

Das locomotivas da Rede na regional de Belo Horizonte, 25% estão encostadas
 Usuários já investiram US\$ 30 milhões para operar o corredor
 Estrada de ferro Vitória a Minas, da Vale, tem padrão internacional de desempenho

Projetos da agroindústria aguardam integração

por Vanessa Adachi
 de Goiás

As incertezas que rondam a privatização da Rede Ferroviária Federal (RFFSA) e os atrasos no cronograma da venda da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) estão inibindo novos investimentos por parte de um grupo de indústrias e "tradings" do setor de grãos, localizadas ao longo do chamado Corredor Centro-Leste. Ceval, Glencore e Cebragel - esta última constituída por outras sete empresas, entre elas Toepfer, Caramuru e Granol - já investiram nos últimos três anos mais de R\$ 30 milhões apenas na construção de terminais ferroviários, armazéns graneleiros e até na recuperação de locomotivas para operar o corredor.

Formado pela regional de Belo Horizonte da RFFSA, conhecida por SR2, pela Estrada de Ferro Vitória a Minas, da Vale, e pelos portos do Espírito Santo, especialmente o de Tubarão, o Corredor Centro-Leste tornou-se indispensável estrategicamente para o escoamento da produção exportável dessas empresas da região Centro-Oeste até o litoral. No entanto, as deficiências da RFFSA estão transformando a vantagem competitiva em muita dor de cabeça.

Existem muitos pontos críticos no percurso dos 3,7 mil quilômetros da malha ferroviária da SR2, os chamados "gargalos", onde o tráfego é reduzido em decorrência da má conservação das vias. Há alguns anos a manutenção da frota da Rede tem recebido poucos investimentos. Cerca de um quarto das locomotivas da SR2 estão encostadas.

A falta de vagões e locomotivas tem criado uma série de problemas para essas empresas, agravados em 1995 pela greve da RFFSA. Em plena safra de soja, fábricas pararam, filas de caminhões cresceram nos portões e navios ficaram dias atracados

no porto à espera da mercadoria que não chegava.

Existe ainda uma outra consequência bastante contraditória: o contrato das empresas com a Rede e com a Vale é feito sob o sistema de "take or pay", ou seja, elas têm que escoar um volume anual mínimo através do corredor e mesmo que esse volume não seja cumprido o frete correspondente tem que ser pago por elas.

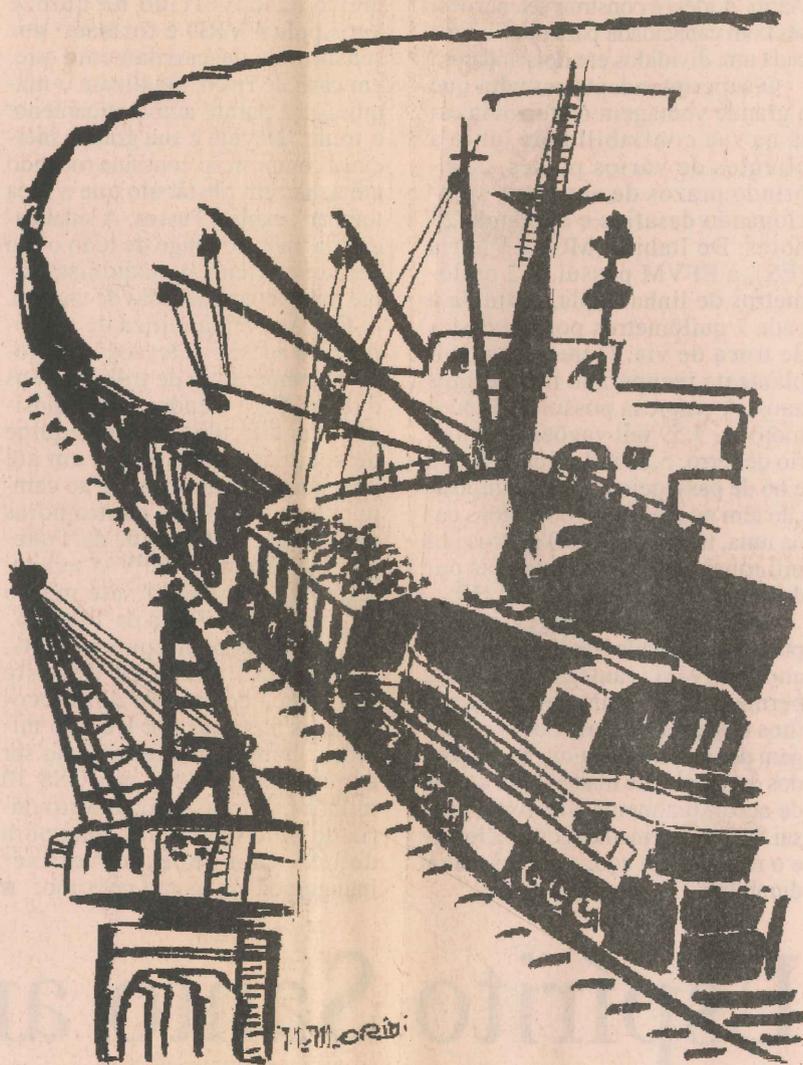
Esse mínimo, que soma 800 mil toneladas, não tem sido alcançado, segundo as próprias empresas, devido à carência de vagões e locomotivas. As empresas garantem que têm potencial para até mesmo superá-lo e, no momento, estão negociando o não-pagamento do frete mínimo.

