

Corredor Centro-Leste, a alavanca do desenvolvimento do Espírito Santo

SANDRA MARIA FERRAZ STEHLING
Diretora de Operações do Corredor Centroleste



O Consórcio do Corredor Centroleste surgiu em 1991, como braço executivo de todo o processo de desenvolvimento do Corredor Centroleste, promovendo uma maior integração do complexo portuário do Espírito Santo e o tronco ferroviário que une as capitais: Belo Horizonte, Goiânia e Brasília, já que, apesar das várias tentativas anteriores, o baixo índice de integração ainda permanecia.

O sucesso desta nova investida se baseia, principalmente, em sua concepção política estratégica que considerou o Corredor, não mais como um projeto de transportes do interesse de empresas isoladas mas um instrumento de desenvolvimento amplo, ancorado, profundamente, na região e em sua sociedade.

No contexto do Corredor Centroleste, em 1996, em reunião realizada no Rio de Janeiro, entre representantes de portos, empresas, organizações de classe, governo e países do bloco Mercosul, quando analisávamos importantes aspectos relativos a integração logística do Mercosul, como por exemplo o

fato de toda a Costa Atlântica ser servida por grande número de portos, e a comunicação entre estas regiões ainda ser feita basicamente por via terrestre, a custos muito elevados, constituindo-se assim, este fato, em verdadeiro freio ao crescimento econômico do conjunto.

Desta análise, surgiu a necessidade da criação do Consórcio do Corredor Atlântico do Mercosul, uma sociedade privada sem fins lucrativos, também com sede em Vitória, e que é uma expansão dos conceitos e da experiência acumulada pelo Corredor Centroleste.

Este Consórcio está empenhado na formação de uma grande associação de cidades portuárias, articuladas entre si, compondo um verdadeiro Corredor Atlântico do Mercosul, integrando a malha de transportes terrestres com a navegação costeira, e posicionando os portos no centro de todo o processo, promovendo, agressivamente, entre seus participantes, comércio, investimentos e negócios.

Como peças articuladoras centrais destes projetos foram criadas as Mesas de Integração, que são fóruns para onde, de forma sistemática, convergem pro-

blemas, oportunidades, a expressão do poder público, empresarial e sindical, reunidos em um ambiente apropriado à geração de soluções, resoluções de conflitos, promoção de fluxos de transporte, de comércio e de investimentos, e que funcionam também como centros promotores de negócios entre a região local e as outras regiões do País e do mundo.

Sentam-se à estas Mesas empresas de transportes, ferrovias, empresas de navegação, portos, armazenadoras, aeroportos, "tradings", operadores e usuários portuários, dentre outros vários participantes.

A nova estratégia de desenvolvimento dos Consórcios do Corredor Centroleste e Atlântico do Mercosul, mostrou-se extremamente eficaz, encerrando, definitivamente, o longo período de estagnação e isolamento em que permanecia imersa a região, promovendo ou apoiando grandes oportunidades de negócios, dentre os quais destacamos:

- Abertura do Porto de Tubarão às exportações de grãos. Atração de investidores e novos fluxos.

- Redução das tarifas portuárias para

os grãos à níveis viabilizadores das exportações. Redução dos custos de transportes entre o Planalto Central e Vitória, de U\$ 70/ton. para U\$ 27 ton.

- Conseqüente elevação das exportações de grãos, de 300.000 para 1.500.000 ton/ano, saturando as instalações existentes, ao longo de dois anos de atividades.

- Estímulo, elevação das demandas, e atração de investidores à construção de novos terminais portuários, pátio de transbordo rodo-ferroviário, portos secos, silos e armazéns, em toda a região, (dos portos ao Planalto Central).

- Apoio à instalação de estações aduaneiras de interior na área de Vitória. Viabilização fiscal das operações de importações de veículos pelo Espírito Santo.

- Estímulo e mediação conducentes à assinatura do contrato operacional integratório entre as ferrovias e os portos componentes do Corredor.

