

AJ13222-1

sumário



Edição nº 1 do Caderno Potencialidades 2013, sobre Desenvolvimento Regional, publicado no dia 19 de outubro



Edição nº 2 do Caderno Potencialidades 2013, sobre Formação Profissional



Edição nº 3 do Caderno Potencialidades 2013, sobre Cadeias Produtivas



Edição nº 4 do Caderno Potencialidades 2013, sobre Logística e Infraestrutura

- Três essenciais rodovias unem os mercados **consumidor e produtor** > 03
- Portos, ferrovias, aeroportos e rodovias formam **plataformas** > 04
- Interior tem potencial para **terminais aéreos** de pequeno porte > 06
- Resumo de ideias: **as opiniões** dos especialistas > 08
- Articulista discute a **arte de se calcular**, significado da logística > 10

apresentação

O Brasil se vangloria de sua colocação: é a sétima economia do mundo, atrás do Reino Unido. Até poucos dias atrás, era a sexta do ranking. A desvalorização do real em relação ao dólar e o crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) aquém do esperado elevaram a distância entre os dois países. Especialistas dizem que o Brasil só voltará a ultrapassar a economia britânica em 2016.

É realmente muito bom ser a sétima economia do mundo, mas sabemos que o país merecia mais. E muito mais. É ainda o segundo menos competitivo entre uma lista de 14 emergentes, segundo estudo da Confederação Nacional das Indústrias (CNI). Adivinhe o que está entre os 16 fatores analisados para determinar a competitividade? O ponto infraestrutura e logística é um dos principais. E é justamente essa a pedra no calçado brasileiro.

Rodovias, ferrovias, aeroportos e portos são nossos gargalos. E necessitam, urgentemente, de atenção. O Espírito Santo, cuja economia é essencialmente voltada para o comércio internacional, vê portas fechadas para a entrada e a saída de mercadorias. Este eixo do projeto Potencialidades 2013 busca atalhos para o crescimento, em quatro modais de transporte.

Cinco especialistas, convidados pela reportagem, propõem soluções que passam pelo interesse dos governos estadual e federal e pelas parcerias com a iniciativa privada. Há boas cartas na mesa: uma nova ferrovia está por vir, e rodovias clamam por uma duplicação. Agora, é tentar parar o relógio e investir pesado na abertura de novos caminhos para o desenvolvimento. Boa leitura.

Neyla Tardin
Editora de suplementos

o que vem por aí

Revista Potencialidades 2013

■ **Circulação:** A revista Potencialidades 2013 compila as discussões sobre os quatro eixos do projeto: Infraestrutura e Logística, Qualificação Profissional, Desenvolvimento Regional e Desenvolvimento Produtivo. Ela tem 98 páginas e circula no dia 26 de dezembro, encartada em A GAZETA, apenas para assinantes do jornal. A publicação traz ainda uma entrevista exclusiva com o presidente da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), Bernardo Figueiredo.



Reveja as palestras e os temas discutidos: Conheça detalhes dos painéis do projeto Potencialidades 2013 pelo site www.premium.srv.br

TRÊS IMPORTANTES RODOVIAS UNEM OS MERCADOS CONSUMIDOR E PRODUTOR E PRECISAM, URGENTEMENTE, DE OBRAS DE DUPLICAÇÃO E MELHORIAS DE SINALIZAÇÃO

Um atalho para o crescimento

FREDERICO GOULART
fgoulart@redgazeta.com.br

Estradas mal conservadas elevam, e muito, os custos de logística. Eles representam nada menos do que 17% do PIB brasileiro, enquanto, nos países concorrentes, esse número gira em torno de 6% a 8%, informou a Pesquisa da Confederação Nacional do Transporte (CNT), divulgada no ano passado. O levantamento aponta que 57,4% da malha rodoviária tem problemas.

O reflexo da ineficiência das estradas é visível também nas BRs 262, 101 e 259, principais vias de escoamento da produção industrial do Espírito Santo. O Estado aguarda o sinal verde para a duplicação dessas rodovias. Estabelecer a criação ou a reforma de novas estradas, que cortem o Estado de ponta a ponta no sentido diagonal, é outra maneira de encontrar novos caminhos para o desenvolvimento.

