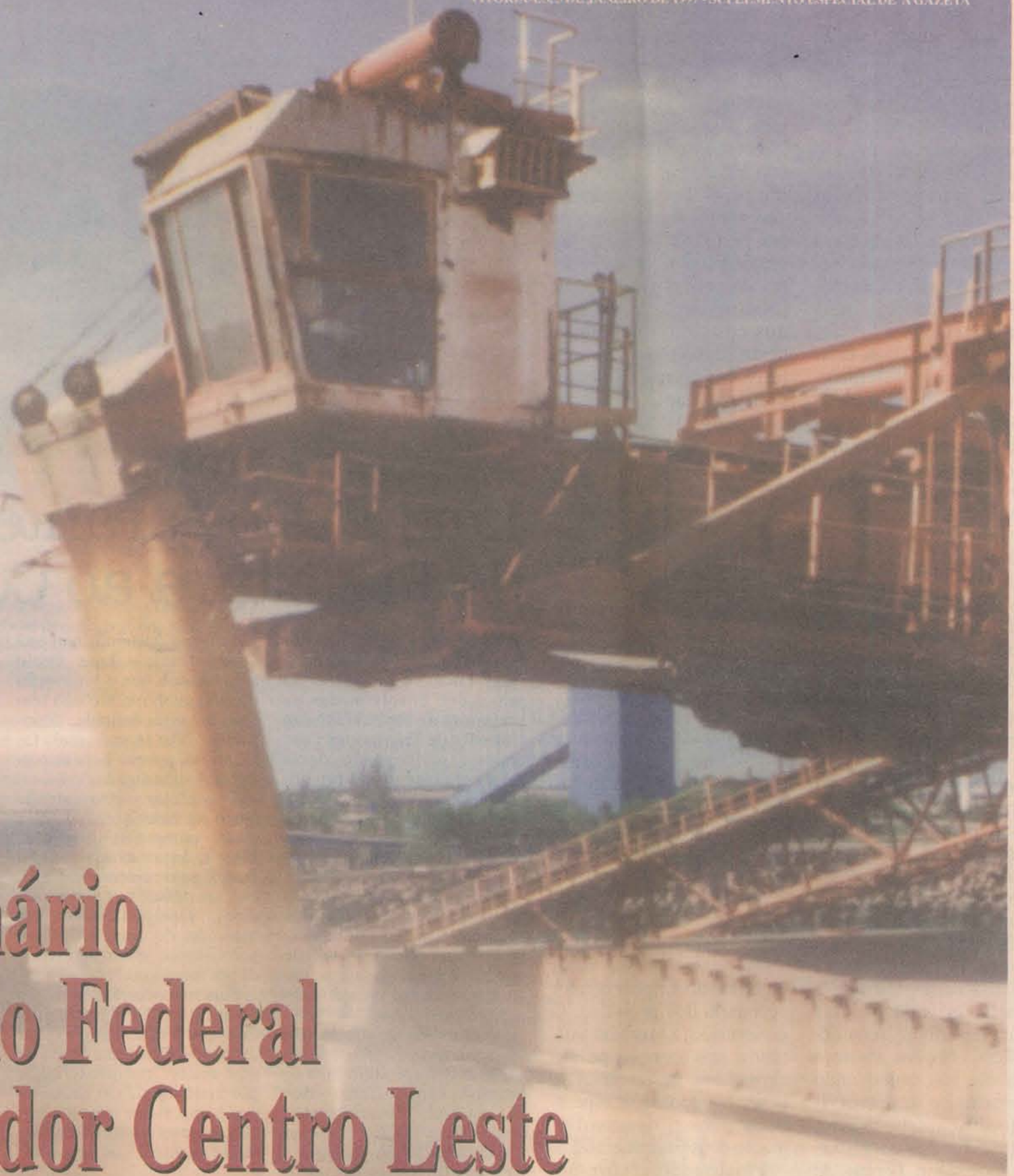


AJ02697-1

A GAZETA

VITÓRIA-ES, 3 DE JANEIRO DE 1997 - SUPLEMENTO ESPECIAL DE A GAZETA



Seminário Senado Federal Corredor Centro Leste



COIMEX
TRADING COMPANY

PATROCÍNIO



PROMOÇÃO



Estado será porta para o Mercosul

O Espírito Santo tem rumo e sabemos onde queremos chegar. Estamos desenvolvendo várias ações para que nosso Estado consolide a posição de porta de entrada para o Mercosul – A afirmação foi feita pelo governador Vitor Buaiiz ao participar da solenidade de abertura do seminário “Senado Federal – Corredor Centroleste”, promovido pela Rede Gazeta.

O governador disse estar seguro de que o crescimento econômico é indispensável para o crescimento humano e destacou que é preciso o engajamento da sociedade na reconstrução do Estado. Vitor afirmou, ainda, que as diretrizes do governo estão assentadas na tese de que o setor público deve ser o articulador do desenvolvimento.

Segundo ele, a decisão de criar o Conselho

do Estado foi para que a iniciativa privada pudesse dar sua contribuição na definição das ações a serem desenvolvidos, objetivando incrementar o desenvolvimento do Espírito Santo. “As prioridades definidas pelo Conselho foram de macrologística do Corredor Centroleste e o fortalecimento de Barra do Riacho para consolidar a posição de porta de entrada para o Mercosul”.

Quanto à questão da ampliação de oferta de energia o governador afirmou que está sendo renegociado os termos de concessão da BR Distribuidora para a distribuição de gás natural e a

viabilização da construção de usinas termelétricas. “O governo do Estado está desenvolvendo ações no sentido de atrair indústrias automobilísticas e eletroeletrônicas”, disse Buaiiz.

O Governo estadual, frisou Vitor, está cumprindo seu papel de articulador do desenvolvimento. Ele citou sua participação nas negociações com os trabalhadores da orla portuária, que proporcionou a redução dos custos nas operações neste segmento com o objetivo de tornar os portos públicos capixabas mais competitivos. O Espírito Santo, assegurou, vai trabalhar junto

com o Governo federal na questão da privatização dos portos.

Leembrando que o Estado responde por 60% da extração de mármore e granito do país, o governador disse que há um projeto para modernizar a indústria nesse setor

objetivando ampliar o valor agregado dos produtos. O governo está também voltando sua atenção para a agricultura, agroindústria e pesca com políticas específicas para o desenvolvimento desses segmentos.

Finalizando, o governador disse que com a reforma do Estado, pretende que o Espírito Santo se capacite para atrair projetos nacionais e internacionais consolidando seu processo de desenvolvimento. “O Espírito Santo tem grande responsabilidade com a consolidação do Corredor Centroleste porque nove estados estão envolvidos nesse projeto”.



Foto de Evaristo Borges

Vitor Buaiiz: prioridades definidas



Foto de Helô Sant'Ana

Luiz Paulo Vellozo Lucas defendeu no seminário uma maior contribuição da Prefeitura ao Corredor

Luiz Paulo garante suporte da Prefeitura ao Corredor

O prefeito eleito de Vitória, Luiz Paulo Vellozo Lucas, é partidário de um maior envolvimento da prefeitura da capital junto ao Corredor de Transportes Centroleste, participando, dessa forma, do incentivo à promoção do desenvolvimento local.

Luiz Paulo analisou o tema “Centro de Comércio do Corredor Centroleste”, dentro do Seminário “Senado Federal – Corredor Centroleste”, promovido pela Rede Gazeta. Durante os 30 minutos de sua exposição, ele defendeu a tese de que Vitória tem que aproveitar ao máximo a sua vocação com o comércio exterior.

– O total de movimentação de cargas nos portos representa 66% do PIB (produto interno bruto) do Espírito Santo – disse Luiz Paulo. Ele acrescentou que o segmento industrial, com uma participação acima de 30% do PIB, tem em sua maioria, empresas “muito ligadas ao comércio externo”.

Na abertura da sua palestra, o prefeito eleito afirmou que o Centroleste é um dos projetos a obter o apoio da municipalidade. Ele disse também que a contribuição da prefeitura pode vir, ainda, através de um trabalho auxiliar, detectando os principais problemas sentidos pelas empresas do setor.

– Temos de pensar no complexo, formado pelas empresas de importação, de exporta-

ção e ver o que ainda não está sendo feito – Luiz Paulo acrescentou que a promoção do desenvolvimento não tem mais um setor definido. “Prioridade? Não se pode mais falar assim, porque hoje as coisas estão interligadas”.

O prefeito eleito entende que o estabelecimento de uma maior competitividade para Vitória, dentro da sua vocação natural pelo comércio exterior, está em definir três pontos básicos. “Competitividade por investimento; competitividade por visitantes e competitividade por moradores”.

Para que ocorra a definição desses itens, Luiz Paulo afirmou que é necessário avaliar os custos. Citando a busca de uma maior “competitividade por visitantes”, ele destacou que é importante buscar a instalação de uma indústria de entretenimento, “que seja altamente lucrativa”.

Parque

Este item ainda levou o prefeito eleito a dizer que está analisando a montagem de um parque temático, projetado para a Praça do Papa. Isso visa a “receber um número significativo de pessoas”. Ele lembrou que, recentemente, o estado americano da Flórida abriu um parque temático, que recebe 17 mil pessoas por dia.

– Para promover o desenvolvimento econômico tem ainda

que ser mudada a qualidade de vida, que é um fator importante – O futuro prefeito de Vitória disse que a municipalidade pode ainda contribuir através da limpeza urbana, permitindo com isso “elevar a competitividade da cidade”.

Ele destacou que as empresas, ao planejarem um investimento, observam as condições de moradia da população e, no caso de elas serem negativas, acabam desistindo da instalação do empreendimento. Uma das suas metas é: “Vender Vitória para o Brasil e para o mundo, ajudando a criar uma marca para a cidade”.

