

Corredor de exportação é gerenciado por 22 empresas

Paulo Sérgio Vieira — 31/3/93

Já está criado o consórcio operacional, que tira o corredor da estrutura estatal

O Corredor de Transportes Centroleste já está sendo gerenciado através de um consórcio operacional formado por 22 empresas. Apenas duas estatais participam desse grupo: a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Rede Ferroviária Federal (RFFSA).

Com a criação do consórcio operacional a gerência do corredor de exportação — utilizado para escoar a produção do cerrado brasileiro para os portos do Espírito Santo — desvincula-se da estrutura do Estado e passa a funcionar em sede própria e com recursos financeiros de parceiros.

Os profissionais ligados ao corredor de exportação consideram a formação do consórcio um dos momentos mais importantes da história deste complexo. “Agora, o Estado sai da gerência do corredor, que passa para as empresas interessadas no sistema”, disse um técnico.

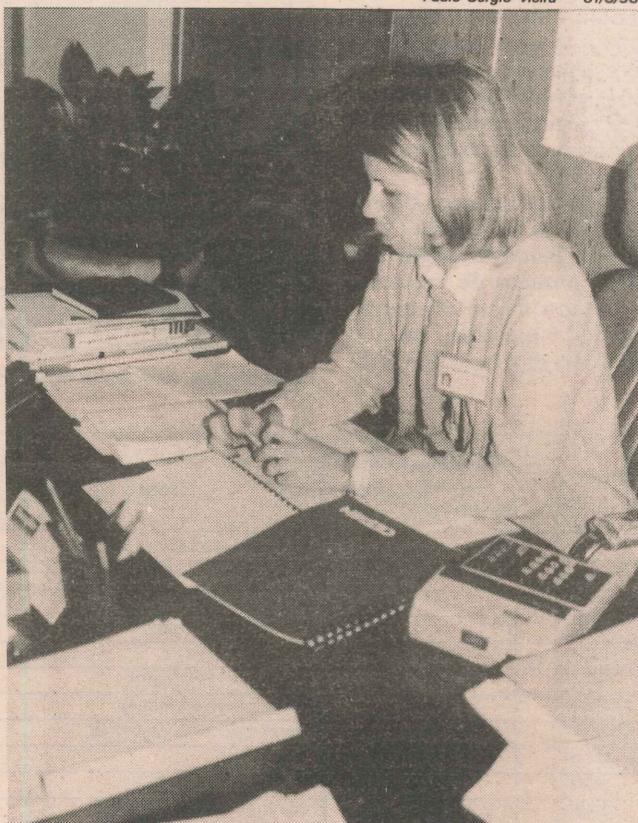
A solenidade de abertura do consórcio aconteceu ontem no Centro de Comércio do Café de Vitória — onde está sediado — quando tomaram posse a nova diretoria executiva e os membros do Conselho Deliberativo.

Operando há dois anos gerenciado por um escritório ligado à Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Espírito Santo, o Corredor começou como resultado de um acordo entre sete estados.

São eles: Tocantins, Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais, Espírito Santo e Distrito Federal, cujos governadores integram atualmente o Conselho Interestadual de Desenvolvimento.

INVESTIMENTOS

A nova estrutura permitirá, entre outras coisas, a implantação de um World Trade Center, facilitando assim as operações de exportação/importação através do complexo por-



Sandra Stehling faz parte da diretoria executiva

tuário de Vitória. Viabilizará também a captação de investimentos externos para a melhoria de infraestrutura ligada ao consórcio.

O conselho deliberativo é formado por representantes do governo, Vale, operadores de portos e terminais portuários, empresas privadas, operadores de transportes, de terminais

multimodais, armazenadores, cooperativas agrícolas, empresas de telecomunicações e instituições financeiras.

A diretoria executiva é formada por Sandra Stehling (presidente interina e diretora de operações), Geraldo Carrareto (promoção comercial) e Juan Diego Ferres Delapiane (relações com o setor produtivo).

Aprovado projeto que beneficia portuários

BRASÍLIA — O Senado aprovou em regime de urgência, o projeto de decreto legislativo propondo a adoção no País da Convenção 137 e da Recomendação 145 da Organização Internacional do Trabalho (OIT), que asseguram aos portuários melhores condições de trabalho.

Os documentos determinam a inclusão, na política nacional dos portos, de condições que assegurem aos portuários, “na medida do possível, um emprego permanente ou regular” e a adoção de programas completos de formação profissional, inclusive em matéria de segurança.

As normas terão vigência imediata à promulgação do decreto legislativo pelo presidente do Senado, Humberto Lucena (PMDB-PB), prevista para a próxima semana.

O artigo 5º da Convenção da OIT determina que a “política nacional deve estimular os empregadores e os trabalhadores a cooperarem para a melhoria da eficiência do trabalho nos portos, com a participação, se for o caso, das autoridades competentes”.

O relator da proposta na Comissão de Assuntos Econômico, senador Mário Covas (PSDB-SP), lembrou em plenário que o texto original do acordo foi rejeitado em 1974, pelo então ministro das Relações Exteriores, Azeredo da Silveira.

De acordo com o senador, as mudanças passaram a ser necessárias ao País com a adoção de novas tecnologias pelos portos. “As mudanças resultaram em profundas repercussões sobre o nível de emprego e as condições de trabalho e de vida dos portuários”, argumentou o relator.

“A adesão do Brasil contribuirá para minimizar os efeitos sociais nefastos decorrentes dos modernos métodos de mecanização e a automação das atividades portuárias, com o avanço da tecnologia e o aumento excessivo da mão-de-obra portuária disponível”, prossegue ele.

O capítulo que trata da regularização do emprego e da renda sugere a adoção de um seguro de desemprego ou de outras formas de previdência social, indenização ao final da relação de trabalho, além da adoção de plano de regularização do emprego e estabilização das admissões e sistemas de distribuição de mão-de-obra nos portos.

Propõe, ainda, que seja evitado o trabalho em dois turnos consecutivos, fora dos limites estabelecidos pela legislação nacional e os contratos coletivos.

DOR de exportação é gerenciada por 22 empresas. A Tribuna, dia 18 dez 1993. 1 C. p. C. 2, 3 e 4

(81)