

Corredor levará Serra a implantar um porto seco

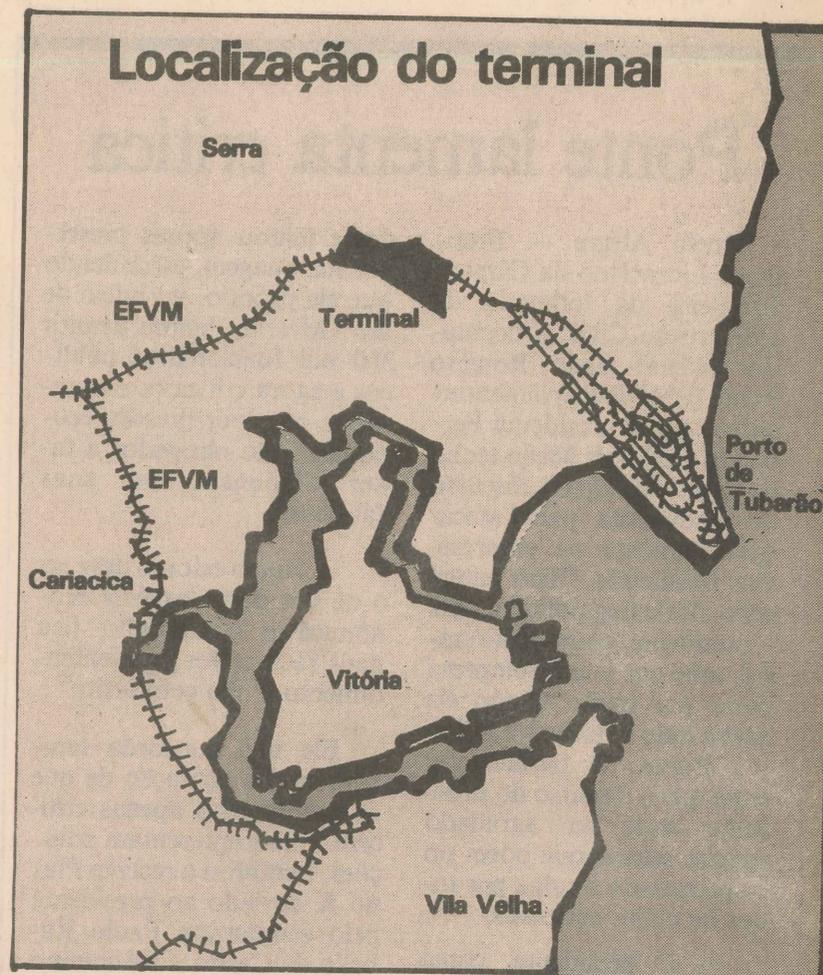
Ado2652
José Antônio Sarcinelli

Atraída pelo volume de cargas que escoarão para o Espírito Santo através do corredor de exportação, a Prefeitura da Serra está desenvolvendo projeto para implantar um porto seco no município, com a participação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), Governo do Estado e empresas privadas. O Terminal Industrial Multimodal (o nome oficial do projeto) tem custo inicial de US\$ 18 milhões (Cr\$ 10,8 bilhões no câmbio comercial) e deverá reunir pelo menos 50 empresas dos setores de comercialização e beneficiamento de mármore e granito, grãos, produtos siderúrgicos, combustíveis e madeira, entre outros.

Para dar forma ao projeto, a Prefeitura já conta com autorização da Câmara Municipal para criar um fundo especial e uma comissão coordenadora, segundo informação do prefeito Adalton Martinelli. Este fundo será composto por dotações e convênios entre a municipalidade, Governos Estadual e Federal e iniciativa privada. A comissão, que contará com seis integrantes, sendo igual número de assentos para o município, CVRD e Governo do Estado, caberá o papel de coordenar as obras e a venda de lotes para as empresas interessadas em participar do empreendimento. Após a conclusão dessa fase, as empresas instaladas passarão a fazer parte de um condomínio, que, num prazo de três anos, substituirá a comissão no controle do terminal.

O porto seco ficará sediado numa área de 2,6 milhões de metros quadrados, na região do contorno de Vitória, a três quilômetros de distância do Porto de Tubarão. Adalton Martinelli revelou que o local já foi considerado de utilidade pública e que a desapropriação acontecerá em poucos dias. Até o final deste ano a Prefeitura espera obter o registro de repositado alfandegário junto à Receita Federal e, conforme destacou, no primeiro trimestre de 92 o terminal deverá estar operando em caráter inicial com combustíveis e outros derivados de petróleo.