No final de sua exposição, os debatedores Sebastião Balarini (diretor do Bandes), Orlando Machado (diretor da Coimex) e José Luiz Cavejo (diretor da Serviport) fizeram um comentário sobre o tema do palestrante. O dirigente da Coimex solicitou uma reestruturação da Alfândega do Porto de Vitória.

– A Alfândega precisa urgentemente ser reaparelhada. Daí conclamo às forças políticas do Estado no sentido de atuarem junto a Brasília, e conseguir um fortalecimento da nossa Alfândega – Machado disse que o órgão dispõe de apenas 32 fiscais, sendo 16 junto aos portos e 16 na área administrativa. “Temos de prepará-la para poder enfrentar os novos tempos”.

País precisa investir no transporte

A economia de US\$ 1 trilhão, que envolve o Brasil e países da América do Sul é, em 70% do volume, movimentada por caminhões, o que faz com que a sociedade acabe pagando um preço muito alto por isso, por ser o transporte rodoviário o meio mais caro. A solução para a redução dos custos no transporte e uma maior integração entre as regiões brasileiras e os países da América do Sul, notadamente do Mercosul, está no investimento em transporte marítimo — A afirmação é do presidente do consórcio do Corredor Centroleste, Paulo Augusto Vivacqua.

Ele participou da abertura do seminário "Senado Federal — Corredor Centroleste", no auditório da **Rede Gazeta**. Vivacqua lembrou que as experiências positivas do Corredor Centroleste estão sendo usadas para a formação do Corredor Atlântico do Mercosul, que já conta com a adesão de 11 portos nacionais e dos países membros do mercado comum. A economia brasileira e a do Mercosul, de acordo com Vivacqua, pagam um preço elevado por conta do atual transporte.

Terminais

Paulo Vivacqua afirmou que o trânsito de 600 quilômetros das mercadorias abrange toda a costa econômica do país. Ele pediu uma atuação mais positiva dos terminais, onde os portos passem a executar uma verdadeira ação de desenvolvimento regional. "Os portos farão a integração de porta a porta, com as redes de telecomunicações. Isso fará com que os custos das exportações caiam em 50%. Com isso, os portos passarão a ser o centro de comércio ao longo da costa da América do Sul".

O presidente do consórcio do Centroleste disse, também, que entre os 11 portos que aderiram ao novo Corredor Atlântico estão os portos de Vitória, Manaus, São Luiz, Imbituba (SC), Montevideu (Uruguai), Baía Blanca e Buenos Aires (Argentina) e o porto fluvial de Assunção (Paraguai).

Organização

— A idéia para esse novo consórcio (Corredor Atlântico) veio da experiência bem sucedida do Corredor Centroleste — disse. Ele anunciou a organização de um centro de desenvolvimento portuário, com o objetivo de promover o desenvolvimento do ensino e da pesquisa. "Estas análises técnicas servirão para aprimorar ainda mais os próprios portos", acentuou. Lembrando o recente encontro da FAO, uma agência da ONU para a alimentação, que reuniu em Roma lideranças mundiais, Vivacqua disse que a conclusão foi de que haverá escassez de gêneros alimentícios nos próximos anos.

A solução defendida por ele para fazer frente à falta de alimentos, em escala mundial, está em um maior desenvolvimento das potencialidades agrícolas da região dos Cerrados do Brasil. "O Cerrado brasileiro é maior do que o grosso da Europa e pode sustentar o mundo de alimentos".

Para que isso se viabilize, o presidente do consórcio do Corredor disse que são precisos investimentos no transporte, cujos resultados são a redução no custo da comercialização e o incentivo para um incremento ainda maior da produção agrícola. De acordo com Vivacqua, os recursos podem ser levantados junto a investidores internacionais. "Há um volume muito grande de capitais em busca de bons projetos".



Foto de Chico Guedes

O presidente do Corredor Centroleste, Paulo Augusto Vivacqua, anunciou no seminário a criação da fundação sem fins lucrativos

Corredor terá fundação este ano

A Fundação Centroleste iniciará as suas atividades de indução ao desenvolvimento econômico do interior do Espírito Santo, e das demais regiões atendidas pelo Corredor de Transportes Centroleste, a partir do primeiro trimestre deste ano.

Segundo o seu idealizador, o presidente do consórcio do Corredor, Paulo Augusto Vivacqua, a nova entidade não tem fins lucrativos e vai buscar recursos junto às entidades internacionais de fomento ao desenvolvimento. Ele antecipou que os ex-ministros Alysso Paulinelli e Paulo Haddad aceitaram convite e vão participar do Conselho de Administração da nova entidade.

A informação foi dada por Vivacqua no auditório da **Rede Gazeta**, durante a sua participação no seminário "Senado Federal — Corredor Centroleste". Vivacqua afirmou que a Fundação terá a sua sede em Vitória. Entre os objetivos listados por ele está a promoção do desenvolvimento regional, com ênfase no projeto "Cada Vila um Produto". Também consta entre as suas metas a instalação de uma universidade aberta, com o intuito de formar engenheiros municipais.

Empregos

Paulo Vivacqua informou que estes profissionais serão incumbidos de "resolver os problemas municipais com os recursos do próprio município". Uma outra meta da Fundação Centroleste é "despertar atividade de empreendedores no interior do Espírito Santo, utilizando recursos da própria

região e, também, criar empregos".

O presidente do Consórcio disse que, além da busca de recursos junto às agências internacionais, fará uma campanha de captação de verbas entre as entidades e empresas associadas do consórcio do Centroleste e do Corredor Atlântico do Mercosul.

Produtos

Entre dos municípios capixabas que poderão vir a se enquadrar dentro do projeto "Cada Vila um Produto", Vivacqua listou os que se situam na região serrana do Espírito Santo, e disse que a orquídea poderá ser um dos produtos, principalmente por ser cuidada em laboratório e ter um alto valor comercial. Também citou a inclusão de aguardentes artesanais, que podem passar a ser identificadas com uma região do Estado, uma goiabada produzida em Santa Teresa, chás especiais, cogumelos e a própria Baía de Vitória, após a sua recuperação ambiental. "Isso pode ser um projeto de grande interesse turístico, constituindo uma espécie de parque marítimo da ilha".

Ele disse que em torno da Baía de Vitória poderão vir a ser criadas uma série de atividades, como restaurantes típicos. "A ambiência de nossa baía é única e encanta todos que aqui vêm. Com alta culinária com frutos do mar e eventos importantes ligados ao mar. Existe uma idéia de se transformar uma das pedreiras da baía em um anfiteatro, e fazer ali programações de visita".

Uma outra idéia, segundo Paulo Vivacqua, é a construção de aquários para os visitantes da baía. Isso é mui-

to raro no Brasil. Todos os lugares de mar interessantes, no mundo, têm esses aquários, que atraem visitantes e renda. Vitória pode oferecer o seu mar, a sua baía, a sua arte da pesca e a sua culinária.

Na sua palestra, Vivacqua explicou que foi no estado de Oita, no Japão, onde surgiu pela primeira vez a proposta de se criar alternativas contra o êxodo rural dos jovens e o empobrecimento do interior. "É um projeto modelar que funciona perfeitamente no Brasil".

No caso japonês, cada vila elegeu um produto e a partir daí passou-se a fazer uma ampla divulgação do mesmo, que acabava implicando em tornar o próprio município conhecido nacionalmente. O despertar do interesse das pessoas dos grandes centros, por aquelas regiões desconhecidas em seu próprio país, acabou "criando empregos, renda e investimentos".

Vivacqua afirmou que a proposta, visando à difusão dos principais produtos do interior do Estado, está associada à demonstração de interesse das próprias prefeituras. "A Fundação Centroleste quer disseminar o projeto. As principais vilas serão todas as prefeituras que se interessarem", destacou.

Ele disse que os grandes centros populacionais do país estão localizados a poucas centenas de quilômetros do Estado, e citou como exemplo a difusão de uma aguardente especial de Santa Teresa em Minas Gerais. "Belo Horizonte está só a 400 quilômetros e lá há milhares de pessoas que irão consumir o produto".

Gasoduto de Campos fica pronto em 1998

Foto de Danilo Salvadeo

O gasoduto que vai ligar a Bacia de Campos, no Rio de Janeiro, a Vitória estará pronto até 1998, quando também está prevista a conclusão do gasoduto Brasil-Bolívia. A informação é do superintendente de Planejamento da Petrobrás, Sérvulo da Costa Soares.

Ele esteve em Vitória para participar do seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste", promovido pela Rede Gazeta, em parceria com o Consórcio Operacional do Corredor Centroleste, e apoio das empresas Samarco Mineração e Coimex Trading Company. Ele falou sobre o tema "O gás no Espírito Santo".

A construção do gasoduto Campos-Vitória vem sendo planejada numa parceria entre a Petrobrás e a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), e é fundamental para viabilizar novos projetos e a ampliação de empresas instaladas no Estado, limitadas pela falta de garantia da oferta de energia.

O gasoduto Campos-Vitória permitirá que o Espírito Santo integre o time de Estados servidos pelo gasoduto Brasil-Bolívia, que vai desembocar na Bacia de Campos, onde estão concentradas as maiores reservas do produto.

Acordo

A Vale e a Petrobrás devem assinar, em data ainda a ser definida, um acordo para aprofundamento dos estudos de viabilidade do projeto. Esses estudos, segundo Sérvulo Soares, vão determinar "o tamanho do negócio", o preço do gás a ser fornecido, a quantidade, prazo para início da execução do projeto, e o levantamento de outras informações que, acredita ele, devam estar concluídas no prazo de seis meses.

O gasoduto Campos-Vitória irá permitir que a Petrobrás amplie a oferta de gás natural no Espírito Santo sem depender apenas das novas descobertas de reservas que possam ocorrer aqui. A tubulação vai ter uma extensão de 325 quilômetros e, pelas avaliações preliminares, envolverá investimentos da ordem de US\$ 150 milhões. O diretor de Planejamento da Petrobrás ressaltou que os dutos poderão ter diâmetro de 16 a 20 polegadas, o que vai depender da demanda pelo produto.

