

# Estado tem 'superincentivo' para atrair empresas

O Governo do Estado criou um "superincentivo" para disputar empresas estratégicas, entre elas montadoras de veículos, com as demais unidades da federação, dentro da guerra fiscal que vem sendo deflagrada no país desde o início do ano. O novo incentivo, apresentado ontem pelo presidente do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bandes), Sérgio Borges, vigora desde a última terça-feira, quando foi aprovado pela Assembléia Legislativa. Para atrair essas empresas, o Estado passa a financiar, com juros subsidiados, até 12% do faturamento bruto mensal, por um prazo de 10 anos. Os 12% equivalem ao ICMS das empresas cabível ao Tesouro do Estado.

O "superincentivo" está embutido no Fundo de Desenvolvimento do Espírito Santo (Fundes), que se encontrava desativado. "O Governo alterou vários artigos da legislação que regulamenta este fundo, para criar, com isso, um incentivo mais poderoso", destacou Borges. Ele revelou que o benefício será concedido somente aos empreendimentos estratégicos, a partir do momento em que iniciarem a sua operação no Estado. Como empreendimentos estratégicos, pretendidos pelo Governo, citou montadoras de veículos, as serrarias da Aracruz Celulose e empresas de eletroeletrônicos.

"O objetivo é facilitar a atração de empresas capazes de contribuir para a expansão da economia capixaba e

e elevar substancialmente a base tributária do Governo do Estado", salientou. Borges informou que a criação do novo incentivo está sendo comunicada a investidores, como a Aracruz Celulose e a Asia Motors. "Talvez possamos reverter a intenção da Aracruz de construir a sua primeira serraria no Sul da Bahia".

## Chances

As chances de o Estado ficar com a montadora da Asia Motors, em sua opinião, são maiores agora, tanto que o Gabinete do governador está agendando nova rodada de negociação com representantes do grupo coreano, para apresentar o novo incentivo. O assessor da presidência do

Bandes, Dignaldo Grasseli, que também participou ontem da apresentação do "superincentivo", explicou que na prática a sua mecânica consiste em devolver à empresa, na forma de financiamento de giro, 75% do ICMS gerado nas vendas. Ou seja, será retida apenas a parcela de 25% do imposto que cabe aos municípios. O empreendedor terá 10 anos de prazo para pagar o empréstimo, a custos bem menores que os de mercado: 6% de juros reais ao ano, mais correção com base em índice oficial. Este índice, no entanto, será passível de negociação.

Grasseli salientou que o Estado não perde nada com este incentivo, porque, ao contrário do que ocorre com o Fundo de Recuperação Eco-

nômica do Espírito Santo (Funres), não vai liberar dinheiro para a implantação de empresas. "O Fundes hoje está zerado. O Governo simplesmente permitirá o financiamento do imposto futuro, um dinheiro que só será gerado depois que a empresa estiver operando no território capixaba. O ICMS será recolhido para o Fundes, que depois promoverá o repasse do financiamento".

## Fundos

O assessor acrescentou que este era o incentivo que faltava para o Estado se equiparar aos demais, na guerra por empreendimentos. "O Fundap (Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias) atende apenas as empresas de comércio ex-

terior. O Funres, por sua vez, está direcionado para o fomento do setor tradicional da economia e não tem dotação para atrair empreendimento de maior porte. Nossos incentivos estavam defasados em relação aos dos outros Estados, principalmente os do Nordeste e os do Sul. Agora contamos com um arsenal melhor para competir".

O novo incentivo será gerido, via Fundes, por um Conselho Especial de Incentivo, a ser nomeado por ato do governador Vitor Buain, formado paritariamente por representantes das secretarias da Fazenda e da Agricultura, do Bandes e das federações patronais e de trabalhadores. A operação do Fundes caberá ao Bandes.

