

Estado fica fora da Rodovia do Mercosul

Governo federal investe R\$ 1,4 bilhão na duplicação da BR 101 de São Paulo a Osório (RS) deixando a via no ES em abandono

JOSÉ ANTÔNIO SARCINELLI

O Espírito Santo por enquanto está fora da Rodovia do Mercosul. O projeto do Governo federal, de criar um grande corredor para escoamento de cargas entre o Brasil, Argentina, Uruguai e Paraguai, incluído no Programa Brasil em Ação, contempla apenas a duplicação, no território brasileiro, de estradas entre São Paulo e Rio Grande do Sul, um investimento no valor total de US\$ 1,4 bilhão. Se a medida não for revertida, o Estado perderá competitividade, na atração de investimentos e de cargas para seus portos, por falta de uma via eficaz de escoamento de mercadorias até os centros de consumo, segundo alertam exportadores capixabas.

A avaliação dos exportadores é que o Espírito Santo, que hoje concentra 70% das importações de veículos do país, com 221 mil unidades desembarcadas somente em 1997, poderá ficar com seu desenvolvimento econômico comprometido, se não contar com uma rodovia que dê vazão às cargas que chegam aos portos. Pela deficiência do transporte de cabotagem (rotas internas de navegação) e da ferrovia que liga Vitória ao Rio de Janeiro, a Centro-Atlântica, a única saída das mercadorias para o Rio, São Paulo e o Mercosul é a BR 101 Sul, que há mais de cinco anos não recebe investimentos e oferece condições precárias de tráfego.

COMPETIÇÃO – A decisão política do Governo federal, até o momento, é de duplicar a BR 101 entre São Paulo e Osório, no Rio Grande do Sul, permitindo assim que cargas deste Estado e do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul cheguem com mais facilidade a Buenos Aires, na Argentina, e Montevidéu, no Uruguai. Como a via que liga o Rio de Janeiro a São Paulo, a Dutra, e a que liga São Paulo a Belo Horizonte, a Fernão Dias, já estão duplicadas, Rio e Minas Gerais também terão facilidade para escoar produtos. Apenas o Espírito Santo, entre os Estados do Sudeste, ficará de fora da Rodovia do Mercosul.

O maior prejuízo para o território capixaba, conforme os exportado-

palmente automóveis, que chegam ao Estado têm como destino final o Sul do país. A rodovia é vital para a saída destas cargas”, justifica um dos diretores da Estação Aduaneira de Interior (Eadi) da **trading Coimex**, Guilherme Sarcinelli.

O diretor-superintendente da Terca Armazéns Gerais, Frederico Lage, lembrou que outros Estados estão adotando uma série de vantagens para atrair os veículos importados através dos portos capixabas. “As montadoras estão se implantando no Paraná e no Rio Grande do Sul. E se não dotarmos o Espírito Santo de uma estrutura viária compatível poderemos perder tudo. Sem uma estrada boa, só o Fundap não segura os carros aqui. O cliente quer qualidade para seus produtos”, afirma.

Para o diretor da Terca, um das três estações aduaneiras existentes no Estado, a saída das cargas do Espírito Santo representa hoje um gargalo, um estrangulamento. “O Estado é prestador de serviço e não uma economia industrial. É um entreposto de cargas, devido à sua localização geográfica privilegiada. Mas precisa de uma logística integrada e não apenas porto, para conservar as cargas”, salienta.

EXCLUSÃO – A exclusão do Espírito Santo da Rodovia do Mercosul foi confirmada, em Brasília, pelo chefe da Divisão de Concessões do Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), Paulo Nunan. “O Estado não consta das privatizações previstas para o setor”, garantiu. Segundo ele, o Governo entendeu que a BR 101, no território capixaba, necessitava de investimentos com mais agilidade, uma vez que a privatização é um processo que demora mais tempo para ser viabilizado.

O chefe da Divisão de Concessões do DNER revelou que serão privatizados cerca de 15 mil quilômetros de estradas federais – um total de 25 trechos – no país, e que o Ministério dos Transportes, através de estudos prévios de viabilidade técnica e econômica, selecionou os trechos viáveis para a concessão, considerando, entre outros pontos, o fluxo de veículos, deixando fora a



Sérgio Cardoso

COMPETIÇÃO

A transformação da 101 capixaba em corredor rodoviário fortalecerá o Estado na guerra fiscal por investimentos e na disputa por cargas portuárias

BR 101 escoia maioria das cargas

As 1,6 milhão de toneladas de mercadorias importadas através dos portos públicos capixabas no último ano, incluindo neste volume os 221.311 automóveis desembarcados nos portos de Capuaba e Vitória, chegaram aos maiores centros consumidores do país – Rio de Janeiro e São Paulo – através de caminhão, tendo como caminho de escoamento a BR 101 Sul. “Pelo menos 90% dos veículos nacionalizados em nossa estação aduaneira foram levados ao Rio de Janeiro e São Paulo”, revela o diretor da Coimex