O Projeto Potencialidades 2013 convidou especialistas para discutir a nossa logística. Para o economista Orlando Caliman, é necessário pensar na criação de infraestrutura que permita a ligação das rodovias junto ao sistema portuário. "Os modais não podem atuar isoladamente. Não adianta ter um bom porto sem rodovia, e vice-versa", avalia.

Arlton Teixeira, economista da Fucape Business School, opina que é preciso avaliar para qual lado o Espírito Santo está crescendo e depois pensar em novas rodovias. Ele também aponta que não podemos ter medo de entregar os investimentos à iniciativa privada, que tem mais condições de realizar as intervenções necessárias.

Para Luiz Chieppe, diretor do Grupo Águia Branca, outras rodovias estaduais, com traçado diagonal, e que também cortem o Espírito Santo, são urgentes. "Elas ajudariam a desenvolver as regiões por onde passaríamos".



A extensa BR 101 é uma via de escoamento da produção industrial do Espírito Santo: à espera pela duplicação

FLÁVIA CARPANEDO/ARQUIVO

Cristina Santos, subsecretária em exercício de Desenvolvimento, acredita que as rodovias do Espírito Santo são capazes de distribuir mercadorias para os Estados da Região Centro-Oeste do país.

O secretário Fábio Damasceno, de Transportes e Obras Públicas, explica que o Programa de Mobilidade Metropolitana, que prevê investimentos de R\$ 3 bi em obras viárias, também dará uma contribuição ao setor. "Ele não trata apenas de transporte de passageiros, mas também do transporte de cargas".

Essas medidas estão incorporadas ao Programa de Desenvolvimento de Logística (PDL), projeto que está sendo construído pelo governo do Estado e deve ser anunciado no próximo ano.

Quem participou dos debates



Arlton Teixeira
> **Economista e diretor da Fucape**

QUEM É Tem graduação, mestrado e doutorado em economia. Atualmente é diretor, professor e pesquisador da Fucape Business School, além de coordenador do mestrado de Administração. É editor Associado da Revista Brasileira de Economia, da Revista Brasileira de Finanças e da Brazilian Business Review.



Luiz Wagner Chieppe
> **Vice-presidente da Abrati**

QUEM É Vice-presidente do Espírito Santo em Ação é diretor de Relações Institucionais do Grupo Águia Branca. Entre 2009 e 2012, presidiu a Federação das Empresas de Transportes do Estado do Espírito Santo e, atualmente, é vice-presidente da Associação Brasileira das Empresas de Transporte Terrestre de Passageiros (Abrati).



Fábio Damasceno
> **Secretário de Transportes e Obras Públicas**

QUEM É Formado em Engenharia Civil com Especialização em Transportes pela Faculdade de Engenharia Industrial São Bernardo do Campo, em São Paulo (FEI). Cursou mestrado em Transportes na Universidade Federal do Espírito Santo (Ufes) e fez pós-graduação em Administração Pública e Gestão de Cidades.



Cristina Santos
> **Secretária de Desenvolvimento em exercício**

QUEM É Formada em Engenharia Química pela Universidade Federal Fluminense (UFF), tem MBA em Finanças pelo Instituto Brasileiro de Mercado de Capitais (IBMEC) e larga experiência em consultoria de setores como siderurgia, celulose, entre outros que envolvem processo industrial.



Orlando Caliman
> **Economista e diretor da Futura**

QUEM É Formado em Economia pela Ufes e mestre pela Arizona State University. Foi professor da Ufes. Foi secretário de Planejamento e da Fazenda e presidente do Bandes. Desenvolveu diversos estudos e pesquisa sobre o desenvolvimento do Estado. É articulista de A GAZETA e diretor técnico do Instituto Futura.

