

## NÓ LOGÍSTICO

# GARGALO



Com uma infraestrutura portuária e aeroportuária longe da ideal, Espírito Santo vê produção local ser exportada por outros Estados

BEATRIZ SEIXAS  
[bseixas@redgazeta.com.br](mailto:bseixas@redgazeta.com.br)

O Espírito Santo é referência nacional na produção de café, mamão e rochas ornamentais. Os clientes estão espalhados por todo o planeta, e é aí que reside o problema. Na hora de exportar a sua própria produção, a tão citada vocação logística capixaba, que deveria servir a todo o Brasil, se mostra preocupantemente carente, minando a competitividade do Estado e também do país. Os números do comércio exterior são reveladores. De toda a carga de café e rochas vendida para países mundo afora, 90% saem por terminais portuários de outros Estados. Apenas 10% saem pelo Porto de Vitória.

O motivo para o envio das commodities a partir de portos de outros Estados está ancorado na falta de infraestrutura, que nas últimas décadas tem contribuído cada vez mais para aumentar os custos e o tempo de transporte das mercadorias e, conseqüentemente, reduzir a competitividade local. No ano passado, por exemplo, 20% das cargas saíam diretamente do Porto de Vitória.

No caso do café, o envio para o exterior, especial-

mente para Estados Unidos, Alemanha, Turquia e Líbano, acontece a partir de terminais de Santos, com operações de transbordo, e do Rio de Janeiro, por meio de rodovia. “O Espírito Santo é o 2º maior produtor de café. E mesmo com uma participação de 8% nas exportações totais do grão, menos de 1% é escoado pelo Estado. Fora que ainda perdemos a oportunidade de movimentar a produção de Minas Gerais”, reclama o presidente do Centro de Comércio de Café de Vitória, Jorge Luiz Nicchio. Segundo ele, o valor de cada saca tem alta de R\$ 6 com essa operação. Com isso, só neste ano, o custo extra soma R\$ 10 milhões. Sem falar do tempo a mais do produto em trânsito: 10 dias.

Drama semelhante é enfrentado pelo segmento de rochas ornamentais. A superintendente do Centrrochas, Olivia Tirello, conta que a carga capixaba tem que ser enviada por cabotagem para o Porto de Santos. Um aumento de US\$ 500 por contêiner. A executiva explica que o envio dos produtos pelo Porto de Vitória esbarra na limitação do terminal para movimentar na-

vios maiores e com a plena capacidade de carga. “Por isso, esperamos ansiosamente o fim da dragagem. Ela sozinha não resolve, mas traz certo alívio enquanto esperamos um novo terminal de contêiner.”

Outro segmento que enfrenta limitações no gargalo logístico é o mamão. Mas desta vez por conta da pouca estrutura aeroviária. A fruta é transportada por caminhões até os terminais no Rio de Janeiro (Galeão) e São Paulo (Guarulhos), de onde é enviada para países da União Europeia, do Mercosul, além de Estados Unidos e Emirados Árabes.

Pelos cálculos da Associação Brasileira dos Produtores e Exportadores de Papaya, se o mamão fosse exportado pelo Aeroporto de Vitória, o quilo ficaria 10 centavos mais barato, uma redução de 20% do valor total. O tempo de viagem – hoje de quatro dias desde a saída do caminhão da empresa até os supermercados – também cairia. Caso o Estado contasse com um aeroporto capaz de receber aeronaves cargueiras de maior porte e que realizassem rotas internacionais, a economia seria de cerca de 24 horas.

### REALIDADE EM NÚMEROS



#### CAFÉ

O ES é o 2º maior produtor

**Principais destinos:**

**EUA, Alemanha, Turquia, Líbano.**

**90%** das exportações são concluídas a partir de outros portos, principalmente Santos (SP). Com o transporte direto, o custo por saca de café diminuiria **R\$ 6**. Além disso, o tempo de trânsito da carga cairia em média 10 dias

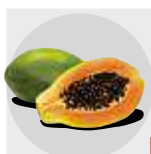


#### ROCHA

De janeiro a setembro de 2016, o Estado exportou **US\$ 750 milhões em rochas**

**Destinos: EUA, México e Canadá**

**90%** das rochas exportadas do Estado saem por cabotagem. **US\$ 500:** é quanto a operação encarece com a falta de infraestrutura