Impacto



O secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico, Paulo Vivacqua, também aposta no sucesso do projeto, pois entende que o porto seco impulsionará o corredor de exportação Goiás-Minas-Espírito Santo. A participação do Governo na viabilização da iniciativa da Prefeitura, no entanto, se limitará ao apoio logístico. "Vamos trabalhar para agilizar a implantação do terminal. O mais importante agora, em nosso entendimento, é convencer a Receita Federal a conceder o registro alfandegário, até o final deste ano", frisou.

Vivacqua acrescentou que em todo o país existem apenas dois portos secos, em São Paulo e Rio de Janeiro, que funcionam como um importante instrumento de apoio às exportações e importações. Ele disse que para os empresários do Centro-Oeste, o porto seco da Serra será um grande estímulo para utilizarem o corredor ferroviário que desemboca no complexo portuário capixaba. "O porto seco funciona como uma ilha fiscal. As

o Governo Estadual conta atualmente para induzir investimentos", reforçou.

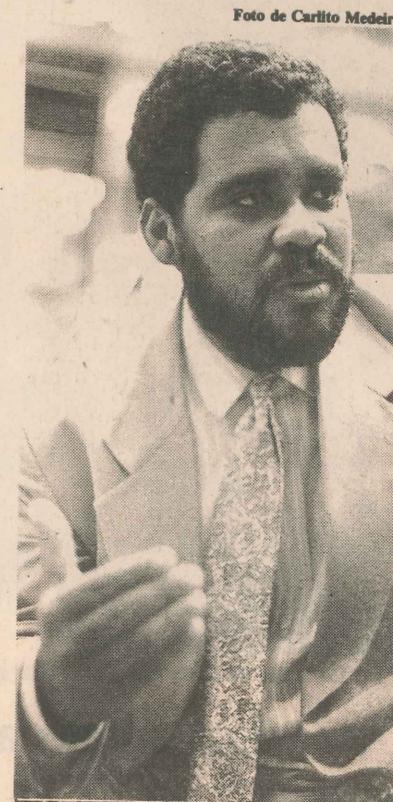
Aliado

O principal aliado da Prefeitura na implantação do porto seco é a Vale. A empresa, de acordo com o vice-presidente, Wander Jerveaux, vê no projeto um instrumento capaz de ampliar o volume de cargas movimentado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Ele disse que, após várias discussões com representantes do município, ficou acertado que a CVRD investirá na construção de um pequeno ramal ligando o braço da EFVM que desemboca no Porto de Tubarão ao porto seco.

Também caberá à Vale a parte operacional do projeto. Ou seja, a estatal cuidará de promover o embarque e desembarque de cargas dentro do terminal. "O empreendimento fomentará o desenvolvimento industrial da região do contorno. Os grãos dos Cerrados que

Deputado quer arrendamento de porto

Abrir à participação da iniciativa privada a operação de terminais portuários, numa forma de arrendamento, mas sem privatizar o patrimônio. É essa a proposta do deputado federal Carlos Santana (PT — RJ), presidente da Comissão de Transportes na Câmara dos Deputados, que esteve em Vitória esta semana para participar do I Congresso Unificado dos Trabalhadores nos Portos do Brasil, que começou na quarta-feira e termina hoje, no Clube dos Estivadores, em Laranjeiras (Serra). Carlos Santana acredita que a melhor forma para operação dos portos seria, além da abertura à participação de empresas privadas, a estadualização, com participação dos trabalhadores, municípios e Estados. Ele ressaltou que o que precisa mudar é a administração da mão-de-obra, que hoje é centralizada junto aos sindicatos.



Santana: empresa operando porto

O senhor é contra ou a favor da privatização dos portos, da maneira como vem sendo proposta?

— Sou contra. O problema é que a privatização dos portos é diferente da privatização em outros setores. Já existem hoje vários terminais privados, como o Portocel, da Aracruz Celulose. Então é diferente falar de privatização dos portos e de privatização da Usiminas, por exemplo. Na Usiminas, a privatização é a transferência direta de capital para o setor privado, enquanto no porto podem conviver terminais públicos e privados simultaneamente, e é essa a posição que defendo. Esse projeto dos portos, o que ele quer modificar é a forma de administrar a mão-de-obra, cujo controle atualmente é dos sindicatos. O projeto fala em modificar essa estrutura sindical, para que os empresários possam ter seus próprios trabalhadores.