PORTOS, FERROVIAS, AEROPORTOS E RODOVIAS DEVEM SE COMUNICAR EM PLATAFORMAS LOGÍSTICAS, FACILITANDO O ESCOAMENTO DA PRODUÇÃO

Integração dos modais

Diversidade deve ser a palavra de ordem para as empresas de comércio exterior que pretendem operar nos portos capixabas, nos próximos anos. Provar que o nosso potencial vai muito além da exportação de petróleo e de minério (commodities em geral) e transformar o sistema portuário em um centro de plataformas logísticas, devidamente integradas a rodovias e a ferrovias. Essa é a missão para o futuro.

Para o economista Orlando Caliman, esse setor precisa de novos espaços que possam exportar produtos em geral e a granel. "Qualquer tipo de mercadoria deve poder ser transacionada por aqui", opina. Ele também pede que seja trabalhada a criação de portos-indústria. Essas estruturas agregam valor na importação e na exportação dos produtos.

O conceito de plataforma logística também é defendido pelo diretor do Grupo Águia Branca, Luiz Wagner Chieppe. "Quando se consegue levar a um porto um centro industrial e um centro de logística, tudo fica integrado a uma mesma região. Isso só traz benefícios para o setor".

Já o professor Arilton Teixeira, da Fucape Business School, defende que é preciso escolher com o devido planejamento as áreas onde serão instaladas as novas unidades portuárias. "Devemos optar por locais com potencial para crescimento. Essas regiões são, por exemplo, Ponta da Fruta, Ubu e Barra do Riacho", enumerou.

INVESTIMENTO

A secretária de Desenvolvimento em exercício, Cristina Santos, destaca que o cenário futuro do setor é positivo: o Espírito Santo terá um investimento de R\$ 13,3 bilhões, até 2017, em terminais portuários, com participação da iniciativa privada. A quan-

A013222-3



CARLOS ALBERTO SILVA

O Estado terá um investimento de R\$ 13,3 bi em portos, até 2017, com participação da iniciativa privada

fazem parte do Programa de Mobilidade Metropolitana (PMM), e receberão recursos do Governo Federal, dentro do de quase R\$ 800 milhões, aprovado pela União, voltado para melhorar os acessos aos portos do Estado.

Há também investimentos previstos em outras obras do PMM, para melhor tráfego de caminhões e acesso aos portos da Grande Vitória. No projeto do Portal do Príncipe, por exemplo, será desenvolvida uma via exclusiva até o Porto de Vitória; enquanto o projeto do Contorno de Cariacica prevê um novo traçado para o escoamento de produtos vindos da Região Serrana, tirando o tráfego pesado de caminhões da área urbana da ES 080 (Rodovia José Sette), em Cariacica.

OS NOVOS PORTOS

Na lista das novidades futuras está o Porto Norte Capixaba. O investimento para a construção do Porto Norte Capixaba, em Linhares, será de, aproximadamente, R\$ 1,75 bilhão, com geração de 1.200 empregos durante as obras e mais 320 vagas diretas e 850 indiretas na operação dos terminais, que deve ser iniciada em 2016.

Outra novidade é a criação do Porto Central, em Presidente Kennedy. Essa é uma parceria entre empresários capixabas e o grupo holandês do Porto de Roterdã. O investimento deve ser em torno de R\$ 1 bilhão na primeira fase e deverá gerar 1000 empregos. Será um porto indústria.

Um porto de águas profundas também será criado na Grande Vitória. O projeto consiste em um porto público de contêineres. Portocel II e Imetame, em Aracruz; Nisibra, em Vila Velha; Edison Chouest, em Cachoeiro de Itapemirim; Itaoca Offshore, em Itapemirim; e Ferrous, em Presidente Kennedy, são outras novidades.