# Barra do Riacho pode concentrar cargas do país

01  
-III  
40 José Antônio Sarcinelli

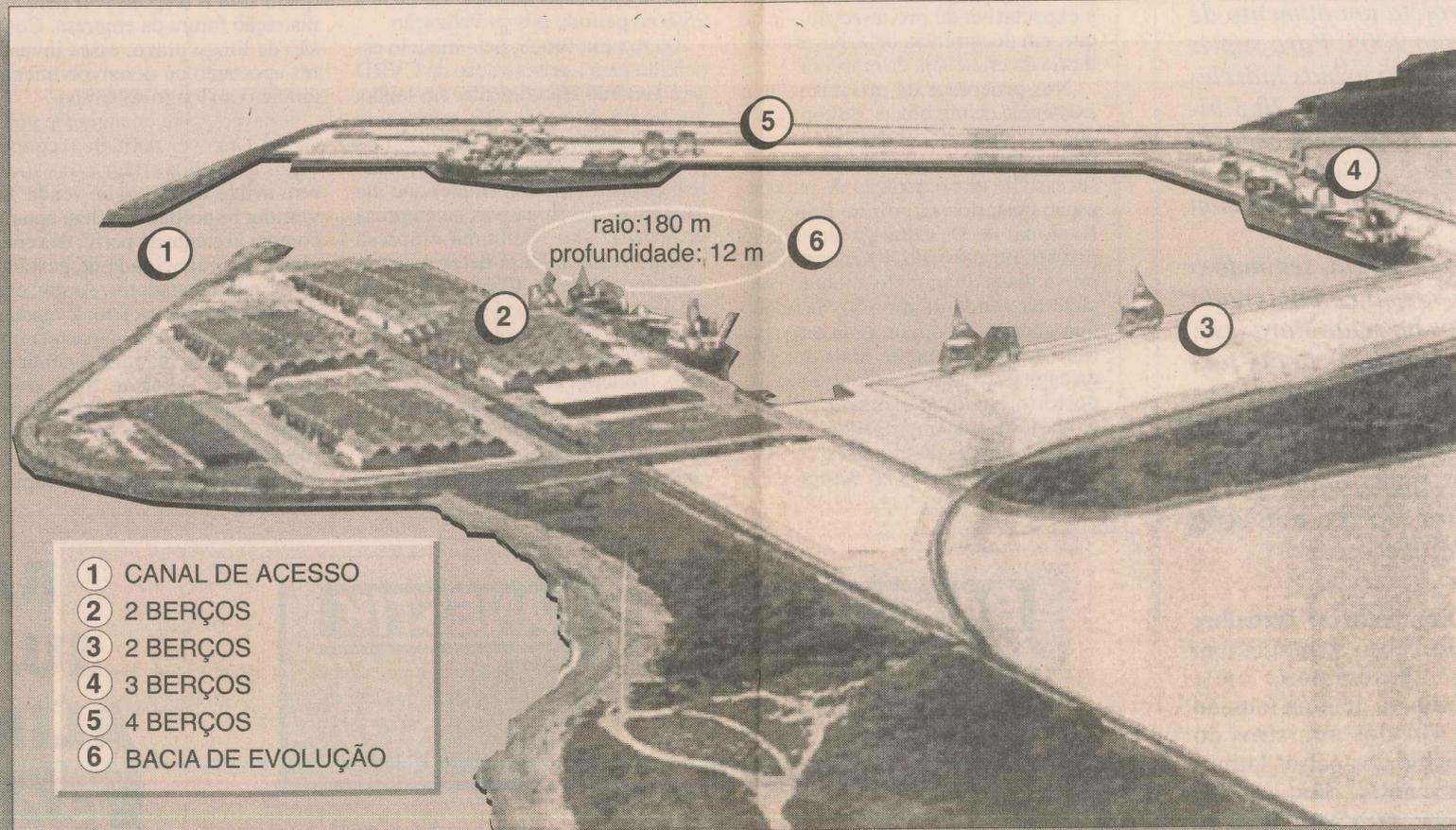
O porto de Barra do Riacho pode vir a assumir o papel de terminal concentrador de cargas do país, interligando-se diretamente aos grandes portos europeus e asiáticos, deixando para trás concorrentes como Sepetiba ou mesmo Santos, segundo avaliação do presidente da Associação Brasileira de Terminais Privados (ABTP), Osmar Luiz Rebelo de Oliveira. Para que isso ocorra, é preciso, no entanto, em sua avaliação, que haja "pressa" na ocupação do porto. "Quem sair na frente e apresentar qualidade de atendimento, levará grande vantagem", afirmou.