— O senhor defende, então, uma mudança na estrutura dos sindicatos que controlam a mão-de-obra portuária?

— Os sindicatos têm de continuar a existir, mas se mesmo tempo se

nos portos o ATP (Adicional de Tarifa Portuária), que deveria estar sendo repassado para manutenção e ampliação dos portos do País e que, entretanto, está preso no BNDES e não vem sendo repassado aos terminais portuários. Para haver investimentos, basta que o ATP seja liberado. Sou a favor, hoje, da estadualização dos portos, porque aí as administrações serão locais, haverá comissão tripartite onde trabalhadores, Governo municipal e estadual vão participar da administração dos portos. Os portos terão de competir um com o outro: o porto do Espírito Santo terá de competir com o do Rio de Janeiro, o de Santos e assim sucessivamente, o que será bastante saudável. O que os portos precisam hoje não é da privatização, mas de uma política que garanta que o dinheiro arrecadado da ATP seja revertido ao porto, para que se invista em melhorias, e a alteração da estrutura de administração da mão-de-obra.

— Existem hoje muitas queixas da sociedade em relação à atual sistemática dos portos. Por exemplo, o excesso de pessoal, altos salários e o controle dos sindicatos, que funcionam como

do bem. E não é bem assim. Ele recebe bem lá fora. O trabalhador portuário da Alemanha é um dos mais bem remunerados do mundo, o que não acontece aqui.

— Quando se fala em privatização dos portos, ouve-se logo o brado contrário, principalmente dos sindicatos de trabalhadores envolvidos na área. Que inconvenientes o senhor vê na privatização?

— Primeiro porque não existe país no mundo onde o porto seja privado. Em todos eles há uma participação municipal, estadual ou federal. Portanto, não é como uma fábrica, ele é meio, não é fim, e não pode gerar lucro como no caso de uma siderúrgica, por exemplo. O que temos de fazer é democratizar os portos, abri-los à participação dos empresários que queiram atuar com seus terminais. O que existe no mundo são terminais privados, mas os portos sempre têm participação do poder público.

— O senhor defende então uma operação conjunta entre o público e o privado. De que forma se daria isso?

— As empresas privadas podem, por exemplo, arrendar alguns terminais. O Governo fornece a infraestrutura e as empresas privadas entram com a operação ou até com algum equipamento.

— Atualmente, os administradores de portos são apontados pelo Governo. É um cargo político quase sempre ocupado por pessoas que não têm afinidade com o setor. De que forma isso pode ser mudado?

— Por isso que defendo a estadualização. A partir daí e do modelo tripartite, os trabalhadores, a administração municipal, estadual e os empresários é que passariam a escolher seus gerentes, com o mesmo peso de voto. Hoje, sofre-se muito nas estatais com este problema de gerenciamento, porque a grande maioria dos administradores é escolhida por critérios políticos, e não técnicos.

— Como está a tramitação do processo de privatização dos portos em Brasília?

— O projeto está na Comissão de Trabalho, onde vai ficar por vinte a trinta dias, pelo Regimento Interno. A gente está esperando e se chegar até princípio de dezembro, antes do recesso, a gente vota na Comissão de Trabalho para depois ir ao plenário.

— Mas tem também um substitutivo...