"O corredor surgiu para ser mais competitivo que outras vias de escoamento, mas muitas vezes acaba não sendo", diz Antônio Ismael Ballan, gerente geral comercial da Caramuru, uma indústria esmagadora de soja em Itumbiara, sul de Goiás.

Durante a greve na RFFSA na metade deste ano, a Caramuru teve uma despesa extra. Uma fatura de US\$ 110 mil correspondente ao custo de um navio que ficou parado uma semana em Tubarão, à espera do farelo.

Atualmente, a Caramuru precisa completar um embarque de farelo de soja para a Alemanha que sairá do porto de Tubarão, no Espírito Santo, no início de janeiro. Faltam ainda cerca de 2,5 mil toneladas e apenas algumas poucas semanas. Nas últimas duas semanas ela não conseguiu colocar nem 500 toneladas no armazém graneleiro que mantém em Tubarão com as outras empresas que integram a Cebragel.

A Ceval precisou parar sua processadora de soja de Luziânia durante sete dias por causa da greve na RFFSA, conta o diretor da unidade, Norberto Fischer. A greve coincidiu com o período de colheita da safra de soja. Eram enormes os volumes



que chegavam à fábrica todos os dias, trazidos pelos mais de mil produtores que abastecem a Ceval de Luziânia. "As filas de caminhões na porta da fábrica não paravam de crescer. Tivemos que colocar farelo para fora do armazém para continuar recebendo o grão do produtor."

As ameaças de parada da fábrica são tão constantes quanto as conversas telefônicas desesperadas com a

RFFSA pedindo vagões. Não só na Ceval, mas também nas outras usuárias do corredor.

Apesar de todos esses problemas, a abertura da fábrica de Luziânia pela Ceval, que possuiu outras dez esmagadoras no País, em 1990, está intimamente ligada ao funcionamento do Corredor Centro-Leste. "Participamos do início do corredor. Tínhamos interesse em abrir

essa unidade porque a produção de soja na região era cada vez maior. Mas faltava a logística de escoamento", lembra o diretor da divisão de produtos industriais da Ceval, Polidório Osmar Ferreira.

Ferreira participou pessoalmente das negociações iniciais do corredor. Quando estava tudo encaminhado, a Ceval adquiriu a fábrica e construiu um miniterminal ferroviário próprio.

O quadro é parecido na fábrica da Granol, localizada no Distrito Agroindustrial de Anápolis (Daia). Em 1991, a linha da Rede passava a 4 quilômetros do distrito. Um investimento de US\$ 3 milhões dividido entre a empresa, a prefeitura de Anápolis e o governo de Goiás trouxe a linha até a Granol, onde também foi construído um miniterminal de embarque de farelo. "Temos a comodidade de carregar os vagões dentro da fábrica e mandar direto para Tubarão", elogia o gerente da unidade, Osmar Albertini.

Mas a Granol também foi forçada a parar sua fábrica por duas vezes em 1995 devido ao excesso de farelo de soja em estoque. A empresa teve, ainda, um aumento superior a 100% no custo do frete para levar 40 mil toneladas do produto para Vitória. "Tínhamos um compromisso no porto e não havia vagões. Transportamos todo o produto por caminhão até Belo Horizonte, onde foi feito o transbordo para os vagões da Vale", lembra Albertini. O frete, que deveria ter custado R\$ 23 por tonelada, saiu a R\$ 52.

A "trading" alemã Toepfer, que exporta soja e farelo e importa trigo pelo corredor e é a maior acionista da Cebragel, com participação de 26%, também, tem se ressentido dos mesmos problemas. "Compramos a mercadoria dos produtores e cooperativas, colocamos nos entrepostos e, por causa da falta de vagões, ficamos com os armazéns lotados",

queixa-se o presidente da Toepfer no Brasil, Edson Bastos. Segundo o executivo, o fluxo de comercialização da empresa tem sido interrompido, acarretando grandes perdas.