20 mudanças para a nossa logística

✓ Aeroportos

■ 1

Regionalização:

Aeroportos no interior

■ 2

Aeroporto de

Vitória: Revisão no projeto do atual

■ 3

Aeródromos: Reforma

para ajudar escoamento

✓ Ferrovias

■ 4

Ligação ao Rio: Ferrovia

de alta capacidade

■ 5

Ligação ao Nordeste:

Evitar o isolamento

■ 6

Vitória-Minas: Aumentar a capacidade

✓ Portos

■ 7

Plataforma logística:

Portos integrados com demais modais

■ 8

Diversificação:

Exportação de vários produtos

■ 9

Portos-indústria: Mais

valor agregado

■ 10

Localização: Opção por

locais com mais potencial

para crescimento

✓ Rodovias

■ 11

Duplicação: Melhorias nas BR's 262, 101 e 259.

■ 12

Vias diagonais: Mais rodovias estaduais

■ 13

Fluxo de caminhões:

Retirada das cidades

■ 14

✓ Outros

■ 15

Parceria: Minas e Goiás

são prioridades

■ 16

Fibra ótica: Redes de

fluxo de dados

■ 17

Rede dutoviária:

Transporte de gás

■ 18

Governo Federal:

Fortalecimento da posição do Estado

■ 19

Iniciativa privada:

Estimular parcerias

■ 20

Plano Estratégico:

Viabilizar o Plano Estratégico de Logística do Espírito Santo

■ 21

Independência: Novos

eixos gerando independência em relação à malha federal

tia vem do Programa de Investimento em Logística para os Portos, do governo federal.

O secretário de Transportes e Obras Públicas, Fábio Damasceno, explica que o Espírito Santo está realizando um forte trabalho nas aprovações

ambientais e junto ao setor privado, cobrando o posicionamento a respeito de projetos futuros. "O Estado tem vocação e enorme potencial para a construção de novos portos", garantiu.

Uma das novidades para os próximos anos deve

ser a implantação do porto de águas profundas, nos próximos anos, na Grande Vitória. Além de mais outros oito portos. Todos dentro do pacote de investimentos do governo federal. A verba será encaminhada no decorrer dos próximos anos.

Também estão previstas melhorias do acesso ao Porto de Capuaba com a reforma e ampliação de capacidade da Estrada de Capuaba (BR 447), mais a ligação do bairro Campo Belo, em Cariacica, com a BR 262 (continuidade da BR 447). Essas duas obras

ARACRUZ, BAIXO GUANDU, COLATINA, LINHARES, SÃO MATEUS E CACHOEIRO SÃO REGIÕES COM POTENCIAL PARA RECEBER TERMINAIS AÉREOS DE PEQUENO PORTE

Voos de cargas rumo ao interior

Os investimentos em aeroportos precisam de um desembarque imediato no interior do Estado. São as unidades regionais quem vão incrementar as possibilidades de escoamento de cargas para os estados vizinhos. Para voar por bons ares, a solução da novela envolvendo a conclusão do novo terminal de Vitória também é algo fundamental.

Luiz Wagner Chieppe, diretor do Grupo Águia Branca, aponta que, nesse modal, o Espírito Santo pede a construção de aeroportos menores em outras regiões. "Precisamos de mais uma unidade ao Sul e outra ao Norte do Estado", sugere.

Aracruz, Baixo Guandu, Colatina, Linhares, São Mateus e Cachoeiro são regiões com potencial para receber terminais menores, de acordo com a avaliação da secretária de Desenvolvimento em



GABRIEL LORDÉLLO

Mesmo depois de finalizadas as obras do Aeroporto de Vitória, o novo terminal já nascerá defasado

Exercício, Cristina Santos. "É preciso favorecer as condições para receber esses investimentos".

A aposta em aeroportos regionais, na visão do secretário de Transporte e

Obras Públicas, Fábio Damasceno, pode resultar em mais uma importante opção que seja feita a ligação para outros Estados.

E, termos práticos, o Espírito Santo trabalha com a

possibilidade de implantar dois aeroportos regionais. A começar por Linhares, com edital em andamento para construção da nova pista de pouso e outros serviços, a partir de 2013. E,

depois, por Cachoeiro de Itapemirim, que está dentro do edital que prevê estudo de viabilidade técnica e execução de projeto executivo desse aeroporto.

