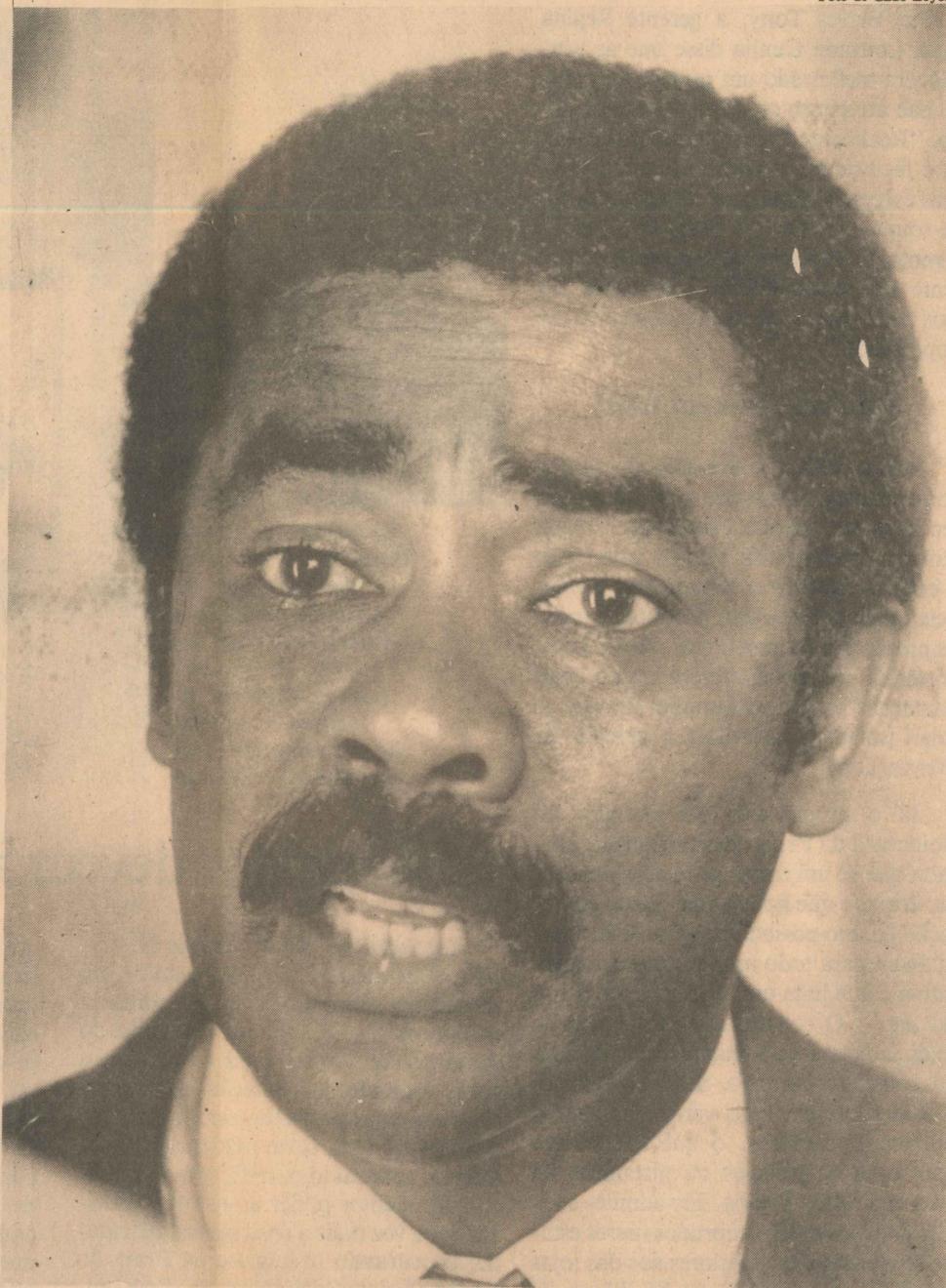


# ES quer antecipar fretes e construir 2 ferrovias

1120965

Walter Conde

Foto de Gildo Loyola



Albuíno: as ferrovias que interligarão o ES vão envolver custos de US\$ 600 milhões

Estado não tem condições e nem pensa em

— Como funciona a antecipação de

de de o Estado atender durante o ano. A preços de junho, os pleitos municipais somavam cerca de Cz\$ 55 bilhões, o que inflacionando para 1989, com a taxa de 20% ao mês que adotamos, representariam investimentos da ordem de Cz\$ 450 bilhões. É um valor muito alto que não poderia ser suportado em um único exercício. No orçamento de 89 assumimos o atendimento a 20% destas reivindicações e estamos colocando no orçamento plurianual para 90,91 e 92 o atendimento ao restante dos pleitos.

