO	TELEFONEMAS EMITIDOS/RECEBIDOS			TELEFONEMAS EMITIDOS/RECEBIDOS		
	LOCAIS	INTERMUN.	INTEREST.	LOCAIS	INTERMUN.	INTEREST.
CIF						

TOTAL

12. CARGAS MAIS TRANSPORTADAS - POR ESPÉCIE E TIPO

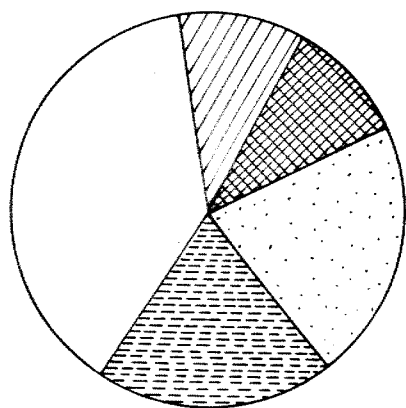
a) Espécies Mais Transportadas

CIF	ESPÉCIES MAIS TRANSPORTADAS								
	ESP	TON	% TOTAL	ESP	TON	% TOTAL	ESP	TON	% TOTAL

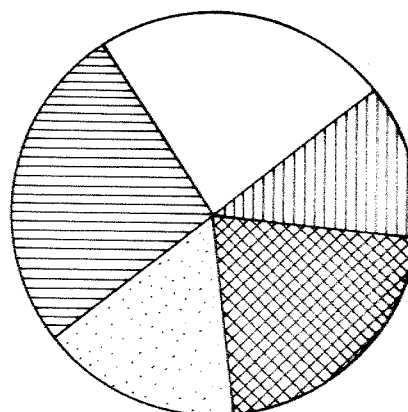
b) Tipos de Carga



CIF	CAIXARIA		GRANEL		FARDO		SACOS		OUTROS	
	TON	%	TON	%	TON	%	TON	%	TON	%

TOTAL



 CAFÉ
 PROD. SIDER.
 MILHO
 CACAU
 OUTROS



 OUTROS
 SACO
 FARDO
 CAIXARIA
 GRANEL

13. FLUXOS DE CARGA

ORIGEM	DESTINO	ESPÉCIE DE CARGA	TONELADA OFERECIDA	TONELADA COMISSIONADA	$\frac{\text{TON. OFER.}}{\text{TON. COMIS. \%}}$

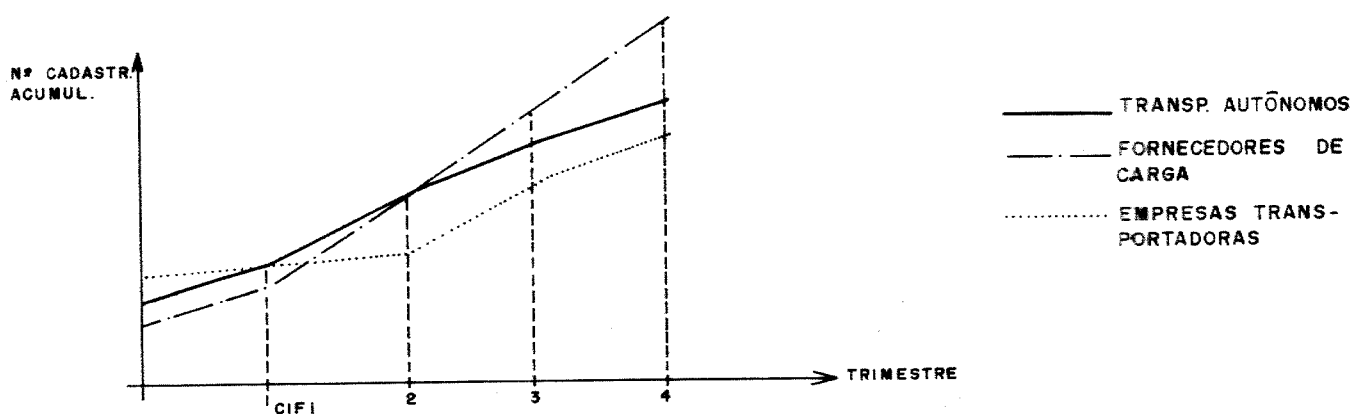
14. FLUXO DE PRODUTO

ESPÉCIE DE CARGA	ORIGEM	DESTINO	TONELADA OFERECIDA	TONELADA TRANSPORTADA	$\frac{\text{TONEL. OFER.}}{\text{TON. TRANSP. \%}}$