O prognóstico otimista sobre o futuro de Barra do Riacho foi apresentado por Rebelo, na última segunda-feira, durante participação no Seminário Senado Federal - Corredor Centroleste, promovido pela Rede Gazeta. Apesar de o porto capixaba não contar em sua interlândia com o mesmo nível de atividade econômica que Sepetiba, o dirigente acredita que ele não enfrentará problemas para superar o terminal fluminense. A economia mineira, a segunda maior do país, conforme disse, tem volume de cargas suficiente para viabilizar Barra do Riacho.

"A melhor ferrovia do país e da América Latina, a Estrada de Ferro Vitória a Minas, une o porto capixaba à capital de Minas Gerais. Este Estado detém fatia importante das exportações brasileiras e pode escoá-las pelo Espírito Santo. Não há portanto problema de retaguarda econômica para Barra do Riacho". Rebelo lembrou que com o acirramento da competição em todos os setores, por conta da globalização econômica, as distâncias são mais facilmente vencidas e o sucesso de um porto está mais ligado à sua capacidade de atender com qualidade e custo baixo as necessidades de

## COMO FICARÁ O PORTO

PORTOCEL



- 1 CANAL DE ACESSO
- 2 2 BERÇOS
- 3 2 BERÇOS
- 4 3 BERÇOS
- 5 4 BERÇOS
- 6 BACIA DE EVOLUÇÃO

Editoria de Arte/ GENILDO

## Arrendamento antecipa obras portuárias

O diretor do Departamento de Portos do Ministério dos Transportes, Paulo Antônio Dantas Da Rin, afirmou em Vitória, onde participou do seminário "Senado Federal-Corredor Centroleste", promovido pela Rede Gazeta, que o processo de arrendamento das áreas portuárias está permitindo antecipar os investimentos prioritários exigidos pelo setor. Explicou que estes foram relegados a um segundo plano pelo Governo, devido à escassez de recursos. Da Rin informou que um estudo elaborado pelo Ministério em 1988 apontava para a necessidade de serem promovidos investimentos anuais de US\$ 700 milhões (R\$ 724,22 milhões).

Segundo o dirigente daquele setor ministerial, no ano passado os investimentos governamentais não passaram de US\$ 80 milhões (R\$ 82,77 milhões), em todo o país. "É para mostrar a vocês que a área portuária precisa de investimentos firmes, que fiz essa comparação. Só fiz isso para mostrar que nós precisaríamos naquela ocasião de US\$ 700 milhões/ano de investimento, e, que, com o programa de arrendamento de áreas e instalações, estamos conseguindo no ano de 1996 cerca de US\$ 615 milhões (R\$ 636,38 milhões) de investimento da iniciativa privada no sistema".

## Recursos

Da Rin contabilizou no Ministério dos Transportes a existência de 19 processos de licitações em andamento, pertencentes a áreas dos portos públicos brasileiros. O diretor disse que as 19 licitações totalizam um investimento global de "mais de US\$ 400 milhões (R\$ 413,84 milhões)". Da Rin prevê que até meados do ano que vem, os 18 meses de investimentos privados nas áreas portuárias pu-

## Porto vai operar com nove berços

O Porto de Barra do Riacho deverá operar no futuro com mais nove berços, além dos dois que compõem atualmente o terminal privativo da Aracruz Celulose e Cenibra, o Portocel, segundo projeto desenvolvido pelo Comperhib

enseada frontal à fábrica da Aracruz Celulose. O porto dispõe de píeres, canal de acesso e uma bacia de evolução de 180 metros de diâmetro e 12 metros de profundidade, capaz de receber navios com até 45 mil toneladas. As únicas

gramas de privatização, baseado em concessões, desenvolvido pelo Governo federal, com o objetivo de promover a modernização do setor.