Reservas

Hoje o Espírito Santo conta com 250 quilômetros de dutos, de São Mateus à Grande Vitória, por onde são fornecidos diariamente cerca de 600 mil metros cúbicos/dia (m³/dia) de gás natural. Considerando as novas reservas de gás que a Petrobrás descobriu este ano no Norte do Estado (estimadas em 5 bilhões de m³), a empresa espera chegar ao ano 2000 com uma capacidade de fornecimento de 1,4 milhão de m³/dia, o que ainda é insuficiente para a demanda do Estado.

Somente a CVRD possui projetos que demandariam de 3,5 a 4,7 milhões de m³/dia de gás natural. Os projetos da empresa incluem a substituição total do óleo combustível por gás natural nas suas sete usinas de pelotização

(afé incluída a Kobrasco, em fase de instalação); a construção de uma usina termelétrica a gás para gerar 460 megawatts (MW) de energia, equivalentes à metade do consumo do Estado; e a fabricação do HBI (Hot Briquetted Iron), um tipo de ferro que tem cinco vezes mais valor agregado que a pelota de minério, cuja fabricação depende essencialmente do gás natural.

Projeto

Existe ainda o projeto da Espírito Santo Centrais Elétricas (Escelsa), para construção de uma termelétrica cuja capacidade de geração vai depender da disponibilidade de gás natural. O superintendente da Petrobrás informou que a usina da Escelsa pode ter capacidade para 300 a 600 MW e demandaria outros 2 milhões de m³/dia de gás natural.

Sérvulo Soares informou também que existem projetos de outras empresas, entre elas a Samarco Mineração, que necessitaria de outros 1,5 a 2 milhões de m³/dia. Somados, todos esses projetos demandariam cerca de 8 milhões de m³/dia, que correspondem à quantidade de gás que a Petrobrás vende atualmente para todo o Brasil.

A Petrobrás, por sua vez, passou a priorizar os investimentos na exploração de gás natural, no Espírito Santo, depois que sua subsidiária BR Distribuidora obteve do Governo do Estado concessão para distribuir o produto por um período de 50 anos, iniciado em 1993. Antes desta concessão, segundo Soares, o consumo de gás natural no Espírito Santo era de 400 mil m³/dia, quantidade que subiu para 600 mil m³/dia depois que a empresa obteve a concessão para distribuir o produto.

Investimentos

O aumento dos investimentos na exploração de gás foi um dos compromissos assumidos pela empresa quando da assinatura do contrato de concessão, em dezembro de 1993. Os outros compromissos assumidos foram a expansão da rede de distribuição e a garantia de preço competitivo. Soares disse ainda que o gás natural custa, para as indústrias do Espírito Santo, 15% a 20% menos do que custa para aquelas situadas no Rio de Janeiro e São Paulo.

O superintendente de Planejamento da Petrobrás reconhece a dificuldade de atender à demanda das indústrias capixabas e acrescentou que a integração ao gasoduto que vem da Bolívia é uma alternativa para garantir o abastecimento. O gasoduto Brasil-Bolívia será construído para transportar inicialmente 8 milhões de m³/dia, que serão suficientes para abastecer apenas a região Sul e parte do Sudeste.

Posteriormente, esse fornecimento deverá ser ampliado para 16 milhões de m³/dia, atendendo também ao Espírito Santo, segundo observou Soares. Ele acrescentou que o sistema terá capacidade para movimentar até 30 milhões de m³/dia e, para chegar a essa quantidade, a Petrobrás tem opção de comprar gás da Argentina.



A Petrobrás decidiu priorizar seus investimentos na área do gás natural depois de obter sua distribuição

Petrobrás dobra oferta de gás

A Petrobrás pretende, até o ano 2000, dobrar a oferta de gás natural proveniente de poços perfurados no Espírito Santo, elevando a disponibilidade dos atuais 700 mil metros cúbicos/dia (m³/dia) para 1,4 milhão de m³/dia. A informação é do superintendente de Planejamento da empresa, Sérvulo da Costa Soares.

A duplicação da oferta, contudo, está longe de atender à demanda do mercado capixaba que, apenas considerando o consumo de empresas como a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e da Samarco Mineração, seria de 1,8 milhão de m³/dia.

— O gás no Espírito Santo — planejamento estratégico" foi um dos temas em discussão no seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste", promovido pela Rede Gazeta, com o apoio da Coimex Trading Company e Samarco Mineração. O superintendente de Planejamento da Petrobrás fez um histórico sobre a exploração de gás e enfatizou que o índice de incidência de gás nos poços

perfurados no Espírito Santo é de 55%, o que está acima da média do país.

Ampliação

Ele destacou que a participação do gás natural na matriz energética do país é de 2,6%, contra uma participação de 23% na matriz energética mundial. Soares salientou que a Petrobrás tem como meta ampliar essa participação, no Brasil, para 9,8% até o ano 2000, e para 11,9% no ano 2010.

No Espírito Santo, a Petrobrás passou a priorizar a exploração de gás natural depois que obteve do governo do Estado, em 1993, concessão para distribuir o produto, com exclusividade, por um prazo de 50 anos.

Já o presidente da Samarco Mineração, José Luciano Penido, um dos debatedores, aproveitou a presença do representante da Petrobrás para reclamar do "esquecimento" do Espírito Santo nos projetos de planejamento estratégico centrados na geração de energia pelo menos nos últimos 25 anos.

Ele lembrou que há uma forte restrição na oferta de gás para novos projetos no Estado e comparou a situação à velha história do ovo e da galinha: "Não há oferta de gás suficiente porque não há demanda, ou a demanda não existe porque a oferta é insuficiente?", protestou.

Produção

Penido destacou, ainda, que os empresários e as forças políticas capixabas têm de exigir prioridade na interligação do Espírito Santo com o gasoduto Brasil-Bolívia. Citando números expostos pelo superintendente da Petrobrás, Penido lembrou que o Brasil produz 23 milhões de m³/dia de gás e vende 8 milhões de m³/dia.

Segundo ele, o Espírito Santo sozinho teria hoje mercado para absorver 25% do total de gás vendido pela Petrobrás no país, ressaltou Penido, acrescentando que "o progresso e o desenvolvimento do Estado estão limitados pela deficiência no fornecimento de energia".

CST atrairá novos empreendimentos

Foto de Gildo Loyola

Os investimentos projetados pela Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST) para os próximos dois anos, que somam cerca de R\$ 820 milhões, poderão contribuir para a atração de novos empreendimentos para o Estado — A afirmação é do vice-presidente executivo da empresa, José Armando de Figueiredo Campos.

Além de novas cimenteiras e empresas do setor cerâmico, ele citou a possibilidade de uma indústria da área de frios, uma vez que a siderúrgica, com a expansão, estará disponibilizando pela primeira no mercado gases como argônio, oxigênio e nitrogênio.

Campos participou, como palestrante, do seminário "Senado Federal — Corredor Centroleste", uma promoção conjunta do Senado Federal com a **Rede Gazeta** com apoio da Coimex e Samarcó. Ele fez uma exposição técnica dos investimentos programados pela CST e o potencial de gerar empresas satélites, a partir do aproveitamento de resíduos industriais. De acordo com Campos, o ponto alto dos novos investimentos da siderúrgica são a nova máquina de lingotamento contínuo e o segundo alto-forno.

Investimentos

A partir da execução destes investimentos, ele disse que a CST poderá produzir 4,5 milhões de toneladas/ano de aço bruto, 35% a mais que a capacidade atual. Do total de recursos previstos para a nova fase de investimentos, revelou que R\$ 230 milhões foram aplicados somente neste ano. "Uma indústria de frio, que aproveite nossos excedentes de gases, dará uma grande contribuição para a economia regional. Ela pode viabilizar ainda a

operação de cargas refrigeradas por nossos portos", lembrou.

O vice-presidente da CST afirmou ainda como efeito da satelitização dos investimentos da CST o fomento nos segmentos da indústria especializados no fornecimento de bens e serviços à empresa.

— Já elevamos para R\$ 3,8 milhões/mês a compra de bens no Estado e ao longo deste ano gastamos com serviços regionais R\$ 52 milhões — O Estado e os municípios também serão beneficiados pela expansão, segundo disse, na medida em que somente com a implantação do segundo alto-forno serão desembolsados R\$ 20 milhões de ICMS e mais R\$ 10 milhões de ISS.

Laminador

Campos acrescentou que 14% das compras da CST já são feitas dentro do Espírito Santo e que, se considerar as matérias-primas, o índice sobe para 36%. Do conjunto de fornecedores da empresa, o segundo maior grupo é de capixabas, que equivalem a 25% do cadastro geral.

O vice-presidente da empresa adiantou que numa nova etapa de investimentos, que prevê a operação de um Laminador de Tiras a Quente (LTQ) a partir do início do próximo século, a CST terá uma maior participação na economia capixaba, principalmente na geração de ICMS.

O LTQ, de acordo com sua explicação, permitirá a produção de laminados para o mercado interno, enquanto que as placas atuais são praticamente exportadas na totalidade, estando, portanto, isentas do imposto. Ele estima que com o LTQ a empresa passe a gerar, por ano, para os cofres do Estado, cerca de R\$ 100 milhões na forma de ICMS.



Ao reduzir em 20 dólares o preço por tonelada de suas placas de aço, a CST tornou-se mais competitiva

Empresa aumenta competitividade

O vice-presidente executivo da Companhia Siderúrgica de Tubarão (CST), José Armando Campos, informou que a empresa conseguiu elevar a sua competitividade no mercado internacional, ao reduzir em US\$ 20,00 o preço por tonelada das suas placas de aço, em função de um melhor aproveitamento energético.

A informação foi dada na sua palestra sobre o tema "Co-geração", dentro do seminário "Senado Federal — Corredor Centroleste". "Essa tecnologia de co-geração pode configurar em uma alternativa interessante, principalmente quando se busca elevar a geração com um baixo custo", revelou.