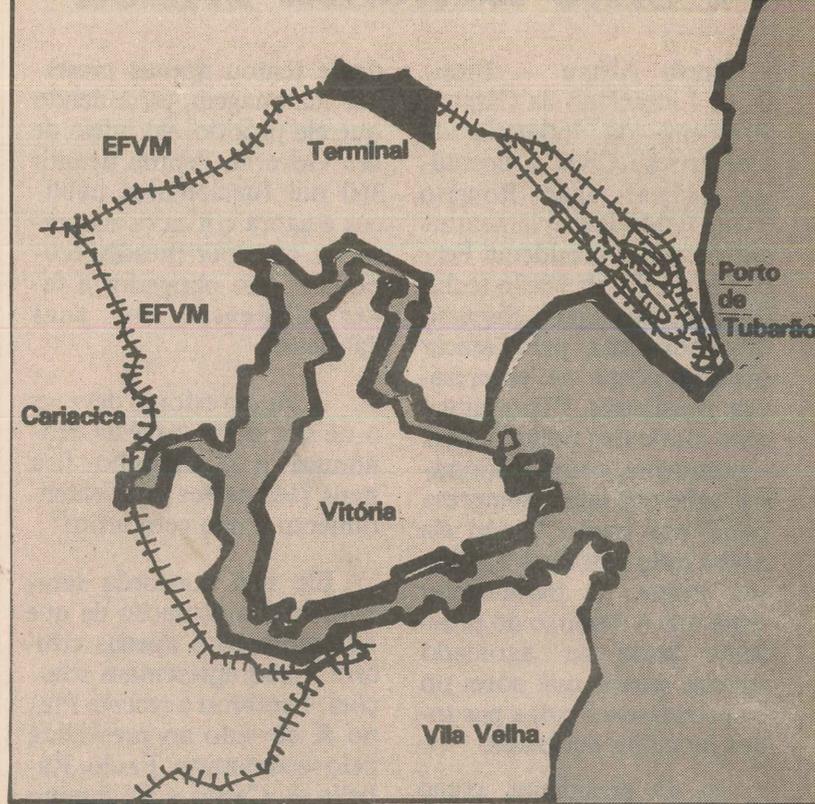
através do corredor de exportação, a Prefeitura da Serra está desenvolvendo projeto para implantar um porto seco no município, com a participação da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), Governo do Estado e empresas privadas. O Terminal Industrial Multimodal (o nome oficial do projeto) tem custo inicial de US\$ 18 milhões (Cr\$ 10,8 bilhões no câmbio comercial) e deverá reunir pelo menos 50 empresas dos setores de comercialização e beneficiamento de mármore e granito, grãos, produtos siderúrgicos, combustíveis e madeira, entre outros.

Para dar forma ao projeto, a Prefeitura já conta com autorização da Câmara Municipal para criar um fundo especial e uma comissão coordenadora, segundo informação do prefeito Adalton Martinelli. Este fundo será composto por dotações e convênios entre a municipalidade, Governos Estadual e Federal e iniciativa privada. A comissão, que contará com seis integrantes, sendo igual número de assentos para o município, CVRD e Governo do Estado, caberá o papel de coordenar as obras e a venda de lotes para as empresas interessadas em participar do empreendimento. Após a conclusão dessa fase, as empresas instaladas passarão a fazer parte de um condomínio, que, num prazo de três anos, substituirá a comissão no controle do terminal.

O porto seco ficará sediado numa área de 2,6 milhões de metros quadrados, na região do contorno de Vitória, a três quilômetros de distância do Porto de Tubarão. Adalton Martinelli revelou que o local já foi considerado de utilidade pública e que a desapropriação acontecerá em poucos dias. Até o final deste ano a Prefeitura espera obter o registro de entreposto alfandegário junto à Receita Federal e, conforme destacou, no primeiro trimestre de 92 o terminal deverá estar operando em caráter inicial com combustíveis e outros derivados de petróleo.

Impacto

A partir da implantação do porto seco, o município da Serra terá sua receita de ISS ampliada em 10 vezes e a participação no ICMS em pelo menos 100%. Mas para Martinelli, o principal benefício não é tanto o lado econômico, mas o social. Ele estima que cerca de 10 mil novos empregos serão gerados na Serra. "A economia do município terá um grande impulso com o porto seco, que será um dos maiores do país", frisou. Pela localização do projeto, acredita que a maioria das cargas escoadas pelo corredor de exportação chegará ao terminal, de onde será distribuída para dentro e fora do país. "É um projeto ambicioso que terá impacto incalculável na arrecadação municipal".



O secretário de Estado do Desenvolvimento Econômico, Paulo Vivacqua, também aposta no sucesso do projeto, pois entende que o porto seco impulsionará o corredor de exportação Goiás-Minas-Espírito Santo. A participação do Governo na viabilização da iniciativa da Prefeitura, no entanto, se limitará ao apoio logístico. "Vamos trabalhar para agilizar a implantação do terminal. O mais importante agora, em nosso entendimento, é convencer a Receita Federal a conceder o registro alfandegário, até o final deste ano", frisou.

Vivacqua acrescentou que em todo o país existem apenas dois portos secos, em São Paulo e Rio de Janeiro, que funcionam como um importante instrumento de apoio às exportações e importações. Ele disse que para os empresários do Centro-Oeste, o porto seco da Serra será um grande estímulo para utilizarem o corredor ferroviário que desemboca no complexo portuário capixaba. "O porto seco funciona como uma ilha fiscal. As mercadorias só pagam imposto quando saem de seu interior. Enquanto permanecerem estocadas no terminal, estarão isentas. Isto permite que as empresas façam estoques a um custo bem menor".