O diretor executivo da Cebragel, Jessé Silva, que negocia em nome da Toepfer e das outras seis empresas com a Rede e com a Vale diz que, graças aos problemas mencionados, a Cebragel escoou 130 mil toneladas pelo corredor em 1994 e deverá fechar 95 com 160 mil, enquanto o seu mínimo, de acordo com "take or pay", seria de 270 mil toneladas. "A empresa tem potencial para 500 mil toneladas e muita coisa tem sido exportada por Santos e Paranaguá", diz.

Mesmo uma das grandes promessas do Corredor Centro-Leste, o barateamento do frete, está deixando as empresas ouvidas bastante descontentes. Ballan, da Caramuru, abre uma série de planilhas para demonstrar que, na melhor das hipóteses, o custo para colocar uma tonelada de farelo em um navio em Tubarão, por meio do corredor, está empatando com o custo de se embarcar a mesma uma tonelada em Paranaguá, usando transporte rodoviário.

"O custo do frete e colocação do produto no navio em Paranaguá está saindo por R\$ 32 por tonelada, enquanto a operação via corredor está custando R\$ 33", diz. Ballan explica que no caso de se levar o produto até Vitória por caminhão, de fato o corredor é vantajoso, já que entre o Centro-Oeste e Tubarão não existe um fluxo de caminhões como ocorre com Paranaguá.

Todas as empresas admitem que para melhorar sua eficiência há grande necessidade de ampliação na sua estrutura de armazenamento e carregamento no entanto, não há planos nesse sentido. "Enquanto a performance da ferrovia não for ampliada não se pensa em mais investimentos", diz Osmar Albertini, da Granol. ■

Impulso virá com a privatização

A alternativa do "Velho Chico"

A tarifa de transporte de carga na hidrovia é quatro vezes inferior à da rodovia

Privatização das linhas da Rede

por Teodomiro Braga
de Belo Horizonte

O governo já deu a largada para a privatização dos 7.207 quilômetros de linhas ferroviárias da malha Centro-Leste da Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), que vai do Planalto Central ao litoral do Sudeste e ainda conta com linhas que se estendem até o Nordeste. O preço mínimo do leilão foi fixado em R\$ 270 milhões e o edital será divulgado em fevereiro ou março do próximo ano, revela o presidente da RFFSA, Isaac Popoutchi. O leilão deverá ocorrer, prevê ele, até maio.

A privatização resultará em pesados investimentos para a melhoria da malha, o que dará um novo impulso ao Corredor Centro-Leste de Transporte. Nos primeiros seis anos após a privatização, estabelece o plano da RFFSA, deverão ser investidos US\$ 327 milhões na recuperação da malha e US\$ 982 milhões do sétimo ao trigésimo ano. "O volume de tráfego deverá ter um aumento de 10% ao ano, nos primeiros anos após a privatização", prevê Popoutchi.

A Centro-Leste é uma das seis malhas principais em que se dividiram as linhas da RFFSA, para efeito de privatização. Com todas suas estradas em bitola estreita, ela engloba as linhas das superintendências regionais 7, que tem sede em Salvador, e 8, cuja sede fica em Campos, além da SR 2, sua principal linha, com comando na capital mineira.

Com 3.874 quilômetros, a SR 2 possui 350 locomotivas, 6.453 vagões e conta com 7.191 empregados, segundo o último levantamento da Rede. Ela é uma das poucas linhas da RFFSA que ainda apresentam superávit, apesar da deterioração da estatal. Com um faturamento previsto para R\$ 170 milhões, a SR

2 deve dar um lucro em torno de R\$ 10 milhões neste ano, segundo cálculos de Popoutchi.

Até agora, apenas um consórcio, liderado pelo grupo Andrade Gutierrez, apresentou-se para disputar a concessão da malha Centro-Leste. O problema é que o consórcio só tem mais dois integrantes: a Companhia Vale do Rio Doce e a Transger, empresa que reúne os funcionários da malha. Para se viabilizar, o consórcio precisaria ter pelo menos mais três membros dispostos a bancar 20% do capital da futura concessionária.

Isso mostra que a exploração da Malha Centro-Leste ainda não atraiu o interesse do setor privado, e um dos motivos é a significativa perda de transporte que terá com a conclusão do poliduto Paulínia-Brasília, que está sendo construído pela Petrobrás para levar ao Planalto Central combustíveis produzidos pela refinaria de Paulínia. Atualmente, esses combustíveis são conduzidos pela SR 2 e respondem por 31% da carga transportada pela ferrovia e por 37% de sua receita total.