Campos explicou ainda que o termo co-geração vem, no caso da CST, da geração combinada de energia elétrica, energia mecânica e energia de calor, a partir de uma única fonte primária: o carvão. "É o uso combinado e simultâneo. No nosso modelo de co-geração, utilizamos o carvão mineral convertido em coque. A partir dele, são gerados gases com poder calorífero, que são combustíveis secundários que acionam uma turbina, um soprador e um gerador".

José Armando Campos disse que a siderúrgica conseguiu desenvolver um sistema único de geração próprio de energia. Ele assegurou que isso se deve

ao fato de a planta da empresa ter sido montada entre as duas crises do petróleo. O resultado desse maior cuidado fez com que a CST acabasse conseguindo um nível de consumo 20% menor de energia elétrica, em relação à média das demais siderúrgicas.

Energia

Além disso, ele destacou que nos últimos 15 dias, com a entrada em operação da usina de energia de topo, a empresa passou a produzir energia cinética e a aproveitar em 100% os gases eliminados na queima de sua usina.

Durante sua exposição Campos disse que a CST está com um projeto para recuperar a energia, "através do reaproveitamento do gás de energia". A sua meta é a de conseguir um índice de reaproveitamento de 56% de todos os gases, anteriormente processados nos equipamentos destinados à geração de energia.

Campos disse, ainda, que na última quinzena, a empresa passou a ter um excesso na sua produção energética, o que está permitindo repassar entre quatro megawatts (MW) e 16 MW para a Escelsa. O dirigente da CST disse que a legislação responsável pela regulamentação desse tipo de fornecimento (Portaria DNEEE 246/88), está defasada. "O Brasil está evoluindo", citou.

José Armando Campos revelou que a norma regulamentadora estabelece um teto tarifário entre o produtor de energia e a empresa concessionária, mas é uma "legislação orientada para uma proteção ao sistema elétrico". Para ele, o texto legal deve ser revisto.

O moderador do seminário e presidente do Conselho Superior de Energia da Findes, Ernesto Mosaner, anunciou que outras empresas capixabas vão montar projetos próprios de co-geração energética. Ele citou a Chocolates Garoto, Braspérola, Ornato e cervejaria Antarctica. "Ainda são projetos pequenos, gerando entre 25 MW e 30 MW".

Para o vice-presidente da CST a co-geração é altamente vantajosa para a empresa. Como exemplo ele citou o caso de sua siderúrgica, onde o "uso do óleo combustível é zero". A produção própria da CST é de 1,15 milhão de MW por ano, representando 20% do consumo de todo o Espírito Santo, ou ainda a utilização de energia em uma cidade com 500 mil habitantes.

Com a eliminação da compra de energia de terceiros, Campos disse que a CST tem um menor custo para a sua produção, permitindo com isso uma maior competitividade em relação aos seus concorrentes nacionais ou estrangeiros.

Aeroporto será ampliado este ano **Embra**

O aeroporto de Vitória vai começar a ser ampliado no primeiro trimestre deste ano, a um custo inicial de R\$ 8 milhões. Serão feitas obras emergenciais para adequar o terminal ao fluxo de passageiros e aeronaves. O início das obras foi anunciado pelo presidente da Empresa de Infra-estrutura Aeroportuária (Infraero), Adyr da Silva, que esteve em Vitória participando do Seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste", no auditório da **Rede Gazeta**.

Segundo ele, há 15 anos a Infraero não investia no Aeroporto de Vitória, apesar do aumento do tráfego aéreo e de passageiros, por falta de uma boa parceria com o governo do Estado. "O atual governador tem percepção da importância do transporte aéreo", resumiu.

As obras emergenciais englobam a ampliação do terminal de passageiros e do pátio de aeronaves. A ampliação total do aeroporto ainda não tem data definida, já que um novo terminal de embarque deverá ser construído, assim como uma segunda pista para pouso e decolagem, finalizando com um terminal multimodal de carga e passageiros. Para isso a Infraero pretende contar com parcerias financeiras.

- A proximidade do aeroporto com o porto de Tubarão e os ramais ferroviários faz do aeroporto de Vitória um local privilegiado para a multimodalidade. O custo total das obras de ampliação supera R\$ 100 milhões - informou Silva.

Internacionalização

A internacionalização do aeroporto de Vitória também já vem sendo avaliada pela Infraero. A construção da segunda pista, com 2.050 metros, é um passo e, de acordo com ele, contatos vêm sendo feitos com a Polícia e Receita Federal para atuação eventual na fiscalização alfandegária. A idéia é permitir eventuais pousos de aeronaves internacionais.

Isso depende, também, de demanda de passageiros com destino ao exterior. Essa demanda ainda é baixa e, segundo Silva, as empresas aéreas ainda não manifestaram interesse em ampliar os serviços.

No que diz respeito à segurança do terminal, Silva garante que o aeroporto de Vitória está na média brasileira de condições favoráveis para pousos e decolagens. Em seu entendimento, há pouco adensamento populacional nas proximidades das cabeceiras das pistas e, grande parte do volume das manobras aéreas, é feita sobre o mar, "o que facilita a segurança", finalizou.



O brigadeiro Adir Silva (C), presidente da Infraero, garantiu o início das obras até março

Recursos do mar serão avaliados

O capitão-de-mar-e-guerra Telmo Vilela de Albuquerque, ao participar do seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste" falou sobre as atividades da Comissão Interministerial para Recursos do Mar (Cirm). A Cirm, segundo explicou ele, atua no sentido de avaliar as potencialidades da chamada Zona Econômica Exclusiva (ZEE), obtendo os dados necessários para a definição de políticas nacionais para exploração dos recursos do mar.

Dentre os programas desenvolvidos pela Comissão, ele destacou o Programa de Avaliação do Potencial Sustentável de Recursos Vivos na Zona Econômica Exclusiva (Revizee),

o Plano de Levantamento da Plataforma Continental Brasileira (Leplac) e o Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental.

Balizar

Com o Revizee, a Cirm pretende detalhar o levantamento dos potenciais sustentáveis de captura dos recursos vivos na ZEE. Albuquerque enfatizou que o Brasil deve estar preparado para atender ao disposto na Convenção das Nações Unidas sobre Direito do Mar, além de ter, também, que definir uma política de pesca para o país. O trabalho da Cirm visa a balizar a preparação do país para atendimento a essas exigências.

O segundo projeto desta-

cado por ele, o Leplac, irá permitir que o Brasil incorpore uma extensa área, além das 200 milhas marítimas, onde exercerá direitos de soberania para exploração e aproveitamento dos recursos naturais do mar e do seu subsolo.

Em relação ao Programa de Avaliação da Potencialidade Mineral da Plataforma Continental, Albuquerque salientou que o estágio atual do conhecimento científico da margem continental brasileira é incompatível com o mínimo exigido para a formulação de conceitos que permitam traçar um programa à prospecção e à pesquisa de recursos não vivos. Com este programa, a Cirm pretende levantar informações que permitam isso.

O presidente da Embratel, Dílio Sérgio Penedo, informou que o cabo intercontinental de fibra óptica vai entrar em operação a partir deste mês, permitindo ao Espírito Santo elevar os canais de voz, dos atuais 30 mil para 1 milhão. O novo cabo submarino liga o país aos Estados Unidos e à Europa.

O incremento no potencial de utilização dos serviços de telecomunicações em 3.233% foi ressaltado pelo dirigente da estatal, dentro do seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste", como sendo um fator para impulsionar a implementação de um teleporto no Estado.

Alternativas

Dílio Penedo desenvolveu o tema "Globalização da economia capixaba e as telecomunicações - conceito de teleporto". O presidente da Embratel enfocou no início da sua exposição os agrupamentos econômicos que vêm sendo feitos em várias regiões do mundo, como alternativa para fazer a expansão do processo globalizante da economia.

É dentro do crescimento múlti-

Corred

A diretora do consórcio de Operações do Corredor Centroleste, Sandra Stehling, disse que o sistema conseguiu, em cinco anos, diminuir os custos dos transportes em 61,43%. Ela destacou que na fase da implementação do Corredor, os obstáculos existentes para a transposição dos grãos e farelo da região dos Cerrados, faziam com que o custo por tonelada fosse de US\$ 70 (R\$ 72,13). Agora, o mesmo frete chega a ser executado por US\$ 27 (R\$ 27,82). O desenvolvimento do transporte pelo Centroleste foi ainda responsável pela criação do sistema de cargas combinadas, onde o custo da navegação fica entre 20% e 30% mais barata.

Stehling esteve participando do seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste". Durante sua exposição, ela analisou a criação do Centroleste e apontou para os problemas ainda existen-

Embratel opera novo cabo submarino

Foto de Nestor Muller

plô das atividades econômicas que ele coloca a necessidade de serem implementados novos investimentos na infra-estrutura das telecomunicações, como fórmula de permitir a rápida comunicação entre as grandes empresas.

A busca de uma redução nas tarifas, através de uma maior utilização de cabos de fibra óptica, foi um outro ponto destacado por Penedo em sua palestra. Ele revelou que a inauguração do cabo transoceânico permitirá, inicialmente, um crescimento substancial na oferta de telecomunicações.

Na primeira quinzena de março deste ano, quando o navio finlandês Maersk Fighter iniciou por Vitória a ligação intercontinental por fibra óptica, a Embratel informou que o cabo terá 18 pares de fios. Cada par de fios — mais finos do que fio de cabelo — oferece uma velocidade de transmissão de dois gigabites, equivalente a uma conversa simultânea de 176 mil pessoas, destacou a Embratel.

Após falar sobre o contexto, Dílio Penedo inseriu o tema principal de sua palestra: o teleporto. Segundo ele teleporto pode ser

traduzido como sendo um edifício inteligente, o qual é totalmente controlado por computador. O prédio possui uma área comum com equipamentos de última geração em telecomunicações de elevado valor, de uso de todas as empresas ali instaladas, e que permite a redução de custos.