Coimex, Terca e Silotec –, onde pelo menos 85% das cargas que chegam de outros países são nacionalizadas. “O volume de mercadorias que sai diretamente do porto para os consumidores finais é mínimo”, destaca Sarcinelli. A estação aduaneira (Eadi) da Coimex escoia 99% de suas cargas por rodovia, basicamente veículos e carga geral. A média mensal é de 6 mil veículos e como cada caminhão carrega em média 8 a 9 automóveis, quase 900 cegonheiras deixam a Eadi a cada mês com destino a São Paulo e Rio,

vão para revendas situadas no Rio de Janeiro e em São Paulo. “São 1.080 carretas cegonheiras que deixam a nossa estação para acessar a 101-Sul a cada mês, além de mais 200 caminhões carregados com carga geral”. O resto das mercadorias se destinam a Belo Horizonte (10%) e Sul da Bahia e Norte/Nordeste (30%), com acesso através da BR-262 e BR 101 Norte.

HORÁRIO – Por não estar duplicada, os caminhões só podem circular na 101 Sul, por determinação do

ta da 101 fosse duplicada poderia rodar 24 horas, reduzindo o tempo de percursos das cargas até o Rio e São Paulo. A empresa entrega de 700 a 800 automóveis importados/mês a revendas de Minas, São Paulo, Rio e Paraná.

O gerente de Operações da Silotec, Luiz Gonzaga Rossi Filho, disse que um de seus principais clientes, a Mercedes-Benz exige a entrega de seus importados, em Juiz de Fora (MG), sem riscos e avarias e que as condições precárias da 101 Sul oferecem risco à carga. “A ve-

facilidade para escoar produtos. Apenas o Espírito Santo, entre os Estados do Sudeste, ficará de fora da Rodovia do Mercosul.

O maior prejuízo para o território capixaba, conforme os exportadores, é a perda de competitividade. Eles alegam que, no contexto da guerra fiscal e portuária instalada no país há três anos, Estados com infra-estrutura de escoamento mais eficientes podem levar vantagem na disputa por investimentos ou mesmo rotas de importação e exportação de mercadorias. "Cerca de 90% das mercadorias importadas, princi-

almente São Paulo — através de caminhão, tendo como caminho de escoamento a BR 101 Sul. "Pelo menos 90% dos veículos nacionalizados em nossa estação aduaneira foram levados ao Rio de Janeiro e São Paulo", revela o diretor da Coimex Armazéns, Guilherme Sarcinelli. O Espírito Santo passou a concentrar, a partir de 1994, cerca de 70% das importações de veículos do país graças a um incentivo criado em 1971, o Fundo de Desenvolvimento das Atividades Portuárias (Fundap). O Fundap é um incentivo financeiro concedido pelo Governo do Estado em cima do ICMS gerado pelas importações. O principal benefício é a restituição, na forma de financiamento subsidiado, de 66,6% do imposto recolhido. O empréstimo pode ser quitado em 25 anos, sem correção, com juros de apenas 1% ao ano. O crescimento das importações no Estado gerou as três estações aduaneiras situadas em Cariacica —

Santo poder enfrentar seus concorrentes, na guerra fiscal e portuária, em igualdade maior de condições. A ferrovia poderia escoar várias cargas das Eadis, porque todas as estações possuem desvios ferroviários. Como a FCA já foi privatizada e vem realizando investimentos em vários pontos de sua linha, Lage acredita que a médio prazo parte esta ferrovia deverá prestar melhores serviços dentro do Estado, constituindo-se como via alternativa de escoamento para o Mercosul.

CARGAS — O Aeroporto de Vitória recebeu no último ano 1.520 toneladas de cargas importadas, 9,35% a mais que em 1996, quando foram desembarcadas 1.390 toneladas. Outras 3.318 toneladas de cargas domésticas foram desembarcadas na capital capixaba, no período, um acréscimo de 6,44% em relação ao exercício anterior, conforme revela a superintendente da Infraero no Espírito Santo, Elizabeth da Cunha Chaves. A superintendente confirmou a audiência com representantes das Eadis e a reivindicação da internacionalização do aeroporto de Vitória e disse que a questão também já foi defendida pela equipe do Consórcio do Corredor Atlântico do Mercosul. Mas entende que a medida depende mais da expansão do mercado regional de cargas do que de critérios técnicos ou políticos. "Precisa haver oferta de cargas para viabilizar os vôos internacionais, principalmente no retorno das aeronaves". Chaves acrescentou que a internacionalização exigiria investimentos na infra-estrutura do aeroporto, criando nova pista para poucos de aviões de maior porte e salas para embarque/desembarque internacional. Neste aspecto, destacou que o próprio crescimento das cargas domésticas e do movimento de passageiros — em 1997 o aeroporto registrou 614.758 passageiros, 7,6% a mais que do em 1996 — levou a Infraero a investir no terminal.