#### MAMÃO

O ES é o maior exportador da fruta no país

**Principais destinos:**

**União Europeia, EUA e Emirados Árabes**

**12 mil toneladas** de mamão são exportadas anualmente. **100% do mamão** capixaba exportado é enviado para outros países por aeroportos de outros Estados. **R\$ 0,10:** é quanto o quilo do mamão ficaria mais barato se fosse exportado pelo Aeroporto de Vitória

Infografia | Genildo

## Cenário tende a mudar

➤ A Infraero e a Codesa informaram que a expectativa é de que o atual cenário logístico passe por mudanças e os terminais aeroportuário e portuário ofereçam mais opções para escoamento das cargas. O presidente da Codesa Luis Claudio Montenegro reconhece as restrições do Porto de Vitória. “Ao longo do tempo, os navios aumentaram o porte, só que o nosso porto ficou sem dragagem. Mas estamos resgatando a profundidade com a dragagem, que finaliza em 2017. E já estamos conversando com outros países, como a China, para termos rotas diretas”. Já a Infraero diz que tem estrutura para cargas e que o Aeroporto de Vitória faz um voo direto para Miami. Segundo o órgão, a companhia em conjunto com o governo do Estado está prospectando produtos para serem escoados pelo novo terminal, mas que a efetivação dessas rotas depende do interesse de companhias aéreas.

NÓ LOGÍSTICO

# Saída para fim das amarras só com investimentos

**Destruar obras é importante para Estado conquistar o mercado exterior**

Investimentos em infraestrutura são o único meio para que o Espírito Santo consiga sair das amarras que impedem o avanço do comércio exterior.

Obras planejadas, como a duplicação da BR 262 e a construção de novas malhas ferroviárias, se saírem do papel, vão facilitar a conexão com os terminais portuários e permitir que o Estado passe a vender para fora não só a sua produção, mas como de Estados vizinhos, do Centro-Oeste, por exemplo, e Minas Gerais.

A finalização da construção do novo Aeroporto de Vitória e as obras de dragagem no Porto de Vitória também vão contribuir para aumentar a competitividade na área logística.

Segundo o professor da



Obras no Aeroporto de Vitória: novo terminal pode aumentar a competitividade do ES

MARCELO PREST

Fucape, Bruno Funchal, esses projetos em andamento vão criar estímulos para que as empresas possam escoar ou receber as mercadorias nos portos capixabas. “Hoje é muito caro vir para cá. Com cer-

teza, com as novas obras, os custos vão cair e estimular a saída e entrada de mercadorias pelos nossos portos”, diz ao acrescentar ainda que a movimentação de um contêiner no Espírito Santo é 2 mil dólares

mais caros aqui do que em portos de outros Estados.

Para o professor de mestrado de Engenharia e Desenvolvimento Sustentável a Ufes, Alvim Borges, o Estado tem uma vocação de prestação de serviço de

comércio exterior, fundamentada pelo Fundap. Porém, é basicamente um exportador de commodities. “Não temos uma indústria de consumo para a exportação. Exportamos o que vai servir de base para outras indústrias. A ausência de diversificação de produtos de exportação, especialmente containerizados, não estimula que o Espírito Santo seja um hub de produtos com uma linha para diversos locais do mundo”, afirma.

Segundo ele, o fim do Fundap agravou os problemas, já que mais de 90% dos produtos importados pelo Espírito Santo iam depois para São Paulo. “Quando acabou o Fundap ficamos a 1.000 quilômetros do nosso produto de importador. Antes o ganho financeiro compensava o custo logístico. Só que hoje não temos ganho financeiro que compense trazer mercadorias para cá”.

OPINIÃO DA GAZETA

**Cenário que envergonha**

“Há décadas o Espírito Santo, Estado que se propõe a ser polo logístico do país, parece de maneira dramática neste quesito. Os acanhados porto e aeroporto estão, há anos, em intermináveis obras. As rodovias, apesar da concessão da 101, seguem paradas no tempo. A ferrovia, da Vale, é quase 100% voltada ao minério. O cenário é de um Estado que, ano após ano, só faz minguar em termos de competitividade. É digno de vergonha ver 90% do café produzido aqui ser exportado por Rio e Santos. É prejuízo na veia. Além disso, toneladas de cargas que deveriam ser escoadas por portos decentes estão saturando, ainda mais, as já precárias rodovias. É um ciclo vicioso que precisa ser cortado.”