Necessidade

— Não há necessidade que todos venham comprar os mesmos equipamentos — explica o dirigente. Penedo disse que em todo o mundo existem 100 teleportos, mas apenas 56 estão em efetiva operação. Disse ainda que há vários tipos de teleportos.

Entre esses, citou o exemplo de Paris que possui teleportos especializados em determinadas áreas, como um voltado especificamente para o abrigo de empresas de multimídia. Penedo destacou que a Embratel pretende priorizar a região atendida pelo Corredor e, para isso, lançará ramais de fibra óptica nos estados associados ao Centroleste.



O presidente da Embratel, Dílio Penedo (C), garantiu a ampliação do número de canais para este mês

Portos reduziram seus custos

Foto de Gijdo Loyola

Portos estão sucateados

tes, e citou os projetos para o aprimoramento do consórcio.

Energia

Entre esses, citou as propostas para a construção de duas centrais de energia termelétricas, com um potencial gerador total de 700 megawatts (mW). Com as centrais movidas a carvão mineral, ela afirmou que o combustível pode vir nos navios que vêm buscar minério nos portos capixabas e que chegam vazios.

A dirigente disse também que os estudos iniciais apontavam para a necessidade de serem promovidos investimentos de até US\$ 105 milhões (R\$ 108,2 milhões), para que o Corredor pudesse ser viabilizado. Depois de se aprofundar nas análises, ela afirmou que ficou constatado que o valor estava superestimado. “O principal problema não era a travessia da cidade de Belo Horizonte ou a transposição da Serra do Tigre”, destacou. Es-

ses “gargalos”, segundo ela, eram originados da falta de um sistema integrado e até mesmo de “uma série de conflitos”.

Cargas

Neste último caso, ela disse que a Rede Ferroviária Federal (-RFFSA) preferia levar as cargas, oriundas da sua área de abrangência, para os portos do Rio de Janeiro. No outro lado do conflito estava, de acordo com a diretora, a própria Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que concorria com as cargas da Rede Ferroviária Federal.

Um outro ponto de entrave, que entrou no orçamento inicial do consórcio, dizia respeito ao elevado custo da Fepasa, a ferrovia paulista. “No pequeno trecho de 46 quilômetros, entre Araguari e Uberlândia (MG), havia uma tarifa altíssima”. Stehling disse que isso estava associado também a uma má vontade da Fepasa, para poder viabilizar o transporte para São Paulo.



Sandra Stehling: custos caíram com as obras nas ferrovias

O diretor do Departamento de Portos do Ministério dos Transportes, Paulo Antônio Dantas Da Rin, garante que a redução de 49,6% no contingente de trabalhadores portuários, com vínculo empregatício, ainda é insuficiente para completar a modernização portuária do país. Paulo Da Rin esteve participando do seminário “Senado Federal-Corredor Centroleste”, promovido pela Rede Gazeta.

Paulo Da Rin falou sobre o tema “Privatização Portuária”, onde analisou as três principais razões que levaram o Governo federal a implementar a lei de modernização portuária. Ele explicou que o primeiro motivo foi a necessidade de se eliminar as deficiências portuárias.

No segundo motivo, ele disse que passou a ser prioridade a redução dos custos portuários no Brasil, “que estão associados ao Custo Brasil”. No terceiro ponto citado pelo diretor do Departamento de Portos está a necessidade dos portos serem reequipados e modernizados. “A idéia da modernização foi a substituição no porto do Go-

verno pela iniciativa privada”.

Destacando um estudo feito pela União em 1989, Da Rin afirmou que desde aquela data os portos estão sucateados e que necessitam de investimentos anuais de US\$ 700 milhões. Como exemplo ele citou o caso do ano passado, quando os portos públicos conseguiram investir um total de apenas US\$ 80 milhões.

Da Rin disse ainda que a legislação responsável pela modernização portuária foi implementada. A sua única reclamação está para o fato de que o contingente de mão-de-obra com vínculo empregatício direto é elevada. Entre a implementação da lei, em 1992, e o ano passado, o diretor disse que o contingente de empregados foi reduzido de 26.398 para 13.295 pessoas. “Isso não é suficiente”.

Para ele o ideal é que os portos públicos venham a ter entre 4 mil e 5 mil trabalhadores com vínculo. Na sua exposição, mostrou gráficos comprovando a existência de maior eficiência nos 45 terminais privados do que nos 36 portos públicos.

Corredor deve ser mais competitivo

Intensificar a intermodalidade no transporte do Corredor Centroleste, entre as cargas movimentadas pelos caminhões e pela ferrovia, como fórmula para se elevar a competitividade do sistema transportador – A afirmação foi feita pelo presidente da Interfêrrea, Bernardo Figueiredo, durante a realização do segundo ciclo de debates do seminário "Senado Federal – Corredor Centroleste". "Com a intermodalidade se usa o caminhão onde ele é mais competitivo, e a ferrovia onde ela é mais competitiva".

Figueiredo falou sobre dois temas no encontro. No primeiro (Intermodalidade), apresentou o presidente da Confederação Nacional dos Transportes, Clésio Andrade, que não compareceu por estar no exterior. No segundo, falou sobre a "Ferrovia Centro-Atlântica", onde a Interfêrrea esteve no processo de licitação e, atualmente, detém uma participação acionária.

Na abertura, o senador José Ignácio lembrou que os temas, discutidos no segundo ciclo do seminário, abordavam a integração sistêmica do Corredor Centroleste. Referindo-se ao caso específico da Ferrovia Centro-Atlântica, privatizada há cinco meses, ele disse que ela atinge 7.200 quilômetros das antigas superintendências regionais (SR) da Rede Ferroviária Federal. Na SR-2 está a ligação da região dos Cerrados a Pirapora (MG); na SR-7 a ferrovia se direciona para Salvador (BA) e na SR-8 faz a interligação de Vitória ao Rio de Janeiro.

Impacto

Bernardo Figueiredo inicialmente explicou que a intermodalidade é uma questão nova, já que o Brasil vem adotando nas últimas décadas o modelo rodoviário. Em seguida, ele passou a fazer uma análise da relação do PIB e da demanda de transporte rodoviário, que segundo ele, são coisas interrelacionadas. "O primeiro impacto no sentido

da intermodalidade nasceu por decreto, na segunda metade da década de 70, em função da crise do petróleo".

Figueiredo enfatizou que as estatais foram obrigadas a procurar o transporte ferroviário, ao invés do rodoviário. "Mas, a falta de investimentos e de infra-estrutura, na época, provocaram uma ausência de correspondência à procura", destacou.

Investimentos

Na atual década a situação das ferrovias estatais se agravou com o que ele denomina de "período de falência do Estado". O dirigente da Interfêrrea disse que a falta de investimentos públicos provocou uma imobilização de 40% na frota ferroviária. "A consequência foi o surgimento de uma demanda reprimida de cargas tradicionais de ferrovia, gerando uma pressão sobre a rodovia". Mesmo sendo o transporte ferroviário economicamente mais importante, entre o Rio de Janeiro e São Paulo, Figueiredo disse que recente pesquisa detectou caminhões transportando pela Via Dutra 40 milhões de toneladas de cargas por ano. "Já as ferrovias representam apenas 5% dos transportes no país".

No caso da Ferrovia Centro-Atlântica, Bernardo Figueiredo afirmou que o empreendimento está passando por um desafio, a partir do fim do carregamento de combustível, que representa 42% do faturamento da estrada férrea. "A desativação desse segmento se deve à construção de oleoduto".

Ele disse, também, que esse fato vai proporcionar um redirecionamento para os demais setores, como a safra agrícola, que representa 11% dos negócios. Outros desafios citados por ele estão na eliminação dos principais pontos críticos: travessia férrea por Belo Horizonte; travessia precária sobre rios, entre Belo Horizonte e Salvador; priorização do trecho entre Cachoeiro de Itapemirim e Vitória, entre outros.



Bernardo Figueiredo, diretor da Interfêrrea, defendeu a intermodalidade para aumentar a eficiência do Corredor Centroleste

Enefer defende novos ramais

O diretor da Enefer Consultoria e Projetos, Sérgio Misse, defende a retomada imediata do projeto que prevê a construção de dois novos ramais ferroviários no Espírito Santo, como fórmula de garantir ao Estado maior espaço na economia da região Sudeste. Misse destaca que a criação da Estrada de Ferro Norte, entre o Sul da Bahia e Aracruz, e um ramal litorâneo, de Cachoeiro de Itapemirim a Vitória, permitirá a instalação do Corredor Atlântico.

A defesa desse projeto foi formulada durante o terceiro ciclo do seminário "Senado Federal – Corredor Centroleste", promovido pela **Rede Gazeta**. Sérgio Misse lembrou que os dois novos ramais férreos tiveram uma análise de viabilidade técnica satisfatória, mas foram abandonados. Ele iniciou a sua palestra, com o tema "Ferrovia Centro-Atlântica", analisando a configuração das ferrovias no Brasil. "Elas não têm ligações longitudinais e são ferrovias isoladas. Continuamos com a idéia das ferrovias coloniais, partindo do interior para a exportação pelo mar".

Fluxos

Sérgio Misse destacou, ainda, que deve ser observado que os fluxos regionais de cargas são, hoje, maiores do que os voltados para a exportação. Ele disse que a Estrada de Ferro Norte é um projeto com 280 quilômetros de trilhos, unindo a fábrica de celulose da Bahia Sul, em Mucuri, ao Portocel, em Aracruz. Ainda

sem definição de valores, afirmou que o projeto trará reflexos positivos na economia do Norte capixaba.

A dificuldade prevista por ele está na travessia sobre o Rio Doce, além do contorno nas áreas de preservação ambiental. Misse defende que a estrada seja privada, sem ter um forte envolvimento financeiro dos usuários, como foi a proposta original do governo do Estado, em agosto de 1992. Nessa ocasião, foi firmado um protocolo de intenção, hoje abandonado.