O presidente da Codesa destacou que o edital de licitação já está pronto e se encontra em fase de análise

a modernização do setor, estabeleceu a abertura de licitação a partir do momento em que for protocolado na companhia docas da região o pedido de concessão", explicou o dirigente. A Vitória Aduaneira quer implantar um berço para dar

# Porto vai operar com nove berços

O Porto de Barra do Riacho deverá operar no futuro com mais nove berços, além dos dois que compõem atualmente o terminal privativo da Aracruz Celulose e Cenibra, o Portocel, segundo projeto desenvolvido pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A meta da empresa é ocupar a orla da baía de evolução do porto, além dos quase 800 mil metros quadrados de retroárea. Os investimentos, segundo o presidente da doca capixaba, Afonso Celso Andára da Silva, serão feitos gradativamente pela iniciativa privada, a partir da concessão do porto.

A expectativa do dirigente é de que a implantação de mais nove berços e dos equipamentos básicos (guindastes e armazéns, entre outros), além das obras na retroárea, demandarão cerca de R\$ 100 milhões de investimentos. Andára salientou que a Codesa não estabelecerá prazo para a complementação de Barra do Riacho. "Vamos exigir apenas uma movimentação mínima de cargas, capaz de gerar um determinado patamar de receita. A empresa — ou empresas — que vencer a licitação é quem definirá a escala de investimentos necessária para cumprir as metas estabelecidas".

Barra do Riacho está situado a 70 quilômetros de Vitória, numa

enseada frontal à fábrica da Aracruz Celulose. O porto dispõe de píeres, canal de acesso e uma bacia de evolução de 180 metros de diâmetro e 12 metros de profundidade, capaz de receber navios com até 45 mil toneladas. As únicas instalações existentes são as do Portocel, ocupando parte da ala norte do porto — dois berços e dois armazéns com capacidade estática cada de 40 mil toneladas.

No local são movimentadas anualmente cerca de 1,6 milhão de toneladas, basicamente celulose — o terminal privativo de Portocel escoava toda a produção da Cenibra e da Aracruz Celulose, o equivalente a 70% das exportações brasileiras de celulose de fibra curta, e promove o desembarque dos insumos utilizados por estas duas empresas. Por ano atracam no porto cerca de 120 navios.

## Concessão

Construído com recursos da extinta Portobrás, na década de 80, Barra do Riacho faz parte do complexo portuário público capixaba, que tem como expoentes os cais comerciais de Vitória e Vila Velha (Capuaba). Será o primeiro porto do Estado a ser transferido para a iniciativa privada, dentro do pro-

grama de privatização, baseado em concessões, desenvolvido pelo Governo federal, com o objetivo de promover a modernização do setor.

O presidente da Codesa destacou que o edital de licitação já está pronto e se encontra em fase de análise, há cerca de duas semanas, na procuradoria jurídica do Ministério dos Transportes. Andára explicou que por se tratar da primeira concessão nesta área, prefere desencadear a licitação somente após receber o sinal verde do órgão. "Tão logo o ministério aprove o modelo de edital, vamos promover a publicação no **Diário Oficial da União**".

Como se encontram em análise no Ministério dos Transportes propostas de editais de vários portos, Andára não soube precisar a data em que será feita a publicação do edital de Barra do Riacho. Ele acredita porém que até o final de dezembro o edital já esteja "nas ruas", com prazo para apresentação de propostas se estendendo até os últimos dias de janeiro. "Até o final de fevereiro o porto deverá estar arrendado", previu.

O processo de concessão de Barra do Riacho foi deflagrado, a partir da solicitação oficial da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), Vitória Aduaneira e da Prefeitura de Aracruz. "A lei 8.630, que prevê

a modernização do setor, estabelece a abertura de licitação a partir do momento em que for protocolado na companhia docas da região o pedido de concessão", explicou o dirigente. A Vitória Aduaneira quer implantar um berço para dar suporte às suas atividades na área de comércio internacional. A Prefeitura de Aracruz pretende usar o terminal para desenvolver a economia do município, enquanto a Vale pretende construir no local um porto especializado em contêineres, para competir com Sepetiba.

Na seqüência de Barra do Riacho, serão promovidas as concessões dos berços, áreas e instalações dos portos de Vitória e Capuaba. A diferença é que a Codesa antes necessitará do aval do Conselho Nacional de Desestatização (CND). Para tanto, já encaminhou ao Ministério dos Transportes o Programa de Arrendamento e áreas e instalações do Porto de Vitória (Proavit). Este programa estabelece prazos e modelos para as concessões e será apreciado pelo no decorrer deste ou do próximo mês. Barra do Riacho ficou fora do Proavit — e da necessidade de aval do CND — por estar com o processo de concessão em fase mais avançada.