A vantagem do projeto para a economia capixaba, ainda segundo o secretário, pode ser medida pela capacidade de atração de indústrias de beneficiamento. O volume de matérias-primas que chegarão ao Estado, com o porto seco, para ele, estimularão muitos grupos privados nacionais a instalarem na região novos empreendimentos, aquecendo, dessa forma, a atividade industrial no Espírito Santo. "Será um atrativo a mais, além dos incentivos fiscais e da posteriorização do ICMS, instrumentos que

o Governo Estadual conta atualmente para induzir investimentos", reforçou.

Aliado

O principal aliado da Prefeitura na implantação do porto seco é a Vale. A empresa, de acordo com o vice-presidente, Wander Jevaux, vê no projeto um instrumento capaz de ampliar o volume de cargas movimentado pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM). Ele disse que, após várias discussões com representantes do município, ficou acertado que a CVRD investirá na construção de um pequeno ramal ligando o braço da EFVM que desemboca no Porto de Tubarão ao porto seco.

Também caberá à Vale a parte operacional do projeto. Ou seja, a estatal cuidará de promover o embarque e desembarque de cargas dentro do terminal. "O empreendimento fomentará o desenvolvimento industrial da região do contorno. Os grãos dos Cerrados que ali aportarão estimularão a implantação de indústrias de esmagamento de soja, por exemplo. Para a Vale, o porto seco trará o benefício de uma maior movimentação de cargas, residindo aí a justificativa para o nosso apoio ao projeto".

A construção do ramal ferroviário, segundo frisou, consta da previsão financeira de investimentos da empresa no Estado no próximo ano. O valor a ser desembolsado, entretanto, não foi definido ainda, conforme afirmou. Além do porto seco, a CVRD investirá em outros dois projetos no território capixaba a partir de 92: a construção de uma fábrica de celulose e de uma ferrovia ligando a Aracruz Celulose, em Aracruz, à Bahia Sul, no município baiano de Mucuri.

de terminais portuários, numa forma de arrendamento, mas sem privatizar o patrimônio. É essa a proposta do deputado federal Carlos Santana (PT - RJ), presidente da Comissão de Transportes na Câmara dos Deputados, que esteve em Vitória esta semana para participar do I Congresso Unificado dos Trabalhadores nos Portos do Brasil, que começou na quarta-feira e termina hoje, no Clube dos Estivadores, em Laranjeiras (Serra). Carlos Santana acredita que a melhor forma para operação dos portos seria, além da abertura à participação de empresas privadas, a estadualização, com participação dos trabalhadores, municípios e Estados. Ele ressaltou que o que precisa mudar é a administração da mão-de-obra, que hoje é centralizada junto aos sindicatos.

O senhor é contra ou a favor da privatização dos portos, da maneira como vem sendo proposta?

— Sou contra. O problema é que a privatização dos portos é diferente da privatização em outros setores. Já existem hoje vários terminais privados, como o Portocel, da Aracruz Celulose. Então é diferente falar de privatização dos portos e de privatização da Usiminas, por exemplo. Na Usiminas, a privatização é a transferência direta de capital para o setor privado, enquanto no porto podem conviver terminais públicos e privados simultaneamente, e é essa a posição que defendo. Esse projeto dos portos, o que ele quer modificar é a forma de administrar a mão-de-obra, cujo controle atualmente é dos sindicatos. O projeto fala em modificar essa estrutura sindical, para que os empresários possam ter seus próprios trabalhadores.

— O senhor defende, então, uma mudança na estrutura dos sindicatos que controlam a mão-de-obra portuária?

— Os sindicatos têm de continuar a existir, mas ao mesmo tempo acho que tem de se modificar a questão das discussões dos ternos, que são as composições de trabalhadores na estiva, arrumadores e todos os outros segmentos envolvidos. O que defendo é um contrato coletivo de trabalho, que já existe na Europa e em várias outras partes do mundo, onde os trabalhadores fazem uma negociação direta através da qual seja discutida a jornada de trabalho, redução do terno e várias outras questões. O problema dos portos no Brasil não é a mão-de-obra, mas a falta de investimento que imperou nos últimos tempos.

— A privatização não poderia proporcionar maiores investimentos para o setor?