Esquecido

Um outro projeto esquecido, conforme destacou, é a construção de um ramal litorâneo de Cachoeiro de Itapemirim a Vitória, com o objetivo de evitar a transposição férrea pela região montanhosa do Espírito Santo. "O traçado, da antiga Estrada de Ferro Leopoldina, foi feito ainda na época em que o café era o principal produto da pauta de exportação. Era preciso ir buscar o café onde ele era colhido", disse ele. Agora, o mesmo roteiro é impraticável para movimentar mercadorias entre o Rio de Janeiro e a capital capixaba, porque reduz excessivamente a velocidade das locomotivas.

No trecho do Sul, Sérgio Misse apontou para outro projeto que não está mais em evidência. "É a construção de um novo ramal ferroviário, entre as minas de mármore, granito e calcário de Cachoeiro e a Grande Vitória. Nesse último trecho, uma das consequências favoráveis é o fim do carregamento por rodovias, que, dessa forma, pro-

porcionará maior longevidade às estradas e um menor gasto público com a manutenção. Uma segunda utilização do ramal Sul é a construção de um ramal até o Porto de Ubu, de propriedade da Samarco", afirmou Misse

Fator

O terceiro fator positivo destacado por ele é a retirada de todas as linhas da Ferrovia Centro-Atlântica em Cariacica, fazendo ligação com a Estrada de Ferro Vitória-Minas (EFVM). "A Ferrovia Centro-Atlântica é a sucessora da antiga Red Ferroviária Federal (RFFSA), privatizada há cinco meses".

Misse afirmou que a retomada dos dois projetos depende agora de uma vontade política. "Não é só a vontade do político, mas da sociedade civil, bancada estadual, bancada federal, governo estadual e Governo federal".

O diretor da Enefer disse que, dentro do processo de retomada dos dois projetos na pauta de discussões, cabe ao Banes um papel fundamental. "O Banes tem a função de viabilizar instrumentos e tem uma estrutura técnica". O moderador do seminário e secretário municipal de Indústria e Comércio de Aracruz, Luís Soresini, afirmou que a retomada dos projetos depende de discussões nesse sentido. Soresini é ex-diretor da Aracruz Celulose e nessa condição disse ter participado das discussões iniciais para a construção do ramal ferroviário Norte. "Vimos a possibilidade de um grande resultado econômico, envolvendo a Aracruz e a Bahia Sul".

Operações portuárias encarecem 4%

Foto de Heiô Sant'Ana

O diretor do Sindicato Nacional das Empresas de Navegação Marítima, almirante Armando Ferreira Vidigal, afirmou que a implementação parcial da lei de modernização portuária acabou provocando um encarecimento de 4% nas operações de embarque e desembarque de cargas.

Ele atribuiu a elevação de custo à criação do Órgão Gestor de Mão-de-obra (Ogmo), "que deveria tirar o monopólio dos sindicatos no controle do pessoal do porto, e isso realmente não foi tirado". Vidigal garantiu que o Ogmo acabou "virando apenas mais um órgão, na estrutura organizacional".

— No nosso entender, isso encareceu em 4% as operações, e é exatamente a parte que vai para o Ogmo — disse o representante dos armadores brasileiros durante sua participação no seminário "Senado Federal — Corredor Centroleste".

O suplente de senador Ricardo Santos (PSDB) presidiu os trabalhos no encontro, em substituição ao senador José Ignácio Ferreira (PSDB), que teve de permanecer em Brasília. Ricardo disse que o ciclo de palestras permitiu debater as questões estratégicas relacionadas aos interesses do Espírito Santo e do próprio Corredor.

Privatização

O almirante expôs o tema "Navegação internacional e de cabotagem" durante 43 minutos. Depois de ter feito uma crítica à demora na implementação da lei de modernização, garantiu que a saída para o seu setor está na privatização dos portos.

— Esta sim é a grande saída. Os Estados Unidos viveram uma crise fantástica na década de 60 com os seus portos. Os portos de Nova York e de São Francisco eram portos completamente paralisados e geravam enorme problema para os Estados Unidos. Com a entrada de cerca de 2 mil terminais privados, não tem mais problema portuário".

— A privatização dos portos é a solução para nós — afirmou, lembrando que existe um abandono na

política de hidrovias fluviais. Ele disse que chegou a protestar formalmente quando estava na ativa na Marinha, na ocasião em que foi construída a barragem de Itaipu.

O almirante Vidigal afirmou que a obra foi construída sem uma eclusa — obra que permite às embarcações irem de um nível de água para outro —, e devido a isso inviabiliza uma interligação com a hidrovía dos rios Tietê-Paraná. "Essa seria a grande integração do Mercosul, com um frete extremamente barato. Protestamos, porque foi um crime contra o país. Mas, esse crime foi perpetrado e não temos as eclusas".

Problema

Vidigal disse, também, que predomina no Brasil o transporte rodoviário, "o oposto a todos os países do mundo". Ele destacou que, em primeiro lugar, vem o carregamento de cargas por caminhões, seguido do meio ferroviário e, somente em terceiro lugar, é que aparece o transporte por navegação. Para ele, o problema é localizado e se encontra nos portos.

A cabotagem — transporte marítimo costeiro e interno — é cara e lenta, e isso se deve ao obsolescimento dos equipamentos, gerenciamento que não é satisfatório, e ao corporativismo. A cabotagem somente existe para os granéis, afirmou ele.

Na sua conclusão, Armando Vidigal lembrou que "no mundo sob a égide da globalização, o Mercosul é uma resposta adequada dos países do sul do continente americano aos desafios do presente". Para ele, a integração dos países do Mercosul transcende a área puramente econômica e é um instrumento que reforçará as suas economias.

Aumentar o seu peso político nos foros internacionais e contribuir para o desenvolvimento da região, como um todo, deve ser um dos objetivos da ampliação da navegação no país. "O Brasil, no que se refere especificamente ao transporte marítimo, terá de fazer um enorme esforço para diminuir os custos operacionais de sua frota mercante, reduzindo o chamado Custo Brasil".

Américo Paiva, que também é diretor do Consórcio do Corredor Centroleste. Ele participou seminário "Senado Federal — Corredor Centroleste", no auditório da Rede Gazeta e fez uma palestra sobre o tema "Complexo portuário do Espírito Santo, Mercosul e a economia de Minas Gerais".

Américo Paiva lembrou a afinidade de Vitória com a atividade de comércio exterior, salientando que é



O almirante Armando Vidigal criticou a prioridade rodoviária do país em detrimento do transporte marítimo

Estado deve atrair mais cargas

— Precisamos ser conhecidos não pela nossa vocação portuária, mas sim pela nossa competência, porque o mundo atual não permite tranquilidade a mais ninguém no mundo dos negócios — Esta é a posição do superintendente do Portocel, Osmar Rebello. Segundo ele, se o Espírito Santo, através de seus portos, quiser mesmo incrementar a atividade de carga geral, alertou, precisa criar meios e condições de atrair as cargas de Minas Gerais.

Osmar Rebello esteve participando do Seminário "Senado Federal — Corredor Centroleste", promovido pela Rede Gazeta. Ele falou sobre o "Complexo Portuário do Espírito Santo e o Porto de Sepetiba". Destacou ainda que o Espírito Santo deve ter um porto centrado em carga geral porque o Brasil terá um grande desenvolvimento e o "nosso futuro está voltado para a carga geral".

Estrutura

O diretor do Portocel disse que a estrutura portuária brasileira tem uma

forte concentração nas regiões Sudeste e Sul. "Os portos da região Sudeste são responsáveis pela movimentação de 60% do volume das cargas manuseadas nos portos brasileiros. Os portos do Sudeste, conforme demonstrou Rebello, movimentam 65% da carga geral do país, ficando São Paulo com 44%, Espírito Santo com 38% e Rio de Janeiro com 18%.

Rebello assinalou que hoje, ao se falar em carga geral, não há como não se pensar em contêiner, uma prática ainda não muito comum nos portos localizados nos países de terceiro mundo. "No portos de países do primeiro mundo, 90% da carga é movimentada em contêiner e, no Brasil, apenas 34% da carga geral é movimentada por esse processo. Na região Sudeste, esse volume cai para 31% e em Vitória chega a 21%".

Contexto

A região Sudeste, de acordo com o diretor do Portocel, responde por 57% das exportações brasileiras, ficando São Paulo com 34%, Minas Gerais

com 13%, Espírito Santo com 6% e Rio de Janeiro com 4%. Destacou que no contexto portuário Minas Gerais é de fundamental importância para Rio e Espírito Santo, enfatizando a necessidade do Estado capixaba atrair para seus portos as cargas do Estado mineiro destinadas à exportação.

Ao se referir sobre o porto de Sepetiba, ele apontou como vantagens do porto carioca sobre os portos capixabas a malha rodoviária mais densa, a malha ferroviária mais concentrada na retaguarda do Rio de Janeiro, fase mais adiantada nas privatizações, mais berços e o teleporto em implantação.

As desvantagens de Sepetiba em relação aos portos capixabas são a estrutura pesada da Companhia Docas e estrutura sindical mais resistente às mudanças. As vantagens dos portos do Espírito Santo em relação a Sepetiba, segundo Rebello, são a boa estrutura das Eadi, o Fundap e a ferrovia mais eficiente do país (Vitória-Minas) além da infra-estrutura adiantada e necessidade de menor investimento nos portos.

Minas defende câmara de fretes

— Vitória tem que valorizar o Corredor Centroleste e modernizar sua atividade portuária para ser o grande porto do Corredor — Quem afirma é o presidente da Associação Comercial de Minas Gerais, Francisco

preciso tirar maior proveito disso. Ele sugeriu a criação de câmaras internacionais na cidade, apontando como exemplo uma câmara internacional de fretes, onde se teria informações sobre a chegada e rota de navios, tipos de carga, preços de frete e outras de interesse das empresas do setor de comércio exterior.

