

ES denuncia sabotagem no corredor de exportação

035

AJ02664

Foto de Nestor Muller



Em palestra para empresários, Vivacqua denunciou setores da economia nacional e estrangeira

quando na sua crítica a RFFSA, o secretário disse que falta unidade de operação técnica e comercial, com contratos de transporte de ponta a ponta, com agressividade e integração. O Corredor Mato Grosso/Goiás/Minas Gerais e Espírito Santo "tem que funcionar igual à Vale do Rio Doce, que integra o transporte ferroviário com o movimento dos navios".

Providências

De acordo com o secretário do Desenvolvimento Econômico, essas sabotagens denunciadas por ele estão sendo discutidas pelos governadores dos seis Estados a serem beneficiados pela ferrovia: Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Goiás, Distrito Federal, Minas Gerais e Espírito Santo. Um encontro desses seis governadores com o ministro da Infra-estrutura, João Santana, marcado para amanhã, em Uberlândia (MG), foi adiado sine die.

Como primeira providência para fazer funcionar o corredor, Vivacqua visualiza algumas providências. Entre essas, ele citou a montagem de uma nova organização, através de uma empresa regional controlada pelos governos interessados na concretização do corredor. Com essa empresa, o secretário entende que a ferrovia terá mais agilidade do que continuar sendo gerida "por uma remota administração central, porque será permeada pelos interesses corporativos e rodoviários". Feito isso, o problema seria resolvido imediatamente, acredita.

Investimento

O corredor é um dos projetos de maior impacto geoeconômico do cenário brasileiro e já está pronto, faltando apenas a operação, que necessita do máximo de investimentos de US\$ 200 milhões (Cr\$ 65,8 bilhões pelo câmbio comercial), afirmou. "Isso não é nada, porque só na linha vermelha, para levar turistas no Rio de Janeiro, vão gastar US\$ 110 milhões (Cr\$ 36,2 bilhões)". De acordo com recente le-

vantamento feito por Vivacqua, está faltando apenas uma obra de transposição das composições férreas no centro de Belo Horizonte (MG), sinalização na Serra do Tigre (MG) e "modestos" investimentos no Estado, como cais e armazéns para estocagem dos grãos.

Com a operação normal do corredor, o secretário acentuou que, além de elevar a competitividade dos grãos da região dos Cerrados, haverá o benefício de se poder

montar usinas de beneficiamento desses produtos agrícolas no Espírito Santo. O mesmo ocorrerá com os minerais, disse. Ainda pelos cálculos feitos por Vivacqua, será possível que uma tonelada de produtos oriundos de Vilhena (RO) e destinada ao Japão, tenha uma redução de frete de 79,04%. Por rodovia, o custo da tonelada até o Porto de Vitória é de US\$ 82, enquanto que por ferrovia a despesa cai para US\$ 45,8.

"São exatamente fatores como esse que a operacionalização do corredor de exportações, apesar do Brasil ter um custo de produção de soja inferior ao dos Estados Unidos, prossegue. Segundo exemplo dado pelo titular da Secretaria do Desenvolvimento Econômico (Sede), uma tonelada de soja custa para o produtor americano US\$ 222, contra US\$ 190 para o agricultor brasileiro. Mas na hora de negociar esse produto no mercado externo, o Brasil perde devido ao alto custo com transporte. O secretário diz que o custo final nos Estados Unidos é de US\$ 239 para cada tonelada de soja, contra US\$ 257 da soja brasileira.

Porto seco

O interesse dos governadores dos Estados, atingidos pelo corredor, em derrotar os sabotadores — concluiu Paulo Vivacqua — está fazendo com que se supere pendências de cada região. É devido ao interesse maior de se unirem politicamente, que Minas Gerais e Espírito Santo deixaram para discutir posteriormente a questão do porto seco, explicou ele durante uma entrevista coletiva à imprensa.

O porto seco se tornou polêmico depois que Minas Gerais construiu uma área, onde será feito o desembarço aduaneiro das mercadorias a serem exportadas. Nesse caso, o Espírito Santo não terá benefício fiscal.

O Corredor de Exportação Mato Grosso/Goiás/Minas Gerais e Espírito Santo "está sendo sabotado para não entrar em operação, uma vez que ele está praticamente pronto e necessitando apenas de pequenos investimentos". A denúncia foi feita ontem pela manhã, no Palácio Anchieta, pelo secretário estadual do Desenvolvimento Econômico, Paulo Augusto Vivacqua. Os principais sabotadores, segundo ele, são: "A indústria automobilística, os transportadores de cargas rodoviárias e os empreiteiros de construção rodoviária".

"Esses interesses somados aos da agricultura externa, que encontrarei pessoalmente quando envolvido nesse problema, não querem o corredor", acrescentou. Em seguida o secretário disse para uma platéia de empresários capixabas, convidados a ouvir a sua palestra, que "esses lobbies externos influenciam as decisões dentro do Brasil, indiretamente". Explicando melhor essa nova denúncia, Vivacqua afirmou que "eles mandam dinheiro e contratam pessoas aqui dentro para liderar as suas causas, caluniando e fazendo propaganda contrária". Vivacqua disse que "há também uma união entre a indústria do caminhão, que é estrangeira, com empreiteiros e transportadores de cargas rodoviárias", acrescentou.

A existência de "profundos interesses corporativos da Rede Ferroviária Federal (RFFSA)" também foi apontada por Vivacqua. Segundo ele, "A Rede não quer o corredor de exportação". Conti-