Da Rin contabilizou no Ministério dos Transportes a existência de 19 processos de licitações em andamento, pertencentes a áreas dos portos públicos brasileiros. O diretor disse que as 19 licitações totalizam um investimento global de "mais de US\$ 400 milhões (R\$ 413,84 milhões)". Da Rin prevê que até meados do ano que vem, os 18 meses de investimentos privados nas áreas portuárias públicas vão fazer com que os recursos cheguem a um US\$ 1 bilhão (R\$ 1,03 bilhão). "Talvez mais, porque os pedidos para novas licitações continuam. Nós já temos a iniciativa privada acreditando no Governo, acreditando no processo e investindo".

Com a relação ao processo de modernização, Da Rin vê como inevitável o prosseguimento da redução do contingente da mão-de-obra do porto, com vínculo empregatício. Ele concorda com a diminuição de 49%, desde o início da implementação da lei que proporcionou a modernização no sistema portuário nacional.

## Privatização

Segundo Da Rin, a privatização pura e simples do porto nunca vai acontecer, porque isso é vetado pela Constituição. "Não se pode privatizar totalmente o porto, porque o artigo 21 diz: 'Porto é privilégio da União'. Então, a União somente pode conceder para que um terceiro faça a operação portuária. É o que estamos fazendo. Estamos entregando toda a operação portuária à iniciativa privada, na forma de investimentos, de arrendamentos de áreas, para que a iniciativa privada faça toda a operação".

A partir da aceitação de uma empresa privada pelo Governo federal, Da Rin disse que o arrendatário cria condições para o surgimento de uma intermodalidade de cargas. "O arrendatário vai usar qualquer sistema de transporte e ele próprio operará o porto. Isso aí é exatamente o que estamos fazendo. Estamos entregando a operação à iniciativa privada, através dos arrendatários e dos operadores portuários". O diretor disse que o procedimento que o Ministério vem adotando em relação ao arrendamento portuário é dinâmico, "com todos os dias surgindo coisas novas".

Na sua palestra, destacou que a nova legislação portuária já está parcialmente implantada no Porto de Santos. A totalização do processo de reforma depende apenas de uma mudança nos serviços de capatazia, que ainda continuam sendo operados segundo os procedimentos existentes antes da publicação da lei que trouxe a modernização. Da Rin fez uma comparação que chamou a atenção dos participantes do encontro, promovido pela Comissão do Corredor Centroleste do Senado Federal, provido **Rede Gazeta**, Cotia Trading e Samarco Mineração. Da Rin disse que a produtividade dos 45 terminais privados é muito superior à dos 36 portos públicos.

## Infra-estrutura

As especificações técnicas, especialmente a dimensão do calado (profundidade), quando entram em cena, segundo disse, costumam induzir os especialistas na direção de Sepetiba. Barra do Riacho, mesmo com calado menor, pode superar o concorrente, porque possui uma infra-estrutura montada e não demanda volume muito grande de investimento para se consolidar como **hub**. "A diferença de profundidade pode ser revertida com a dragagem, que pode ser executada de maneira mais fácil que em outros locais".

Rebello entende que a equiparação com o calado de Sepetiba não precisa ser feita num primeiro momento, porque o Brasil não deverá receber de imediato os navios do tipo pós-Panamax, que começam a ser utilizados nas rotas que ligam os **hub** portos. As embarcações contêineiras que farão o transporte entre as **tradings** mundiais e as **tradings** secundárias que operam no Brasil, serão ainda as de gerações anteriores à pós-Panamax, e podem ser recebidas de imediato em Barra do Riacho. Estes navios têm capacidade para até 4 mil TEU's e deverão predominar no país por pelo menos mais cinco anos.

O pós-Panamax pode transportar 6 mil TEU's (unidade) de contêineres em calados de 14 a 16 metros. Estes navios escalam apenas um porto em um continente porque o diferencial que oferecem aos clientes é a velocidade no transporte de cargas. Barra do Riacho pode ser o "endereço" destes navios na América do Sul, no futuro.