Outros importantes produtos transportados pela SR 2, além dos derivados de petróleo, são o cimento, que responde por 13% de seu movimento, e o farelo de soja, que representa 10%. Por suas linhas também trafegam vagões da Vale do Rio Doce, por conta de um acordo entre as duas companhias.

O presidente da RFFSA acredita que a perda das cargas da Petrobrás não prejudicará o leilão da Centro-Leste. "Essa malha tem um atrativo especial, que é a possibilidade de acesso aos portos de Vitória, Rio de Janeiro e Aratu, além de chegar também a Angra dos Reis e eventualmente até ao porto de Sepetiba", ressalta Popoutchi. ■

por Sílvia Ribas
de Belo Horizonte

A retomada da navegação comercial no rio São Francisco, agora integrada às atividades do Corredor de Transporte Centro-Leste, está-se consolidando como um negócio promissor. O serviço foi aprimorado neste ano pela iniciativa privada para ampliar o tráfego de produtos diversos na hidrovia, atendendo clientes da transportadora Agep. A empresa mineira responsável pelo restabelecimento do transporte fluvial de cargas no "Velho Chico" espera movimentar no próximo ano cerca de 140 mil toneladas, 20 mil a mais que em 1994, explorando grande demanda ainda não atendida.

Desde julho último a Agep opera, mediante contrato de afretamento, as embarcações da Companhia de Navegação do São Francisco (Franave), estatal da União criada há quarenta anos para realizar o transporte no rio. Ela também passou a administrar os portos de Pirapora (MG) e Juazeiro/Petrolina (PE), os pontos extremos de um percurso de 1,37 mil quilômetros que passa por três estados. Única operadora comercial do rio, a locatária da Franave integra o Consórcio do Corredor Centro-Leste.

A frota da estatal - que transportava em média 4 mil toneladas ao ano - é composta de seis empurradores e cinquenta barcas (chatas), com capacidade variando de 200 a 400 toneladas cada uma. Seu comboio completo pode levar 1,1 mil toneladas e equivalente a quarenta carretas rodoviárias. A Agep absorveu o pessoal da estatal e mantém um quadro de 50 empregados na navegação e 25 nos dois portos.

Segundo o diretor comercial da Agep, Fernando Borges, a empresa aproveitou a ideia de um terminal de cargas em Pirapora, que comercializasse produtos no corredor Centro-Leste como alternativa ao embarque/descarga em Brasília. O governo federal tentou privatizar a Franape, mas não surgiram interessados no processo.

A primeira operação da Agep no rio foi realizada pelo contrato para transportar 6,5 mil de toneladas de algodão para a Linhas Corrente. No mês passado a com-

panhia transportou 4,5 mil toneladas de polpa de tomate para a Cica e espera concluir neste mês contrato para transportar 62 mil toneladas de escória e o mesmo volume de gipsita para uma cimenteira baiana. O diretor informa ainda que a empresa planeja investir R\$ 1,1 milhão em 1996 para ampliar a capacidade da frota em 40% através de modernização de seus equipamentos.

Segundo Borges, a gestão unificada pela Agep das estruturas portuária e de navegação, antes separadas, permitiu maior eficiência nos serviços de transporte no rio. A empresa discute com a Portobrás a possibilidade de arrendamento da frota da Franave. Mas, afirma Borges, setores

do Ministério dos Transportes preferem a venda dos ativos e posterior extinção da estatal.

Para ele, o São Francisco é o "grande elo de ligação entre o Nordeste brasileiro e o Corredor Centro-Leste". Nesse sentido, a construção do Ramal Ferroviário entre Pirapora e Unai, no noroeste mineiro, dará novo impulso ao sistema fluvial e ao corredor, sobretudo no ramo de grãos. "O mercado nordestino importa cerca de 2,5 milhões de toneladas de grãos por ano, volume que pode ser suprido pelo oeste baiano e noroeste de Minas", diz.

Entre as vantagens do transporte fluvial, Borges ressalta a "segurança absoluta" do sistema. "Em quatro décadas de

transporte no rio São Francisco não houve um acidente sequer com perda (roubo ou extravio) de carga", diz. A tarifa de transporte na hidrovia é de R\$ 9 por tonelada transportada em mil quilômetros, quatro vezes inferior à das rodovias, compensando o longo tempo de transporte, entre oito e dez dias. A Agep funciona 24 horas por dia, trafegando a montante e a jusante do rio.

