

Dinheiro.

AJ07x15

**Concurso:
dicas para
Assembleia**

Confira as dicas para as provas da Assembleia, que acontecem no próximo domingo. **Página 10**

EDITORA:
ELAINE SILVA
ecferreira@redgazeta.com.br
Tel.: 3321.8327
agazeta.com.br/dinheiro

gazetadinheiro

LOGÍSTICA EM ALTA NORTE PODE GANHAR PORTO E FERROVIA

Novo terminal deverá receber investimento de R\$ 1,2 bilhão

de RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

O Litoral Norte do Espírito Santo terá um terminal portuário para transportar as cargas produzidas nos municípios capixabas, no Brasil Central e principalmente as de Minas Gerais. O consórcio que construirá o porto já está articulado e a proposta, que ainda está em fase inicial de discussão, poderá ser implementada nos próximos cinco anos.

A construção do Porto Norte (nome provisório) poderá viabilizar a construção de um ramal ferroviário ligando o Espírito Santo ao sistema ferroviário do Centro-Leste e, futuramente, à Ferrovia Transcontinental, que interligará a malha ferroviária do país ao Oceano Pacífico, por meio do Porto de Bayovar, no Peru.

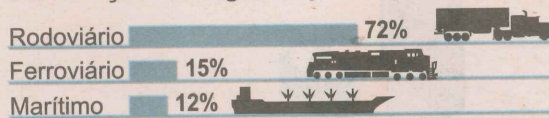
O Porto do Norte deverá ter uma área de cerca de 20 mil hectares e investimentos da ordem de R\$ 1,2 bilhão (infraestrutura básica e terrestre) e terminais para a movimentação de contêiner, carga geral, granéis. Seria um "hub port" (porto concentrador de cargas e de linhas de navegação).

O presidente do Corredor Atlântico do Mercosul (CAM), Paulo Augusto Vivácqua, um dos idealizadores do empreendimento, disse que o porto é viável somente com o volume de cargas já levantadas. Com a construção do terminal e da ferrovia, o volume de cargas crescerá muito, aposta. "Vamos realizar esse projeto e sabemos o que

GARGALOS

O país tem um grande gargalo logístico, que é mal resolvido por concentrar as cargas só no ramal rodoviário. Veja soluções para esse problema

Distribuição de cargas no país hoje



Se a distribuição fosse feita equitativamente, ou seja, mais cargas fossem movimentadas em portos e ferrovias, no período de 25 anos os benefícios obtidos seriam:

- **R\$ 1,8 trilhão a mais** Seria mais um PIB para o país
- **R\$ 800 bilhões** que as empresas deixariam de gastar em fretes
- **R\$ 130 bilhões** deixariam de ser gastos em manutenção de estradas
- **R\$ 30 bilhões** deixariam de ser queimados em acidentes no trânsito
- **360 mil vidas** seriam poupadas
- **600 milhões** de toneladas de CO2 deixariam de ser emitidas na atmosfera

Para implementar os projetos necessários para viabilizar a distribuição de cargas de forma equitativa, o governo gastaria algo em torno de **R\$ 30 a R\$ 40 bilhões** e arrecadaria mais **R\$ 130 bilhões** em impostos

PORTO E FERROVIA NO NORTE

- 1 Projeto atual do governo não contempla nenhuma ligação ferroviária para o Estado, como mostra o mapa acima
- 2 Estudos do Corredor Atlântico do Mercosul indicam a necessidade de um porto na Região Norte, que viabilizaria um ramal ferroviário até a Bahia
- 3 Esse porto seria para escoar as cargas vindas de Minas Gerais e Centro-Oeste



estamos fazendo", destaca o presidente do CAM. Embora já tenha a localização do porto, Vivácqua prefere não oficializar o nome do município. A alegação é a de evitar especulação imobiliária, uma vez que os investidores ainda não adquiriram a área.

CARGAS

De acordo com levantamento feito por integrantes do CAM, as principais cargas exportadas por Minas Gerais são os minérios, metalurgia, agroalimentos, transportes, produtos químicos, máquinas, eletroeletrônicos e têxteis. As principais cargas embarcadas nos portos do Espírito Santo são celulose, minérios, produtos siderúrgicos, granéis e combustíveis.

Com 20 milhões de habitantes, PIB de R\$ 210 bilhões e 853 municípios, o Estado de Minas Gerais, segundo Vivácqua, pode ser considerado um país dentro do Brasil. Ele destaca que com a construção de um porto e um novo ramal ferroviário, cresce muito o potencial logístico do Estado e cargas de outras regiões passarão a ser movimentadas nesse novo porto.

As cargas já identificadas do Norte do Espírito Santo são os produtos agrícolas e minerais, além dos que virão a partir da implantação do polo gás-químico. Da Bahia, os produtos florestais (madeira e celulose). Do Brasil central, a carga mais importante seriam os grãos que hoje são embarcados nos Portos de Paranaguá e Tubarão.

"Estado vive isolamento no país"

O presidente do Corredor Atlântico do Mercosul (CAM), Paulo Augusto Vivácqua, chamou a atenção pela situação na qual se encontra hoje o Espírito Santo, de isolamento dos eixos de integração ferroviária do país. Com o novo desenho da interligação com a Ferrovia Transcontinental do Peru, o trecho ferroviário que faria a ligação do Estado com os importantes corredores foi desviado para o Rio de Janeiro.

Não bastasse o risco de isolamento, há ainda o fato de importantes cargas, co-

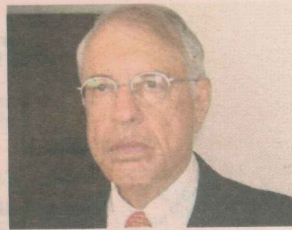
mo café e rochas ornamentais, tradicionalmente movimentadas pelos portos capixabas, estarem sendo embarcadas em portos do Rio de Janeiro. Os grandes eixos que estão no PAC não contemplam o Espírito Santo, e a carga do Centro-Oeste será escoada pelo Rio de Janeiro ou pela Bahia, alerta a vice-presidente do CAM, Sandra Stehling.

O Estado vem perdendo para portos do Rio de Janeiro cargas tradicionalmente movimentadas nos portos capixabas, como café e rochas ornamentais.

Quando foram projetados os grandes eixos de integração ferroviária do país, na década de 80, o papel desenhado para Vitória foi o de "uma espécie de capital portuária, logística, comercial da vasta região servida por este extraordinário eixo de integração continental", destaca.

Ele lembra que foram planejadas variantes de ligação ferroviária de Vitória para o Sul e também para o Norte. Só que os projetos não saíram do papel e também sumiram do mapa estratégico do Espírito Santo, reclama.

CRÍTICA



"O projeto deste importante eixo parecer abandonado o Espírito Santo e hoje surge nos planos do governo de forma bizarra."

PAULO VIVÁQUA
PRESIDENTE DO CORREDOR ATLÂNTICO DO MERCOSUL

A Gazeta - Ed. de arte - Genildo