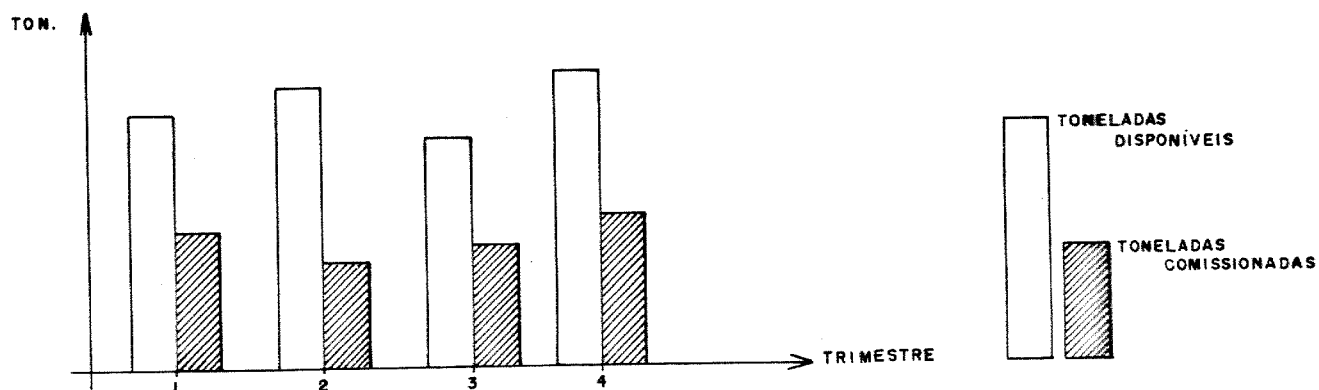
3.4.2. RELATÓRIO ANUAL - FORMA BÁSICA

O relatório anual deverá conter um resumo dos relatórios trimestrais do período que abrange, bem como proceder uma avaliação dos parâmetros. Recomenda-se a utilização de gráficos, de forma a uma melhor visualização do desempenho, como por exemplo:

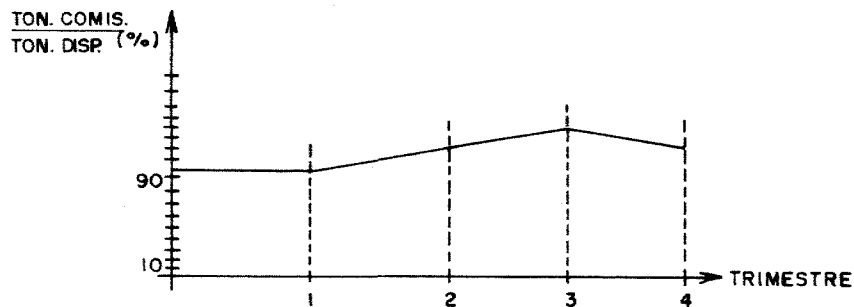
1. CADASTRAMENTO DE FORNECEDORES E TRANSPORTADORES



2. TONELADAS DISPONÍVEIS/COMISSIONADAS

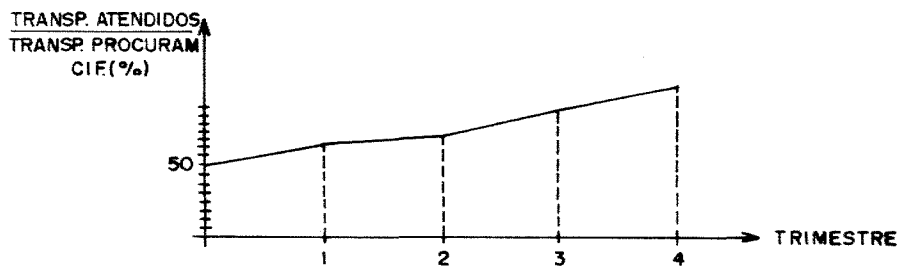


Taxa de Utilização das CIFs (Tonelada Comissionadas/Tonelada Disponíveis)