— Poucas pessoas conhecem a estrutura portuária. Não é com a privatização que vai haver recursos para a administração portuária. Já é descontado



Santana: empresa operando porto

nos portos o ATP (Adicional de Tarifa Portuária), que deveria estar sendo repassado para manutenção e ampliação dos portos do País e que, entretanto, está preso no BNDES e não vem sendo repassado aos terminais portuários. Para haver investimentos, basta que o ATP seja liberado. Sou a favor, hoje, da estadualização dos portos, porque aí as administrações serão locais, haverá comissão tripartite onde trabalhadores, Governo municipal e estadual vão participar da administração dos portos. Os portos terão de competir um com o outro: o porto do Espírito Santo terá de competir com o do Rio de Janeiro, o de Santos e assim sucessivamente, o que será bastante saudável. O que os portos precisam hoje não é da privatização, mas de uma política que garanta que o dinheiro arrecadado da ATP seja revertido ao porto, para que se invista em melhorias, e a alteração da estrutura de administração da mão-de-obra.

— Existem hoje muitas queixas da sociedade em relação à atual sistemática dos portos. Por exemplo, o excesso de pessoal, altos salários e o controle dos sindicatos, que funcionam como verdadeiros feudos, onde a entrada de novos funcionários é muito difícil e tudo é controlado por eles, os sindicatos. Como isso pode ser modificado sem a privatização?

— O que defendo é que o estivador, por exemplo, assim como as outras categorias de trabalhadores dos portos, passem por uma escola, que vai abrir concurso público. Isso já existe na Alemanha, na Holanda e até nos Estados Unidos. É uma escola de formação profissional, onde o trabalhador recebe uma carteira de habilitação e passa a ser vinculado ao sindicato. Isso evita o apadrinhamento, já que existe o concurso público. Quanto à questão dos salários, não acho que os trabalhadores portuários recebem muito. O problema é que o salário no nosso país é tão baixo que qualquer pessoa que ganhe um pouco mais de três salários mínimos já se acha que está gahan-

do bem lá fora. O trabalhador portuário da Alemanha é um dos mais bem remunerados do mundo, o que não acontece aqui.

— Quando se fala em privatização dos portos, ouve-se logo o brado contrário, principalmente dos sindicatos de trabalhadores envolvidos na área. Que inconvenientes o senhor vê na privatização?

— Primeiro porque não existe país no mundo onde o porto seja privado. Em todos eles há uma participação municipal, estadual ou federal. Portanto, não é como uma fábrica, ele é meio, não é fim, e não pode gerar lucro como no caso de uma siderúrgica, por exemplo. O que temos de fazer é democratizar os portos, abri-los à participação dos empresários que queiram atuar com seus terminais. O que existe no mundo são terminais privados, mas os portos sempre têm participação do poder público.

— O senhor defende então uma operação conjunta entre o público e o privado. De que forma se daria isso?

— As empresas privadas podem, por exemplo, arrendar alguns terminais. O Governo fornece a infraestrutura e as empresas privadas entram com a operação ou até com algum equipamento.

— Atualmente, os administradores de portos são apontados pelo Governo. É um cargo político quase sempre ocupado por pessoas que não têm afinidade com o setor. De que forma isso pode ser mudado?

— Por isso que defendo a estadualização. A partir daí e do modelo tripartite, os trabalhadores, a administração municipal, estadual e os empresários é que passariam a escolher seus gerentes, com o mesmo peso de voto. Hoje, sofre-se muito nas estatais com este problema de gerenciamento, porque a grande maioria dos administradores é escolhida por critérios políticos, e não técnicos.

— Como está a tramitação do processo de privatização dos portos em Brasília?

— O projeto está na Comissão de Trabalho, onde vai ficar por vinte a trinta dias, pelo Regimento Interno. A gente está esperando e se chegar até princípio de dezembro, antes do recesso, a gente vota na Comissão de Trabalho para depois ir ao plenário.

— Mas tem também um substitutivo...

— É. A gente está trabalhando com o substitutivo e ele é justamente isso que acabei de dizer: a estadualização, que os portos privados possam operar com outros tipos de carga. Não havia como aprovar o projeto inicial da forma como foi proposto, porque só fala na questão da mão-de-obra e nós queremos um projeto global, que fale não só da mão-de-obra, mas também fale dos terminais, da situação dos portos e de investimentos.

— Qual a importância deste congresso onde o senhor veio participar neste processo de privatização dos portos?

— O congresso veio num momento muito oportuno, porque é quando está se discutindo o futuro destas categorias. Tomara que se façam propostas mais avançadas e que os trabalhadores compreendam a necessidade de unificação das categorias.