— Em junho deste ano o Governo anunciou que iria dar autonomia para o Banes, Banestes, Cesan, entre outras empresas estaduais, para reajustarem os salários de seus funcionários. Esta medida foi totalmente implementada?

— No caso da Cesan, nós definimos um limite de comprometimento que era possível de ocorrer, e que daria à Cesan o grau de liberdade que foi proposto pela Jeps. Na Cesan já foi estabelecido. No caso do Banes e Banestes, em função da característica destas duas instituições, tem havido uma dificuldade maior para a montagem disto, mas o processo já está na Jeps para se decidir sobre isto nas próximas reuniões. Este sistema está de pé, o Governo não voltou atrás.

— Secretário, no início do ano as demissões do Governo do Estado se tornaram um assunto polêmico. Agora, que estamos chegando ao final do ano, como ficou a questão das demissões de funcionários públicos?

— O Governo reconhece que existe um excesso de contingente no funcionalismo público. Quando no início do ano, se cogitou promover este enxugamento, e se cogita ainda. Dispúnhamos de alguns estudos que estavam em andamento, como o de lotação ideal, feito pela Secretaria de Administração. Eu me lembro bem dos números daquela época, conforme eu coloquei: eram cinco mil demissões. Depois falaram em 10 mil, mas eu nunca disse isto. Destes

O secretário-chefe da Coordenação Estadual do Planejamento (Coplan), Albuíno Cunha de Azeredo,

anunciou que até o final deste mês estará com o projeto de viabilidade financeira de dois novos projetos ferroviários, que interligarão todo o Estado, totalmente concluído. A expectativa do Governo do Estado é ligar a região do Rio Doce, onde se localiza o Portocel, até o Sul da Bahia e, em um segundo ramal férreo, Vitória a Cachoeiro de Itapemirim, com passagem pelo litoral. Mas a implementação somente será possível, segundo Albuíno, a partir da adoção de um sistema de antecipação de fretes, a serem pagos pelas empresas que se utilizarão de duas ferrovias, que juntas terão um custo total de US\$ 600 milhões.

Albuíno Cunha também fala das opções que o Estado tem para enfrentar a redução de investimentos da Vale do Rio Doce no Espírito Santo, as consequências da operação desmonte, os pleitos das prefeituras municipais para o orçamento estadual de 1989. Além disso ele reafirma a disposição do Governo de enxugar o excesso de funcionários, promovendo a demissão de cinco mil servidores. Albuíno Azeredo, 43 anos, é engenheiro civil e ainda atua na CVRD como membro do Conselho de Administração.

**C**omo o sr. vê a redução dos investimentos da CVRD no Estado em comparação às novas unidades industriais que a Vale está implantando na Bahia e em Minas Gerais?

— Estávamos vendo com uma certa preocupação essa redução da atividade da Vale do Rio Doce no tocante às exportações de minério de ferro em função da entrada do Projeto Carajás e, já há algum tempo temos feito gestões junto a CVRD no sentido de buscar uma ocupação deste espaço perdido. Fatos mais recentes têm diminuído um pouco as apreensões, sem perder de vista que nós temos de continuar fazendo gestões. O primeiro fato, no que diz respeito ao mercado interno dos produtos siderúrgicos, é o fato de o governo Federal já estar equacionando o problema da crise financeira da Siderbrás. A Siderbrás emitiu no mês passado cerca de US\$ 2 bilhões de debêntures, que foram justamente para promover o saneamento financeiro, o

já decidiram trazer este projeto para o nosso Estado. Temos um outro projeto, que é de ferroliga. Em Ibirapu está sendo implementada outra unidade de ferro gusa, e está se aguardando apenas a aprovação do Banes, embora o grupo privado já esteja implementando as obras. Há um outro projeto de ésteres de sacarose para a produção de detergente biodegradável a ser implantado no Civit.

— Recentemente o Governo do Estado prometeu que iria lutar para conseguir uma Zona de Processamento de Exportações (ZPE) para o Espírito Santo. Até agora o Estado não está sendo cogitado. O sr. atribui isto a uma falta de trânsito do Governo em Brasília?

— O decreto-lei que criou as zonas definiu a geografia inicial. Nós fizemos e continuamos fazendo gestões e existe documento encaminhado ao Presidente da República, ao presidente da Assembléia Nacional Constituinte. Estamos com um seminário

**C**omo o sr. vê a redução dos investimentos da CVRD no Estado em comparação às novas unidades industriais que a Vale está implantando na Bahia e em Minas Gerais?