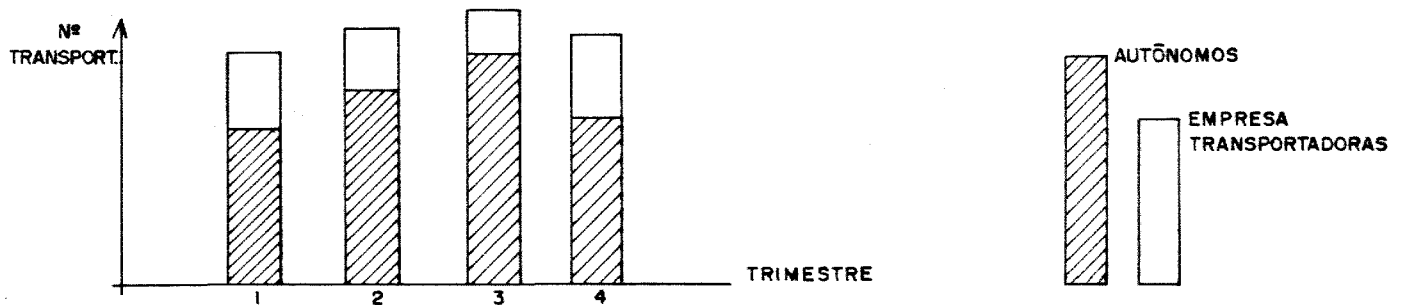


3. ATENDIMENTO A TRANSPORTADORES

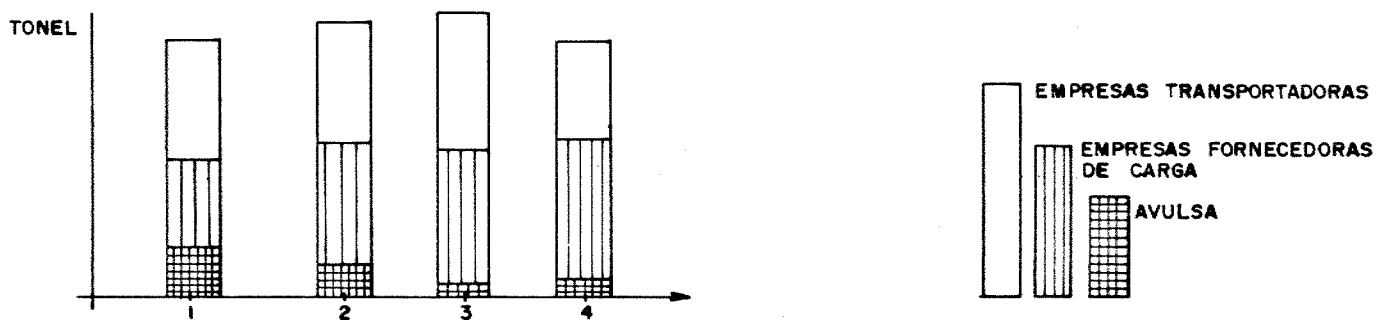
a)



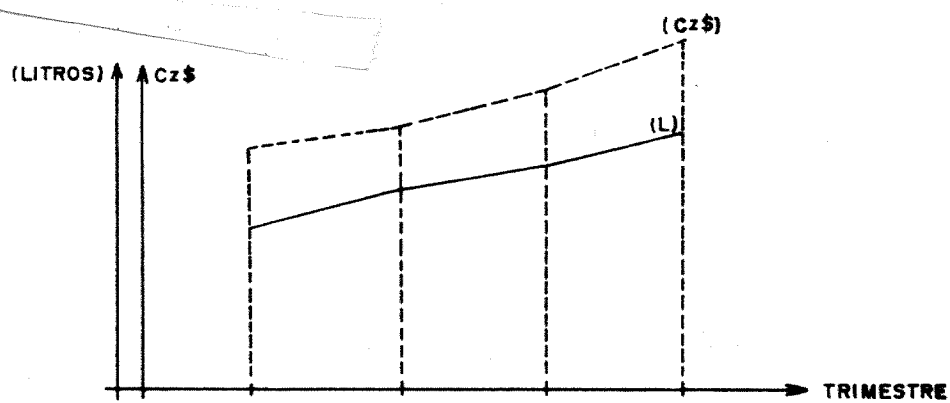
b) Transportadores Atendidos Com Carga



4. ORIGEM DAS CARGAS OFERECIDAS



5. ECONOMIA DE COMBUSTÍVEL



4.

SUGESTÕES E RECOMENDAÇÕES

-
- . Contatos prévios com as entidades participantes do sistema, tais como Sindicatos e Federações de Indústria, Comércio, Empresas Transportadoras e Transportadores Autônomos;
 - . Formação de Conselhos Regionais de CIF, com a participação das entidades citadas no item anterior;
 - . Implantação gradual do sistema;
 - . Seleção e treinamento adequado de pessoal, principalmente os operadores de CIF;
 - . Acompanhamento e fiscalização sistemáticos, diários, do sistema;
 - . Interligação com outras redes de CIFs existentes no país;
 - . A partir dos dados operacionais das CIFs, análise de conveniência da implantação de novas unidades;
 - . Elaboração de estudos que permitam uma melhor análise de adequabilidade e economicidade das CIFs: quantidade economizada de combustível, volume de carga produzida na região/volume oferecido na CIF, etc.

5.

BIBLIOGRAFIA

Ministério dos Transportes, Departamento Nacional de Estradas de Rodagem, Diretoria de Transportes de Cargas - Programa de Desenvolvimento do Setor Transportes - Projeto: Sistema de Centrais de Fretes, 1987.

Governo do Estado do Paraná - Secretaria de Estado dos Transportes - Departamento dos Serviços de Transporte Comercial - Centrais de Informações de Fretes.

Governo do Estado de Minas Gerais - Secretaria de Estado dos Transportes - Superintendência dos Transportes Terrestres - Sistema de Informações para o transporte rodoviário de cargas - SINTROC, 1987.

Instituto Jones dos Santos Neves - Estudos Populacionais para cidades, vilas e povoados do Espírito Santo 1985-2010.

Instituto Jones dos Santos Neves - Programa de Desenvolvimento Regional Integrado - Relatórios Municipais.

Instituto Jones dos Santos Neves - Plano Diretor de Transportes Urbanos da Grande Vitória - Estudo sobre Transporte de Cargas.

