

Corredor já tem dez propostas para portos secos

AJ02641
Rogéria Gomes

Projeto exige apoio da RFFSA

O Corredor de Transportes Centro-Leste já tem nada menos que dez pontos secos projetados. O fato está preocupando a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que deseja um órgão central analisando a viabilidade desse tipo de empreendimento. O presidente da Vale, Wilson Brumer, chega a criticar os mentores desses pontos secos (armazéns alfandegados) que desejam dividendos tributários. Para ele, é necessário uma visão mais ampla, pois a ausência de estudos de viabilidade técnica, econômica e financeira em todos esses portos secos é um fato reconhecido pelo próprio Governo do Estado.

Para evitar esse desconhecimento, o secretário do Desenvolvimento Econômico, Paulo Vivacqua, informa que será iniciado um estudo em breve. Mesmo admitindo a ausência de uma análise técnica e econômica, a prefeita de Viana, Terezinha Pimentel, anuncia o mais novo porto seco em seu município e com aval da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). O ex-secretário estadual da Fazenda e atual assessor da Comissão de Reforma Fiscal do Congresso Nacional, José Teófilo Oliveira, garante que a proliferação desses terminais alfandegários trará uma perda tributária para o Espírito Santo. A sua alternativa para isso é uma agressividade do Governo na captura de investidores, utilizando para isso os incentivos fiscais. Dos 10 "portos secos" entre o Espírito Santo, Minas Gerais, Distrito Federal e Goiás, pelo menos um recebeu uma crítica direta do secretário do Centro do Comércio de Café de Vitória (CCCV), Salvador Costa.

O exportador e secretário do Centro do Comércio do Café de Vitória (CCCV), Salvador Costa, não acredita que o projeto da instalação de um "porto seco" em Varginha (MG) consiga apresentar competitividade para os produtores de café do Sul mineiro. Na sua opinião, a dificuldade para a viabilização desse terminal alfandegado está na ausência de ramais ferroviários suficientes que o ligue aos principais pontos produtores de café. Esse "porto" do interior de Minas Gerais depende da Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Para esse caso específico, o secretário do CCCV garante e que o frete rodoviário vence devido à facilidade do transporte porta-porta. Ele ressaltou que as cargas que estão na área de influência da Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM) conseguem apresentar competitividade de preço, devido à atual política de atração de novos clientes desenvolvida pela Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). O exportador de café também reconhece que o "porto" de Varginha reduz o ganho tributário do Espírito Santo, pelo motivo de ele ser alfandegado.

A expectativa do secretário do CCCV está na implementação do Terminal Industrial e Multimodal da Serra (TIMS), na região da Grande Vitória. Na sua opinião, a existência de um entroncamento rodoferroviário próximo ao complexo portuário capixaba, provoca uma expressiva redução de cus-

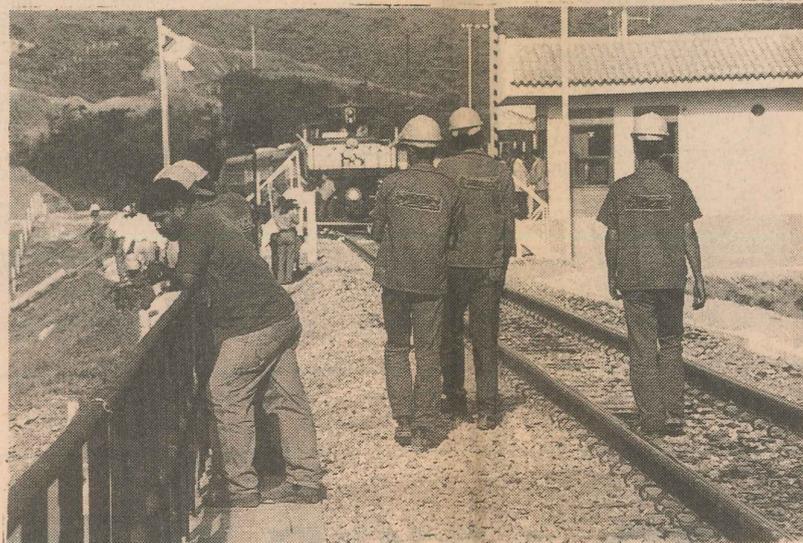


Foto de Nestor Muller/Arquivo

Terminais de carga alfandegados surgem em diversos pontos do corredor

tos. O afastamento dessas operações de embarque dos terminais da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) também é elogiado, por contribuir para a elevação da competitividade dos produtos no exterior. Para ele, é importante "a libertação do monopólio da mão-de-obra". Ele também elogia a instalação das fiscalizações tributária e de qualidade dentro do TIMS.