Também está prevista a

contratação de estudos técnicos e de projeto executivo para a modernização de oito aeroportos locais (aeródromos). Todos serão preparados para voos particulares.

DEFASAGEM

Além das novas unidades, a atenção também precisa ser voltada para a Capital. Luiz Wagner Chieppe acredita que, mesmo sem a conclusão do projeto do novo aeroporto da Capital, já é importante pensar em uma segunda opção na Grande Vitória.

Já o economista Orlando Caliman defende que o novo terminal não vai corresponder ao que o Estado precisa. "Já temos que pensar em outra opção". O mesmo pensamento é compartilhado pelo economista da Fucape Arilton Teixeira: "É importante um novo projeto que atenda às demandas atuais".

LICITAÇÃO DE UMA NOVA FERROVIA QUE LIGA O ESPÍRITO SANTO AO RIO DE JANEIRO ESTÁ PREVISTA PARA SAIR EM MAIO

Trilhos em construção

As ferrovias capixabas precisam encontrar os trilhos que levem a produção até o Rio de Janeiro. Assim, haverá passe livre para uma integração com os vizinhos cariocas, algo que pode refletir de forma positivo na economia capixaba. Além da ampliação da atual ligação com Minas Gerais, novos caminhos para o Nordeste também devem entrar na pauta de prioridades para este modal.

Sobre a nova ligação até o Rio de Janeiro, o economista Orlando Caliman argumenta que ela precisa ter alta capacidade de escoamento. "A comunicação para o Nordeste também pede a

mesma qualidade, vista hoje na ligação feita pela Vitória-Minas" sugere.

A atual ligação aos nossos vizinhos mineiros, aliás, precisa ganhar companhia nos próximos anos. "Esse novo ramal para Minas pode ser criado ao Sul, usando um trecho da ligação ao Rio de Janeiro", defende.

O diretor do Grupo Águia Branca, Luiz Wagner Chieppe, aponta que a comunicação com o Rio de Janeiro também é importante para que as mercadorias do Estado também possam alimentar os portos cariocas.

"Não podemos pensar isoladamente, senão o Rio de Janeiro fica integrado com a Região Cen-

tro-Oeste. Bahia também está sendo ligada à malha nacional. Sem essas integrações, ficaremos isolados.

Para Arilton Teixeira, da Fucape Business School, as novas ferrovias só devem ser instaladas após serem tomadas uma série de decisões referentes à localização de novos portos do Estado. "A comunicação entre esses modais é fundamental", observa.

Teixeira é outro que engrossa o coro a favor da diversificação: "No cenário atual das ferrovias tudo, está nas mãos da Vale, que prioriza o minério".

CONCESSÃO

A secretária de Desen-

volvimento em exercício, Cristina Santos, explica que a criação da ferrovia que liga o Estado ao Rio de Janeiro depende de uma concessão a ser feita pelo governo federal (a licitação está prevista para maio).

Ela explica que a principal demanda é melhorar o sistema que passa pelo Sul do Estado. Esse trecho do modal está totalmente ultrapassado.

Já o secretário de Transportes e Obras Públicas, Fábio Damasceno, aponta que essa novidade também vai ajudar a desenvolver os portos do Espírito Santo. "Estamos lutando para que Brasília tenha um pouco mais de foco no Estado", pede.



DIVULGAÇÃO

A Vale transporta minério pela Vitória a Minas

O QUE DISSERAM OS
ESPECIALISTAS
ENTREVISTADOS

Resumo de ideias

PROJETO

R\$ 3

MILHÕES

É o gasto do Programa de Mobilidade Metropolitana (PMM) em obras viárias, melhorias no transporte coletivo, implantação do BRT e de novos modais de transportes.



“A palavra de ordem é privatização. Esse é o nome que ninguém quer ouvir, mas é a única solução. Enquanto não se abre para a iniciativa privada, nada muda. Ela só não é usada hoje pois passa por cima do interesse de alguns grupos”

ARILTON TEIXEIRA, Economista e diretor da Fucape

“O Espírito Santo tem uma economia extremamente aberta para fora do país e para os demais Estados brasileiros. No entanto nosso grande gargalo está nessa área de ligação”

ORLANDO CALIMAN, economista, diretor da Futura e representante da Ong Espírito Santo em Ação

EMPREGO

17,4 mil

VAGAS DE TRABALHO.