— Estávamos vendo com uma certa preocupação essa redução da atividade da Vale do Rio Doce no tocante às exportações de minério de ferro em função da entrada do Projeto Carajás e, já há algum tempo temos feito gestões junto a CVRD no sentido de buscar uma ocupação deste espaço perdido. Fatos mais recentes têm diminuído um pouco as apreensões, sem perder de vista que nós temos de continuar fazendo gestões. O primeiro fato, no que diz respeito ao mercado interno dos produtos siderúrgicos, é o fato de o governo Federal já estar equacionando o problema da crise financeira da Siderbrás. A Siderbrás emitiu no mês passado cerca de US\$ 2 bilhões de debêntures, que foram justamente para promover o saneamento financeiro, o que dará condições para as empresas da Siderbrás terem como conduzir um plano de expansão. Com isso nós teremos uma expansão aqui no Estado, através da duplicação da CST, que irá consumir mais minério de ferro e vai ocupar um espaço que a exportação deixou. A expansão da Usiminas exigirá maior transporte de carvão, minério, e representa também um reflexo sobre a Estrada de Ferro Vitória-Minas. Evidentemente que esses processos não irão fazer a ocupação total do espaço deixado pela exportação e é necessário buscarmos outras alternativas. Entre estas está a materialização do Corredor de Exportação, onde a Vale tem investido, e que também passaria a ser responsável pela instalação de um complexo industrial de moagem de grãos.

**— Já se tem uma previsão de quando o Corredor de Exportação estará em plena operação?**

— Para mim, a partir da conclusão do trecho ligando Costa Lacerda a Belo Horizonte, com previsão de estar com as obras encerradas no final do ano que vem, eu diria que está deflagrada efetivamente a materialização deste corredor. Outras providências terão de ser tomadas, como por exemplo a passagem dos trens dentro da região metropolitana de Belo Horizonte. Eu diria que a partir do final de 89 e início de 90 nós já estaremos aqui iniciando o processo de implantação de unidades industriais no Espírito Santo.

**— Quais são os novos projetos que estão sendo viabilizados atualmente pelo Estado? Falou-se muito em uma unidade da Pepsico, informática, área química. O que existe realmente de concreto para ser adotado a curto prazo?**

— Poderemos separar os projetos privados e os públicos. No que diz respeito ao setor privado, já em implementação como o setor carboquímico, além dos de informática, existem vários outros projetos que estão em análise pelo Bandes. Alguns dos quais já estão em fase de aprovação e deverão se materializar nos próximos dois anos, como o projeto de produção de chumbo e prata, que é do grupo Paraibuna Metais, com investimento de US\$ 60 milhões. Eles

já decidiram trazer este projeto para o nosso Estado. Temos um outro projeto, que é de ferroliga. Em Ibiracú está sendo implementada outra unidade de ferro gusa, e está se aguardando apenas a aprovação do Bandes, embora o grupo privado já esteja implementando as obras. Há um outro projeto de ésteres de sacarose para a produção de detergente biodegradável a ser implantado no Civit.

**— Recentemente o Governo do Estado prometeu que iria lutar para conseguir uma Zona de Processamento de Exportações (ZPE) para o Espírito Santo. Até agora o Estado não está sendo cogitado. O sr. atribui isto a uma falta de trânsito do Governo em Brasília?**

— O decreto-lei que criou as zonas definiu a geografia inicial. Nós fizemos e continuamos fazendo gestões e existe documento encaminhado ao Presidente da República, ao presidente da Assembléia Nacional Constituinte. Estamos com um seminário