— Tem que haver diferencial em nossos produtos e serviços para enfrentarmos a concorrência — salien-

tou ele, lembrando que a globalização exige condições de competitividade cada vez maiores", destacou.

Ele enfatizou ainda a importância do Corredor Centroleste no desenvolvimento de Minas Gerais. "O Centroleste é o instrumento de desenvolvimento de Minas", observou, acrescentando que, pelas suas condições mediterrâneas, o Estado mineiro depende do Corredor para escoar sua produção.

A expectativa, segundo observou o presidente da Associação Comercial mineira, é de que as linhas férreas do Corredor, que cortam todo o Cerrado brasileiro, sejam expandidas para a região do Araguaia, atingindo o Maranhão. Ele afirmou, ainda, que as ferrovias do Corredor vão permitir uma saída para o Oceano Pacífico, via Bolívia e Peru, facilitando as exportações para China, Japão e outros países.

Portos devem aumentar sua eficiência

Foto de Edson Chagas

Reducir dos custos, racionalizar as atividades, treinar pessoal, inserir a informática e eletrônica na atividade, eficiência e confiabilidade são os principais requisitos para os portos estarem inseridos no conceito de modernidade". Isto foi o que destacou diretor-presidente da Consulport, Máximo Borgo Filho ao participar do seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste".

Ele falou sobre "conceito moderno de porto com foco de comércio exterior". Ressaltou também que os portos desempenham papel fundamental na globalização do comércio e que o comércio exterior é fundamental para o desenvolvimento de todos os países.

Borgo Filho destacou que nos portos da Ásia, Singapura, Filipinas, Taiwan e Hong Kong aconteceram profundas mudanças em eficiência operacional. "O porto de Hong Kong é o maior porto do mundo em movimentação de contêineres e na Ásia, onde são movimentados anualmente 52 milhões de contêineres, a expectativa é de movimentar 120 milhões de contêineres no ano 2000", disse.

Máximo Borgo informou que o custo global para a movimentação de contêiner nos portos modernos é de US\$ 200,00. Em Vitória, que tem um dos custos mais baixos do país, o valor chega a US\$ 400,00. "No país, o custo global da movimentação de cargas em um ano atinge a cifra de US\$ 350 milhões e esse valor, ressaltou, certamente contribui para inibir a inserção das cargas no mercado internacional".

Racionalização

Para que os portos brasileiros possam ser considerados modernos, segundo ele, é preciso haver a racionalização de atividades e

treinamento de pessoal. A informática e a eletrônica precisam estar inseridas na atividade portuária, entretanto, lembrou que para que se usar a troca eletrônica de dados os portos precisam se equipar de uma plataforma para automatizar as operações.

Máximo Borgo destacou Portocel como exemplo de porto moderno. Disse que lá o papel foi abolido no controle de operações portuárias e, há três anos, a identificação das cargas é automatizada. "O porto moderno tem que ser o centro de um sistema logístico e deve estar dotado de um sistema de dados eletrônico para possibilitar a movimentação de um grande volume de contêineres. Pela eletrônica um caminhão de contêineres pode ser scaneado em 60 segundos, dispensado a abertura do contêiner".

Moderno

O porto moderno, de acordo com Máximo Borgo, é como uma empresa que deve se preocupar com custo e tempo e precisa funcionar 24 horas por dia. Ele frisou que a desregulamentação e privatização do serviço portuário é fundamental para dar velocidade e respostas às demandas do setor empresarial.

A intensidade de competição em nível internacional exige a redução dos custos e os usuários passam a exigir fluxo constante de mercadorias, além do cumprimento dos prazos na entrega dos produtos.

O conceito internacional de um porto, lembrou, é construído com base na eficiência, qualidade dos serviços e confiabilidade. Não se deve esquecer também que a competição entre os portos será acentuada a cada dia e não deve deixar de ser considerado que um porto eficiente deve ser construído levando em conta o mercado, suas tendências, seus interesses e a satisfação do usuário do serviço.

meios e condições de atrair as cargas de Minas Gerais.

Osmar Rebello esteve participando do Seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste", promovido pela **Rede Gazeta**. Ele falou sobre o "Complexo Portuário do Espírito Santo e o Porto de Sepetiba". Destacou ainda que o Espírito Santo deve ter um porto centrado em carga geral porque o Brasil terá um grande desenvolvimento e o "nosso futuro está voltado para a carga geral".

Estrutura

O diretor do Portocel disse que a estrutura portuária brasileira tem uma forte concentração nas regiões Sudeste e Sul. "Os portos



O senador José Ignácio (C) utilizou argumentos técnicos para defender investimentos nos portos capixabas

Terminal só para contêineres

O presidente da Comissão Especial do Corredor Centroleste, senador José Ignácio Ferreira, diz estar convencido de que Barra do Riacho apresenta condições para se tornar o primeiro terminal do país especializado em contêineres. Ele argumentou que o porto dispõe de ampla retroárea, excelente condição de acesso rodoviar-ferroviário e recinto portuário abrigado, balizado e com profundidade compatível para o atendimento a modernos navios contêineres, dependendo de pequeno investimento em dragagem.

O senador participou da abertura do seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste", na **Rede Gazeta** e destacou que os investidores podem encontrar no Espírito Santo uma completa infra-estrutura que inclui porto, ferrovias, rodovias, comunicações, energia e saneamento básico. "Boa parte desses serviços e logística está sendo expandida para atendimento à crescente demanda da economia", disse Ferreira, acrescentando

que neste e no próximo ano serão investidos cerca de US\$ 60 milhões no complexo portuário.

Interesse

O Corredor Centroleste, na avaliação do senador, é um projeto de alto interesse para o desenvolvimento do país, destacando que o Governo federal confere importância fundamental à consolidação desse corredor de transporte, como instrumento efetivo para reencontro da economia brasileira com o desenvolvimento.

Ao se referir sobre a importância do Corredor Centroleste o senador disse que o "processo globalizador deve ser enfrentado ante a perversidade de muitos de seus efeitos. Não pode ser ignorado, nem contido".

Ele afirmou, também, que diante das transformações que ocorrem dentro e fora do país, com a globalização da economia, o Espírito Santo vem se destacando como a opção mais viável, dentre os demais, para a implantação de novos projetos industriais pela sua

localização privilegiada, pelos incentivos fiscais e financeiros oferecidos aos investidores e pela infra-estrutura que oferece.

Crescimento

O Espírito Santo, disse o senador, há 25 anos cresce por décadas, mais que o Brasil. Cresceu mais que o Brasil de 1970 a 1980, de 1980 a 1990 e de 1990 a 1994. Em 1995 o Brasil cresceu 4,2% e o Espírito Santo cresceu quase o dobro: 7,99%. O Espírito Santo, ressaltou, "é um Estado desenvolvido, com 55% de seu Produto Interno Bruto (PIB) no setor terciário, 34% no secundário e 11% no setor primário".

O Estado, por todas as condições que exibe e "superados poucos gargalos que precisa enfrentar - mas cujas soluções estão à mão, dependentes de vontade política - é hoje, no Brasil da estabilidade econômica e da retomada do desenvolvimento, a mais importante fronteira de desenvolvimento do sudeste brasileiro".

Estado deve atrair mais cargas

Precisamos ser conhecidos não pela nossa vocação portuária, mas sim pela nossa competência, porque o mundo atual não permite tranquilidade a mais ninguém no mundo dos negócios - Esta é a posição do superintendente do Portocel, Osmar Rebello. Segundo ele, se o Espírito Santo, através de seus portos, quiser mesmo incrementar a atividade de carga geral, alertou, precisa criar

meios e condições de atrair as cargas de Minas Gerais.

Osmar Rebello esteve participando do Seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste", promovido pela **Rede Gazeta**. Ele falou sobre o "Complexo Portuário do Espírito Santo e o Porto de Sepetiba". Destacou ainda que o Espírito Santo deve ter um porto centrado em carga geral porque o Brasil terá um grande desenvolvimento e o "nosso futuro está voltado para a carga geral".

Estrutura

O diretor do Portocel disse que a estrutura portuária brasileira tem uma forte concentração nas regiões Sudeste e Sul. "Os portos

da região Sudeste são responsáveis pela movimentação de 60% do volume das cargas manuseadas nos portos brasileiros. Os portos do Sudeste, conforme demonstrou Rebello, movimentam 65% da carga geral do país, ficando São Paulo com 44%, Espírito Santo com 38% e Rio de Janeiro com 18%.

Rebello assinalou que hoje, ao se falar em carga geral, não há como não se pensar em contêiner, uma prática ainda não muito comum nos portos localizados nos países de terceiro mundo. "No portos de países do primeiro mundo, 90% da carga é movimentada em contêiner e, no Brasil, apenas 34% da carga geral é movimentada por esse proces-

so. Na região Sudeste, esse volume cai para 31% e em Vitória chega a 21%".

Contexto

A região Sudeste, de acordo com o diretor do Portocel, responde por 57% das exportações brasileiras, ficando São Paulo com 34%, Minas Gerais com 13%, Espírito Santo com 6% e Rio de Janeiro com 4%. Destacou que no contexto portuário Minas Gerais é de fundamental importância para Rio e Espírito Santo, enfatizando a necessidade do Estado capixaba atrair para seus portos as cargas do Estado mineiro destinadas à exportação.

Ao se referir sobre o porto de Sepetiba, ele apontou como van-

tagens do porto carioca sobre os portos capixabas a malha rodoviária mais densa, a malha ferroviária mais concentrada na retaguarda do Rio de Janeiro, fase mais adiantada nas privatizações, mais berços e o teleporto em implantação.