É o número de postos que deverão ser abertos com a instalação de 8 novos portos no Estado, nos próximos anos. Apenas do projeto da Ferrous, em Presidente Kennedy, são 5 mil vagas.



PLANO

43

PROJETOS

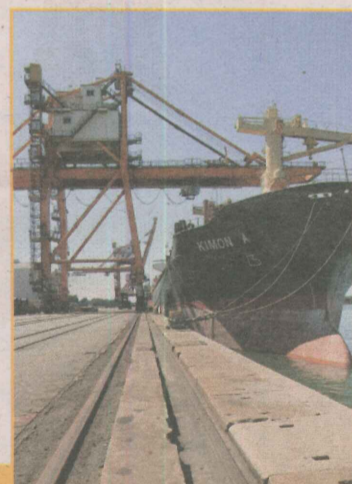
É o total de ações que o Estado tem para o Programa de Desenvolvimento Logístico (PDL). Desse total, 23 já estão em andamento e 20 estão sendo estudados.

“Qual empresa vai querer se instalar em um Estado onde é difícil escoar. Vivemos um momento decisivo para a nossa logística. Sem investimento, teremos problemas graves”

ARILTON TEIXEIRA, Economista e diretor da Fucape

“Logística pede, constantemente, a implementação de novas medidas, pois ela muda ao longo dos anos. A de hoje é mesma há 40 anos”

CRISTINA SANTOS, Secretária de Desenvolvimento em Exercício



RECURSOS

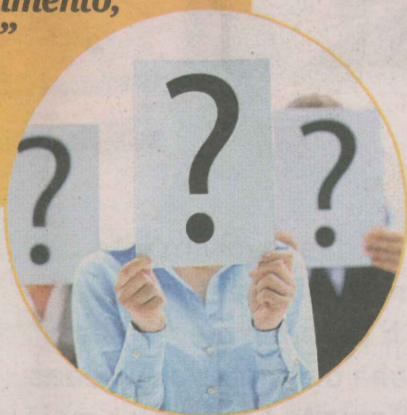
R\$ 13,3

BILHÕES

É o que o Estado terá para investir até 2017 em terminais portuários, com participação da iniciativa privada. O quantia vem do Programa de Investimento em Logística para os Portos, do governo federal.

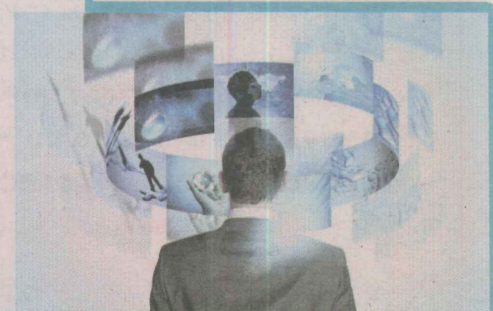
“Não possamos pensar no Estado como uma ilha, como algo isolado. Temos de dar condições para que haja uma integração entre os equipamentos”

LUIZ WAGNER CHIEPPE, vice-presidente da Abrati e diretor do Grupo Águia Branca



“O Espírito Santo tem um potencial logístico muito grande. Mas também temos problemas graves de infraestrutura. Essa vocação só vai se intensificar com os projetos que estão previstos para o Estado. Também temos que trabalhar em Brasília, para que o que diz respeito à União venha de verdade”

FÁBIO DAMASCENO, secretário estadual de Transportes e Obras Públicas

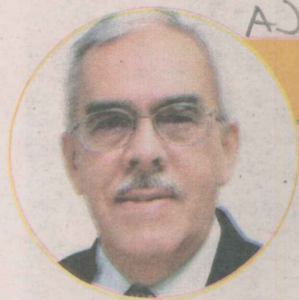


AEROPORTO

1.860

METROS

É o tamanho da pista do novo aeroporto de Linhares, que receberá aviões com até 200 toneladas de carga.