---

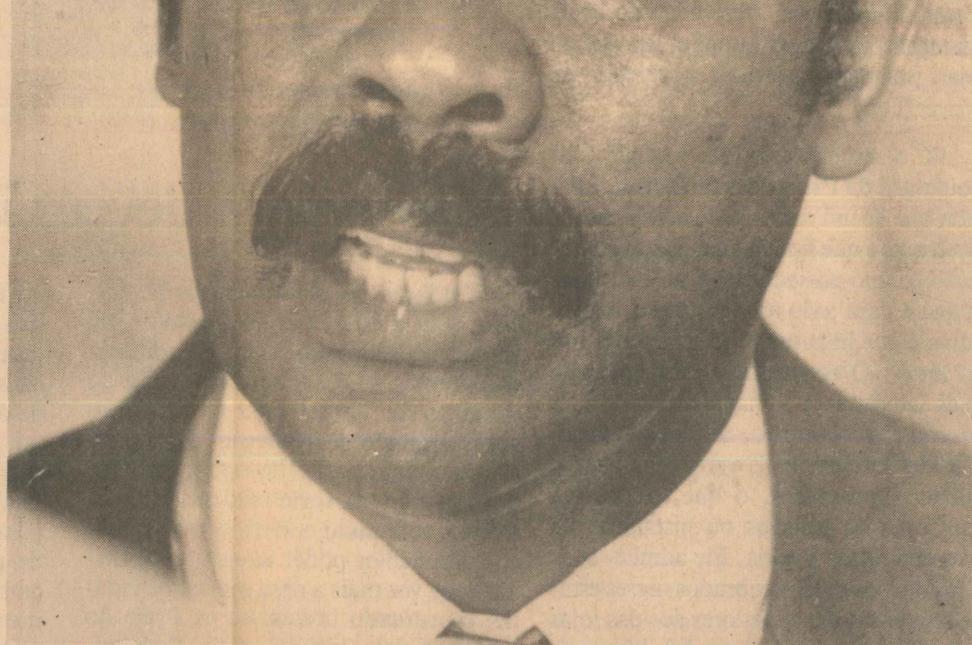
**“É possível que nós nos utilizemos do sistema de antecipação de fretes para poder viabilizarmos recursos para o projeto”**

---

para ser realizado para debatermos aqui as vantagens. Existem dificuldades de natureza política, evidentemente, mas nós estamos buscando apoio de outros segmentos da sociedade, como a própria classe empresarial, para poder fortalecer este movimento reivindicatório. Eu não diria que o Governo tenha ficado passivo, mas apenas diria que esta batalha, para ser vencida, precisa de uma composição mais ampla de forças. As ZPEs sempre foram assunto muito polêmico porque se concebido em maneira muito ampla ou muito flexível poderá ter reflexos negativos em algum setor de nossa economia, principalmente aqueles que já se desenvolveram e estão no momento atravessando uma fase difícil. A criação de um mecanismo como este, competindo com as indústrias estabelecidas, poderia levá-las a uma situação de extinção. Quando de nossa viagem ao exterior, uma de nossas preocupações foi ver como funcionam estas zonas lá, quais as vantagens e desvantagens. Hoje, estamos convencidos que é necessário se implementar aqui no Estado estas zonas, mas que se delimitar qual seria o campo de atuação da ZPE e ampliar a base de apoio de nossa reivindicação.

**— Fala-se muito da necessidade de ampliação da malha ferroviária no Estado, como a implantação de um trecho férreo ligando Aracruz ao Sul da Bahia e uma ferrovia litorânea ligando o Sul do Estado ao Rio de Janeiro. O que há de concreto para a efetivação destes projetos?**

— Foram feitos estudos de viabilidade da ligação ferroviária do Norte do Estado e o mesmo para a recuperação do trecho ligando o Rio a Vitória. Feito o estudo e mostrada a viabilidade econômica, o passo seguinte é a viabilidade financeira. Hoje, o



**Albuino: as ferrovias que interligarão o ES vão envolver custos de US\$ 600 milhões**

Estado não tem condições e nem pensa em participar de um projeto destes em termos financeiros, porque não tem como bancar.

**— Qual é o custo total de cada um destes projetos ferroviários?**

— A recuperação Rio-Vitória é de US\$ 350 milhões, sendo que o investimento maior, de US\$ 250 milhões, é no trecho de Vitória a Cachoeiro de Itapemirim. O estudo que foi feito prevê a construção de nova ligação, uma variante ferroviária passando pelo litoral. O restante se refere às melhorias no trecho entre Cachoeiro e o Rio de Janeiro, completando os investimentos. Na ligação com o Norte do Estado, já são US\$ 250 milhões, onde vai se ligar a Portocel até a fronteira com a Bahia, indo até as proximidades do projeto Bahia Sul.

**— A participação do Estado teria de ser de quanto em cada projeto?**

— O Estado não pretende participar financeiramente destes projetos. O Estado está apenas acompanhando, participando

---

**“O primeiro impacto do desmonte é a rolagem da dívida. O segundo é a não contrapartida federal na dívida do ES aos bancos”**

---

dos estudos e agora chegou a hora de se montar um modelo financeiro para a viabilização. Isto significa que vamos analisar de onde é que pode vir recursos para viabilizar estes projetos. O Ministério dos Transportes não tem condição financeira de bancar um projeto destes, porque está muito acima de sua capacidade de poder pagar. Pensa-se utilizar o sistema de antecipação de fretes, isto porque existem usuários como a Vale do Rio Doce, que tem exploração de calcário em Cachoeiro e está montando com o grupo Suzano o projeto Bahia Sul. A Aracruz, o Cimento Paraíso, CST, são usuários, nós já conversamos com eles e foi demonstrada disposição de participar do projeto ferroviário através do modelo de antecipação de fretes.