A viabilização do TIMS surgiu com a iniciativa da Prefeitura da Serra (PMS), que conseguiu o apoio da Vale do Rio Doce para a execução do empreendimento. Diante disso, a municipalidade desapropriou uma área de 2,6 milhões de metros quadrados, que compunha a Fazenda Boa Vista, de propriedade do fazendeiro José Nunes Pereira. Para isso a Prefeitura investiu

US\$ 18 milhões (Cr\$ 53,14 bilhões), gastos na compra do terreno e na elaboração de um estudo preliminar, executado pela empresa de consultoria e engenharia Enefer.

Para um empresário se instalar dentro do TIMS, será necessário que ele se apresente ao Conselho Especial de Administração do Terminal, composto por representantes da PMS, Câmara Municipal, Governo do Estado e CVRD. Com a aprovação, ele poderá desenvolver atividades associadas ao terminal, como serviços e operações industriais. A cessão é por regime de comodato por 40 anos. O projeto de viabilidade econômico-financeira ainda está sendo executado e a previsão é de que esteja concluído parcialmente no início do próximo semestre.

Viana quer ser centro de carga

A Prefeitura de Viana também quer um porto seco e para isso já conseguiu o aval da Rede Ferroviária Federal (RFFSA). O anúncio formal foi feito no último final de semana pelo superintendente regional da RFFSA em Campos (RJ), José Henrique Viana. A sua justificativa é de que "Viana tem características para ser um centro regulador de carga, enquanto o trânsito de acesso a Vitória é difícil e um caos". Mais enfático, ele chegou a afirmar: "Viana é a solução para Vitória".

A prefeita Terezinha Pimentel ficou muito entusiasmada com a revelação desse fato, que ela vinha tratando sigilosamente nos últimos meses. Com isso, ela informou que a Secretaria de Estado do Desenvolvimento Econômico (Sedes) já está analisando as características do novo "porto". O anúncio do superintendente da Rede foi seguido da explicação de que o mais novo terminal alfandegado não trará concorrência para o Terminal Industrial e Multimodal da Serra (TIMS). José Henrique afirma que o Tims fica na outra ponta.

Viabilidade

Terezinha Pimentel informou que o "porto" de seu município também não conta com um projeto de viabilidade técnica, econômica e financeira. "Ainda não há estudos", admitiu. Mesmo assim, ela garantiu que ele não trará concorrência para o porto seco da Serra.

A sua intenção é fazer com que os empresários interessados em investir dentro do terminal tenham uma área em regime de comodato, a exemplo do que pretende o município da Serra.

Teófilo alerta para as perdas

O ex-secretário estadual da Fazenda e atual assessor da Comissão da Reforma Fiscal do Congresso Nacional, José Teófilo Oliveira, garante que a proliferação de "portos secos" em outros Estados traz uma perda tributária para o Espírito Santo. Para compensar isso, ele aponta para a necessidade de o Governo estadual conseguir captar fortes grupos industriais, através da política de incentivos fiscais, e com atividades empresariais associadas aos produtos trazidos pelo Corredor de Transportes Centro-Leste.

Ele informa que um "porto seco" instalado fora do Espírito Santo não deixará nenhuma tributação para o Estado, uma vez que esses terminais são alfandegados. Essa ausência de receita fiscal ocorrerá nos impostos que incidem sobre os cereais, como é o caso da soja, que ocupará a maior parte das cargas a serem transportadas pelo Corredor. Nessa mesma lista ele inclui ainda os semi-elaborados produzidos no Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal e Minas Gerais.

Oposto

No caso oposto, com a exportação dos produtos agrícolas pelo Espírito Santo, sem a passagem por um "porto seco", o Governo capixaba poderá contabilizar uma receita tributária. Como exemplo, Teófilo diz que esses mesmos produtos, provenientes de Minas Gerais, contam com uma tributação de ICMS de 7%, o que permite ao Estado cobrar o diferencial de 6%, o que totaliza 13% para o exportador. Quando esse mesmo produto vem da região Centro-Oeste, o ganho é menor, mas existe.