As desvantagens de Sepetiba em relação aos portos capixabas são a estrutura pesada da Companhia Docas e estrutura sindical mais resistente às mudanças. As vantagens dos portos do Espírito Santo em relação a Sepetiba, segundo Rebello, são a boa estrutura das Eadi, o Fundap e a ferrovia mais eficiente do país (Vitória-Minas) além da infra-estrutura adiantada e necessidade de menor investimento nos portos.

Porto concentrará cargas de Minas

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, conforme avaliação feita pelo presidente da Associação Brasileira de Terminais Privativos (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.

A opinião sobre o futuro de Barra do Riacho foi emitida por Rebelo durante sua 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, tem volume de cargas suficiente para viabilizar Barra do Riacho".

Competição

- A melhor ferrovia do país e da América Latina, a Estrada de Ferro Vitória-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 - afirmou ele.

Osmar Rebelo disse, ainda 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 seus usuários.

- Qualidade é cada vez mais a essência de um porto. Tem que ter uma atividade integrada e desen-



Foto de Valter Monteiro

O porto de Barra do Riacho deverá ter novos berços para concentrar cargas principalmente de Minas Gerais

volvida, com a maior competência possível. O usuário deve ser visto como um cliente. Aquele que hoje comanda as ações, determina os passos que devem ser dados pelo prestador de serviço, pelo vendedor de qualidade - acrescentou.

Problema

Rebelo, que também é o superintendente do terminal privado da Aracruz Celulose e Cenibra inserido na área de Barra do Riacho, vê como único problema para a transformação do terminal em um porto concentrador, as ingerências contrárias à sua exploração, por ocorrerem num momento em que Sepetiba prepara uma série de investimentos visando a mesma transformação.

As especificações técnicas, especialmente a dimensão do calado, 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 porto concentrador. "A diferença de profundidade pode ser revertida com a dragagem, que pode ser executada de maneira mais fácil que em outros locais".

Equiparação

Osmar Rebelo considera 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 portos concentradores.

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.

Diferença

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.

- O porto, para receber estas embarcações, necessitará de uma dragagem mais profunda, o que significa um investimento mais expressivo, o que pode ser feito numa etapa posterior, porque estes navios não chegarão ao país antes de dez anos - explicou Rebelo.

Por fim, ele disse que acredita que com US\$ 20 milhões de investimentos poderá se equiparar o calado de Barra do Riacho, que atualmente é de 11,8 metros, ao de Sepetiba. Esta profundidade permite a atracação de navios de 45 mil toneladas, mas não comporta os do tipo pós-Panamax, que têm 60 mil toneladas.

Litoral terá exploração econômica

O pesquisador marinho, Olímpio Faissol, defende um maior aproveitamento econômico do litoral capixaba, através da instalação de fazendas marinhas. Faissol esteve participando do seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste", que aconteceu no auditório da Rede Gazeta.

Ele dirige, em Angra dos Reis, o Instituto da Baía da Ilha Grande, que cultiva, em uma fazenda marinha, peixes e moluscos, além de se responsabilizar pelo desenvolvimento de pesquisas para aprimorar o potencial marítimo.

Faissol, que é dentista, disse que iniciou os estudos sobre a marinocultura para saber o motivo da relação entre a perda de dentes e a nutrição. Afirmou que, após se instalar em Angra dos Reis (RJ), passou a observar um êxodo dos pescadores para a cidade por causa da escassez dos peixes. A partir daí, fez contatos com biólogos chilenos e iniciou o cultivo de mexilhões e ostras. Com a falta de experiência inicial, as culturas morreram e o obrigaram a trazer especialistas estrangeiros para dinamizar a sua produção.

Renda

Ele contou que, nessa ocasião, foi orientado a passar a cultivar coquilhos, um animal da fauna marinha que alcança o valor de US\$ 30 a unidade, quando adulto. Faissol disse que a renda da região onde o Instituto está instalado acabou sendo elevada e, como exemplo, citou o caso do filho de um pescador que ganha mensalmente R\$ 1,2 mil para poder cuidar de um setor da fazenda. A cada 15 dias coloca no mar entre um 1,0 mil e 2,0 mil coquilhos, embalados em gaiolas especiais. Atualmente está pesquisando os motivos que leva um exemplar, seis meses após, ter dois centímetros e outro seis centímetros.

Exemplo

Para citar um exemplo de como a marinocultura é mais desenvolvida em outros países, Faissol disse que a China consegue produzir 5 milhões de toneladas de peixes, em cada um dos grandes poços de água que centralizam as plantações de arroz.

Ele lembrou que o Espírito Santo pode aproveitar o fato de ser o Estado brasileiro mais rico em produção natural de algas calcárias, e passar a montar fazendas com essa espécie. "O mar é um pomar", finalizou.

Transporte intermodal deve ser ágil

- A logística de transporte intermodal exige que as mercadorias embarcadas e desembarcadas nos portos e aeroportos cheguem ao cliente a uma velocidade cada vez maior - A afirmação foi feita pelo presidente da Multiterminais, Geraldo Sá, durante o seminário "Senado Federal - Corredor Centroleste", realizado no auditório da Rede Gazeta.

Ele falou sobre o tema "Integração Sistêmica do Modal Aéreo e os Sistemas Aduaneiros". A Multiterminais é um Terminal

Retroportuário Alfandegado (TRA), localizado no Rio de Janeiro, especializado na movimentação de contêineres.

Na sua palestra o presidente da Multiterminais salientou que, se os portos funcionassem com eficiência e agilidade no despacho das mercadorias importadas ou exportadas, as Estações Aduaneiras e TRA's localizados nas proximidades dos portos perderiam importância, à exceção dos locais onde os pátios de estocagem dos portos são pequenos, caso do Espírito Santo, conforme destacou.

"À proporção que os portos sejam privatizados e ampliados, melhorando a eficiência, a tendência é que as cargas saiam direto do terminal portuário para o seu destino", observou o presidente da Multiterminais.

Integração

Ele ressaltou, contudo, que o país precisa de mais portos secos espalhados pelo interior do país, que tenham localização próxima às indústrias importadoras e exportadoras. Geraldo Sá acrescentou que é preciso que haja maior

integração entre os modais de transporte marítimo, aéreo, rodoviário e ferroviário para permitir a agilidade necessária na movimentação de cargas.

Falando sobre o Espírito Santo, o empresário destacou que a capital capixaba tem as mais sofisticadas e melhores Estações Aduaneiras do país e, quando houver integração intermodal, "Vitória se transformará num grande centro de cargas, não apenas de automóveis, mas também de carga contêinerizada".

Samarco investe para produzir mais

A Samarco foi implantada em agosto de 1977 e se constitui hoje no segundo maior complexo minerador do Espírito Santo, com capacidade para processar 9,5 milhões de toneladas de minério de ferro por ano, sendo 6 milhões de pelotas e 3,5 milhões de minério fino. A empresa está localizada no município de Anchieta e emprega 570 trabalhadores.

O complexo da Samarco é integrado pelo porto de Ubu, com capacidade para movimentar 20 milhões de toneladas anuais. O minério de ferro é proveniente de mina própria situada em Mariana, Minas Gerais. O produto chega ao Espírito Santo através de um mineroduto de 396 quilômetros de extensão. A Samarco pertence ao

grupo Samitri (51% das ações) em sociedade com o grupo australiano BHP, que detém 49% do controle via Mineração Marex.

Assim como outras grandes empresas, a Samarco está investindo em modernização e expansão, diante do aquecimento da demanda do mercado mundial. A empresa está alocando US\$ 240 milhões em um projeto para elevar a capacidade de processamento para 12 milhões de toneladas por ano.

Deste montante, US\$ 200 milhões serão empregados na duplicação da usina de pelotas. Os US\$ 40 milhões serão investidos na mina para possibilitar a extração de mais 2,5 milhões de toneladas por ano. A nova usina deverá entrar em operação no segundo semestre de 1977.



Foto de Chico Guedes

A Samarco pretende duplicar sua produção em Ubu, alocando recursos para ampliar a usina e o mineroduto

Coimex se prepara para construir porto

A Companhia Importadora e Exportadora Coimex é uma empresa que atua basicamente no comércio de importação e exportação, tendo para 1996 um faturamento bruto previsto da ordem de US\$ 2 bilhões. No setor de importações ela atua no setor de veículos e no de exportação com café, pimenta do reino entre outros produtos, além de produzir palmito da espécie pupunha e beneficiá-lo, abastecendo os mercados interno e externo.

A Coimex dispõe hoje de uma área de 300 mil metros quadrados, em Cariacica, onde está instalada a Estação Aduaneira Interior (Eadi) Vitória 1. Desta área 12,5 mil metros quadrados são destinados de

armazéns fechados e o restante pátios para a estocagem de veículos. Esta estação entrou em operação em 1994. Possui também um armazem alfandegado em Laranjeiras, na Serra. Lá são 10 mil metros quadrados de pátio e 15 mil metros quadrados de armazéns.

Atualmente junto com a Nativa Engenharia, empresa do Rio de Janeiro, ela se prepara para iniciar a construção de um porto na foz do rio Aribiri, em Vila Velha. O porto representará um investimento da ordem de R\$ 20 milhões, terá dois berços e a obra estará concluída em 18 meses. O terminal será destinado principalmente ao desembarque de veículos importados pela Coimex.



Foto de divulgação



Foto de Chico Guedes

A plantação de palmito de espécie pupunha (acima) no Norte do Estado, e os carros importados no terminal alfandegado em Cariacica: negócios de uma empresa diversificada

A GAZETA

Suplemento Especial
Seminário Senado Federal
Corredor Centroleste
Editor: Rubens Camara Gomes
Subeditora: Denise Zandonade
Diagramação: Sebastião Vargas
Capa: Ivan Alves
Reportagem: Nilo De Mingo
Editoria de Cadernos Especiais da
Diretoria de Marketing da
Rede Gazeta de Comunicações
Correspondência: Rua Chafic Murad, 902 - Bento Ferreira - Vitória
Espírito Santo - CEP 29050-660 -
FAX (027) 223-6635