**— Como funciona a antecipação de fretes?**

— Vou citar um exemplo. A Vale do Rio Doce paga US\$ 5 milhões por ano de frete rodoviário e então ela fará uma antecipação para compor os recursos necessários para fazer o empreendimento. É o modelo que vai viabilizar financeiramente este projeto ferroviário. A previsão nossa é de ter até o final deste mês a montagem deste modelo.

**— Quais serão as consequências da operação desmonte para o Estado e, também, o que representará para o Governo estadual a rolagem de US\$ 21 milhões em 89 estabelecida pela União?**

— A proposta original do Governo federal, que daria os US\$ 21 milhões, seria responsável por consumir cerca de 70% do que nós ganharíamos com a reforma tributária. Além da perda da área financeira, nós teremos outras perdas. Na área da agricultura, por exemplo, nós já estamos assumindo o custeio das empresas que eram subsidiadas pelo Ministério da Agricultura, como era o caso da Emater. Somente a Emater vai representar no nosso orçamento cerca de Cz\$ 3 bilhões, que era o repasse que viria da Embrater. As estradas federais nós ainda não codificamos porque é um quadro indefinido. O primeiro grande impacto da operação desmonte é a rolagem da dívida e o segundo é a não contrapartida do Governo federal nos empréstimos do Estado junto a instituições financeiras. Também aguardamos para o próximo ano um financiamento do Banco Mundial de US\$ 15 milhões, sendo que deste total nós contávamos com a participação do Governo federal assegurando um terço. Este projeto será destinado para a construção de rodovias vicinais e teria o DNER participando com o outro um terço.

**— Afinal, as prefeituras municipais obtiveram todos os recursos que foram pleiteados quando da elaboração do orçamento do Estado para 89?**

— Não, não. Nós recebemos pleitos municipais que estão acima da possibilida-

de do Bandes e Banestes, em função da característica destas duas instituições, tem havido uma dificuldade maior para a montagem disto, mas o processo já está na Jeps para se decidir sobre isto nas próximas reuniões. Este sistema está de pé, o Governo não voltou atrás.

**— Secretário, no início do ano as demissões do Governo do Estado se tornaram um assunto polêmico. Agora, que estamos chegando ao final do ano, como ficou a questão das demissões de funcionários públicos?**

— O Governo reconhece que existe um excesso de contingente no funcionalismo público. Quando no início do ano, se cogitou promover este enxugamento, e se cogita ainda. Dispúnhamos de alguns estudos que estavam em andamento, como o de lotação ideal, feito pela Secretaria de Administração. Eu me lembro bem dos números daquela época, conforme eu coloquei: eram cinco mil demissões. Depois falaram em 10 mil, mas eu nunca disse isto. Destes

---

**“O Governo reconhece que existe excesso de gente no funcionalismo público. Por isso, o enxugamento ainda continua de pé”**

---

cinco mil, a educação era o carro-chefe com cerca de 3.500 a 4 mil e o restante distribuídos em outras áreas. Agora tem o fato da estabilidade instituída pela Constituição, e o processo continua, mas dentro de critérios, com discussão interna e os processos que levarão às demissões. Enquanto não se fechar os números finais ainda continuo no número inicialmente colocado: existe um excesso da ordem de cinco mil servidores.

**— Fala-se muito em uma centralização excessiva de poder no Governo Max Mauro. O sr. acredita que isto realmente exista?**

— Embora tenha entrado no Governo no início deste ano, eu senti que no início do Governo houve realmente uma centralização, que vejo como perfeitamente justificável. O administrador que entra quer avocar para si as principais decisões e ter conhecimento da entidade que ele é o responsável maior. Quando eu vim para o Governo, comecei a sentir o processo de descentralização. É possível que ainda existam decisões que poderiam ser tomadas a nível de segundo escalão, que ainda estariam passando por decisões do Governo.

**— Comenta-se muito também que o secretário Albuino Azeredo é um supersecretário. isto existe de fato?**

— Não. Isto não existe não. Primeiro, porque eu fui designado como tal e se fosse não aceitaria. Apreendi a trabalhar em grupo e em equipe e não sei trabalhar diferente. Eu não levo nada ao governador sem que seja feita previamente uma discussão com os secretários. O que acontece é que, em um momento de carência de recursos, as pessoas correm para a Secretaria do Planejamento como socorro.