Eadis querem vôos internacionais no ES

Lage disse que por não possuir aeroporto habilitado a receber vôos internacionais, cargas aéreas da Europa, Ásia e Estados Unidos destinadas ao Brasil acabam desembarcando normalmente no Rio de Janeiro e em São Paulo. A alternativa para as empresas fundapianas nacionalizarem estas mercadorias nas Eadis capixabas é transportá-las, por caminhão, até Vitória, utilizando a BR 101 Sul. "Com um aeroporto internacional no Estado, seria mais fácil atrair novos clientes", afirma.

Entre as empresas que importam por via aérea, através do Rio de Janeiro, e transportam por rodovia as cargas para nacionalização no Estado estão a Xerox do Brasil, a Unysis e a Amway. Em volume, as cargas não são expressivas, mas, devido ao valor agregado, proporcionam movimentação significativa de recursos no Estado. A Xerox importa por ano da matriz americana cerca de US\$ 300 milhões em peças e equipamentos. A Unysis, por sua vez, gera faturamento de US\$ 20 milhões, dentro do Fundap. Já a Amway movimentou US\$ 2 milhões.

A criação de um aeroporto internacional, junto com a duplicação e a privatização da rodovia BR 101 Sul e da ativação da Ferrovia Centro-Atlântica (FCA), são as saídas apontadas pelo dirigente da Terca para o Espírito

Santo poder enfrentar seus concorrentes, na guerra fiscal e portuária, em igualdade maior de condições. A ferrovia poderia escoar várias cargas das Eadis, porque todas as estações possuem desvios ferroviários. Como a FCA já foi privatizada e vem realizando investimentos em vários pontos de sua linha, Lage acredita que a médio prazo parte esta ferrovia deverá prestar melhores serviços dentro do Estado, constituindo-se como via alternativa de escoamento para o Mercosul.

terminal, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), e que os reparos cabem à esta estatal.

Acesso a porto ainda é precário

Os poucos mais de dois quilômetros que constituem o acesso ao principal porto receptor de veículos importados do Estado, Capuaba, em Vila Velha, estão em condições precárias, repletos de buracos e em alguns pontos o asfalto não existe mais. A saída das mercadorias para as estações aduaneiras situadas a cerca de 15 quilômetros, na rodovia do Contorno de Vitória, em Cariacica, constituiu um grande transtorno para as empresas transportadoras. Além do escoamento lento, o trecho

tem provocado vários acidentes, como a queda de contêineres na pista.

O secretário de Estado de Transportes e Obras Públicas, Fernando Bettarello, revelou que a conservação de parte do trecho do acesso — entre a Avenida Carlos Lindenberg e a ponte sobre o canal de Aribiri — é de responsabilidade do Governo estadual e as obras de recapeamento e duplicação já estão quase prontas. O trecho mais crítico, após o canal, segundo disse, já está dentro da área de propriedade da administradora do

terminal, a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), e que os reparos cabem à esta estatal.

As cargas importadas, em sua maioria, saem de Capuaba para nacionalização nas estações aduaneiras (Eadis) da Coimex, Terca e Silotec, um trajeto curto mas muito congestionado, por estar dentro da área urbana da Grande Vitória. As cargas, sobre carretas, percorrem a Avenida Carlos Lindenberg, a BR 262, entre os bairros de Jardim América e Campo Grande, até o trevo onde está si-

tuada a Ceasa. Dali, já na Rodovia do Contorno, percorrem mais alguns quilômetros até alcançarem as Eadis.

DESVIO — Para agilizar a saída e chegada de cargas a Capuaba, Bettarello disse que o Governo do Estado está desenvolvendo projeto no sentido de construir uma rota alternativa, com as cargas deixando o acesso do porto em direção à Rodovia Darly Santos, em Vila Velha, e de lá, por uma nova estrada, contornando Cariacica, para alcançar as estações aduaneiras. O projeto prevê uma saída direta no acesso Sul de Vitória, próximo à Real Café, entre Cariacica e Viana. A nova rota evita a passagem das cargas em áreas de maior concentração urbana e trânsito congestionado.

O projeto da nova rodovia já está sendo elaborado, com o apoio de um grupo de entidades e empresas privadas, ao custo de R\$ 200 mil, dos quais 50% caberão ao Governo do Estado. O secretário revelou que o projeto conta com o apoio logístico e financeiro de entidades da orla portuária, Codesa, Sindicato das Empresas de Importação e Exportação (Sindiex) e prefeituras de Vitória e Vila Velha. Depois de concluído o projeto, o Estado, conforme Bettarello, pretende "abrir" logo a estrada, usando maquinário e pessoal do Departamento Estadual de Rodagem (DER). A terraplanagem e o asfaltamento da nova via deverá ser feita numa segunda etapa, quando houver disponibilidade de recursos. Segundo o secretário, um quilômetro de pista asfaltada custa em média R\$ 300 mil.



GARGALO

Transportadores reivindicando melhorias no acesso a Capuaba: via estrangulada por invasões e favelas

Gildo Loyola