AJ13222-6

IDEIA FINAL

Severiano
Alvarenga Imperial >**QUEM É** Presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Espírito Santo (Sindiex)

Não é de hoje que se sabe que o caminho para o desenvolvimento de uma nação é trilhado por meio da logística e que todo esse processo que entrelaça o atual mundo globalizado depende de investimentos em infraestrutura. É a frase que já é repetida no Brasil há anos: sem infraestrutura, não há crescimento. Aprendemos com a história. O primeiro relato sobre a construção de armazéns foi em 1.800 AC. Foi quando José, ao interpretar um sonho de um rei, que haveria sete anos de abundância seguidos por sete anos de fome, em todo o Egito, começou a construir e a estocar um quinto da colheita de cada ano. No final, com essa "arte de se calcular", que é o significado da palavra logística, o país sobreviveu por meio de bons planejamentos e distribuição. E há inúmeros outros casos. O termo ganhou força quando o Brasil abriu a sua economia ao mercado internacional e começou a trabalhar sua vocação. Entretanto o que vemos nesses 25 anos é que houve, por

parte do governo federal, uma falta de planejamento em investimentos em infraestrutura, um dos motores do desenvolvimento, e que obrigou ao empresariado a ter jogo de cintura para movimentar os seus negócios. No Espírito Santo, Estado com uma forte vocação logística por sua proximidade com grandes centros e detentor de um complexo portuário privado maduro, a situação não é diferente. Pelo contrário. Com a segunda maior arrecadação da Alfândega no Brasil e sede de grandes plantas exportadoras de commodities, o Estado não é contemplado nem mesmo nos pacotes de obras do governo federal e, quando acontece, há inúmeros entraves políticos e jurídicos. Falta logística, "a arte de calcular", dentro do governo federal. Por inúmeras vezes, presenciei o governo do Espírito Santo propor à União a estadualização do aeroporto e do Porto de Vitória, dois modais de extrema importância para as atividades econômicas capixabas e, conseqüentemente, para o Brasil.

Esse seria o caminho para que o público funcionasse como o privado, trazendo agilidade aos processos de expansão. Não houve apoio. Basta ver os chineses: a estratégia de modernizar os portos foi fundamental para o aumento do comércio exterior, enquanto os investimentos em aeroportos geraram o aumento do fluxo de pessoas e de cargas, fazendo do país uma potência. É algo óbvio! Mesmo com a falta de apoio federal, o empresariado capixaba investiu pesado: são mais de um milhão de metros quadrados de armazéns alfandegados no Espírito Santo, com tecnologia de ponta e mão de obra qualificada. A competência técnica e os investimentos realizados no Estado são invejáveis. Mas precisamos de mais. Com a crise financeira internacional, a redução da taxa de crescimento da China e as barreiras impostas a alguns produtos importados, os empresários precisarão ter coragem, criatividade e ousadia para navegar nesse mar de incertezas.

www.samarco.com
0800 031 2303

 PROJETO
QUARTA
PELOTIZAÇÃO

UM GRANDE DESAFIO.
UM GRANDE INVESTIMENTO.
JÁ DÁ PARA IMAGINAR
COMO SERÃO
OS RESULTADOS.



A Samarco está desenvolvendo o Projeto Quarta Pelotização: a construção de um novo concentrador de minério de ferro, uma nova usina de transformação desse minério em pelotas e um novo mineroduto entre Minas Gerais e Espírito Santo. Com um investimento de R\$ 5,4 bilhões, a empresa vai elevar em 37% a sua capacidade produtiva anual, a partir do início de 2014, passando de 22,25 para 30,5 milhões de toneladas de pelotas de minério de ferro. Um crescimento que reafirma a vocação empreendedora da Samarco, com foco na busca contínua pela excelência nos resultados. **Gerar valor para todos. O melhor retorno para os investimentos da Samarco.**