A navegabilidade do São Francisco é plena durante todo o ano, sendo apenas dificultada na seca, com uma pequena diminuição da profundidade (calado). As hidrelétricas localizadas ao longo do rio também não inibem a navegação, pois são dotadas de eclusas, como a de Sobradinho. ■

Construção de porto seco ajuda produtores da região

Empresas beneficiadoras de grãos são estimuladas a investir

por Maysa Previdello
de Brasília

O desenvolvimento trazido pelos trilhos do Corredor Centro-Leste deve chegar à região de Brasília até o final do próximo ano. O governo do Distrito Federal está preparando a licitação de uma Estação Aduaneira Interior (Eadi), mais conhecida como porto seco, que será instalada juntamente com um terminal intermodal e uma zona industrial, em Santa Maria, ao sul de Brasília.

Da mesma forma que para o Distrito Federal, o Corredor, desde que em boas condições de funcionamento, poderá significar novos investimentos e melhores condições de produção para milhares de agricultores dos sete estados envolvidos em seu projeto inicial.

O porto seco, quando instalado, trará rapidez e otimização de transportes para os produtores do sul de Mato Grosso, mais precisamente da região de Rondonópolis, além dos agricultores de Goiás. O Estado de Tocantins ainda não tem utilizado a linha que sai de Brasília, mas tende a escoar a produção da região sul pela malha do Corredor quando as facilidades de desembarço e intermodalidade

oferecidas pelo porto e pelo terminal já estiverem disponíveis.

A partir da privatização das duas linhas que compõem o Centro-Leste, da Vale do Rio Doce e da Rede Ferroviária Federal, e com a consequente melhoria operacional do transporte entre Goiás e Vitória, a tendência é de que empresas de beneficiamento de grãos se instalem em alguns centros produtores. A opinião é compartilhada por vários participantes do consórcio, como secretários de desenvolvimento e conselheiros de estados.

Para complementar a otimização dos transportes o corredor tem um projeto, juntamente com a Autotrac, empresa de Brasília, para instalar um sistema de monitoramento de cargas por todo o trajeto. O sistema permite que, a partir de uma central instalada o interessado controle, hora a hora, desde a localização até as condições da carga que está sendo transportada, inclusive temperatura e umidade.

O sistema Omnisat, da Autotrac, está em fase de teste na Rede Ferroviária Federal, na unidade de Juiz de Fora, desde janeiro. Mas a implantação está sendo dificultada pelos processos de privatização da Rede e da Vale. Com a indefinição dos processos, nenhuma das companhias conse-

guiu resolver os trâmites burocráticos para que o projeto de instalação do sistema seja aprovado.

FRENTE PARLAMENTAR

Diretamente envolvidos com o Centro-Leste, uma vez que representam os estados ligados ao projeto, 132 parlamentares, sendo 21 senadores e 111 deputados federais, criaram o embrião de uma frente parlamentar, para estudar e apoiar os principais temas relativos ao corredor.

Para o senador Mauro Miranda, o Ministério do Planejamento poderia atuar com mais rigor sobre o assunto. Miranda acredita que vários estados que integram o consórcio abririam mão de incentivos e benefícios fiscais federais em troca de modernização da malha ferroviária e rodoviária de escoamento, que vai até Tubarão.

A principal questão discutida ultimamente pelos parlamentares tem sido a recuperação doanel ferroviário de Belo Horizonte. A região metropolitana da capital mineira tem sido atravessada com grande atraso pelos trens da Vale do Rio Doce, enfrentando problemas como transbordos e a intensa ocupação imobiliária das margens dos trilhos. ■

O que é o Corredor

Malha ferroviária:

- 1200 quilômetros da RFFSA (SR 2), de Brasília a Minas Gerais.
- 660 quilômetros da Estrada de Ferro Vitória a Minas Gerais (EFVM), da Vale do Rio Doce.

Principal porto:

Tubarão, no Espírito Santo

Governos envolvidos:

Distrito Federal, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Tocantins, Espírito Santo.

Empresas estatais envolvidas:

Companhia Vale do Rio Doce e Rede Ferroviária Federal.

Empresas privadas envolvidas:

Glencore, Ceval, Cebragel, Andrade Gutierrez.

Capacidade para armazenagem:

16 milhões de toneladas de grãos.

Volume exportado em 1995:

72 milhões de toneladas, mais 15 mil automóveis.

Volume importado em 1995:

12 milhões de toneladas, mais 300 mil automóveis.

Principais produtos exportados:

minério, grãos, pellets, produtos siderúrgicos e celulose.

Principais produtos importados:

automóveis, grãos e carvão.