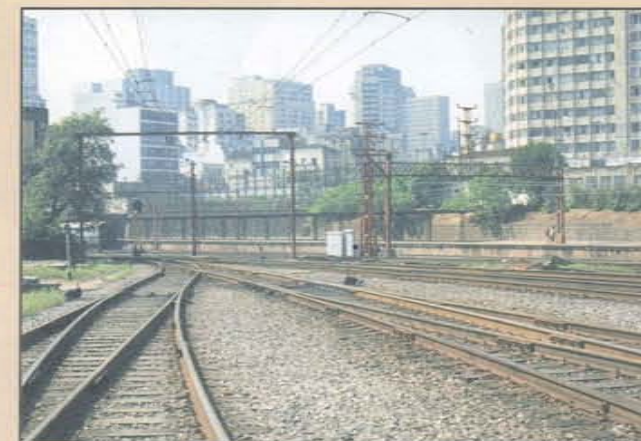
- Estímulo à conexão ferroviária do porto de Ubu à malha regional, e sua utilização como porto de uso múltiplo.

- Associação da Estação Aduaneira de Interior na área de Vitória ao Porto de Zarate (Argentina), em operação de transferência recíproca de veículos por via marítima.

- Associação do Corredor a 18 portos-centros de comércio exterior, objetivando a promoção de oportunidades de comércio e investimento.

- Desenvolvimento de plano de turismo integrado para a região do Espírito Santo e recuperação da Baía de Vitória.

- Aprovação de Zona de Processa-



quisa, investimento e viabilização de novos empreendimentos energéticos e industriais.

- Atração de investidores para o setor energético regional, destacando-se a empresa Southern Electric internacional, e a sua associação à Cemig, dentre outros.

As articulações dos Consórcios dos Corredores Centroleste e Atlântico do Mercosul, se dão através das Mesas de Integração já em número de 17 implantadas e outras 15 em fase de implantação, que se interligam, bem como as suas hinterlândias, através de meios eficientes de comunicação como: e-mail, sistemas de vídeo conferência, bolsas eletrônicas de fretes e negócios etc.

Para que o processo de promoção de oportunidades aconteça de forma ainda mais con-

tudente, projetamos para as Mesas um forte apoio, através da implantação de bancos de dados geo-referenciados, operando on line, mostrando a economia, os recursos naturais, a ecologia, o potencial humano, a infraestrutura, a malha viária, etc, de cada região, colocando desta forma o Espírito Santo no centro de um sistema, vindo e sendo visto pelo mundo inteiro.

mento de Exportações (ZPE) para a região da Grande Vitória

- Inventário geológico para a região do Espírito Santo. Produção do catálogo promocional de rochas ornamentais.
- Inventário catálogo da base tecnológica do Estado do Espírito Santo.
- Concessão da distribuição de gás no Espírito Santo à Petrobrás, e a conseqüente ativação de programas de pes-



METALOSA

Solidez, competência e tecnologia de ponta transformando o aço em produtos de alta qualidade.



Metalosa
INDÚSTRIA METALÚRGICA S.A.

Rodovia do Café, km 02- São Silvano - CEP 29705-200 - Caixa Postal 10-0161 - Colatina-ES
Tel.: (027) 721-2233 Fax: (027) 721-2972 - E-mail: metalosa@colatina.com.br

As perspectivas da economia brasileira para 1999

FLÁVIO CASTELO BRANCO

Unidade de Política Econômica

Confederação Nacional da Indústria - CNI



Ao aproximar-se o final de 1998, o quadro econômico apresenta-se, ainda, cercado de muitas incertezas, e a elaboração de cenários prospectivos para o próximo ano constitui tarefa que implica maiores riscos que os habituais neste tipo de exercício. Muitas das variáveis determinantes da trajetória econômica dos próximos meses ainda não se encontram definidas, deixando em aberto possibilidades até mesmo discrepantes. De todo modo, a avaliação de possibilidades é um exercício válido, que pode servir para uma prospeção da provável trajetória da economia brasileira em 1999, que claramente apresenta-se pouco favorável.

Inicialmente, é importante lembrar das mudanças fundamentais ocorridas nos fatores econômicos condicionantes básicos da economia brasileira, nos últimos anos. O principal deles, que de certo modo é o mais crucial, diz respeito ao novo ambiente de liquidez no cenário mundial. Contrariamente aos últimos anos, quando observamos uma excepcional abundância de recursos financeiros em direção aos chamados países emergentes, a situação atual é de

liquidez restrita e custos mais elevados. A seqüência de dificuldades enfrentadas pelos países emergentes, que ocasionaram perdas substanciais a alguns detentores de empréstimos a estes países, aumentou, substancialmente, os riscos associados a estes mercados, diminuindo o fluxo potencial em direção a estes países. Estimativas apontam que em 1999 estarão disponíveis apenas metade do volume de recursos verificados em 1998.

O menor volume de recursos externos tem um clara implicação para os países emergentes e, em especial, para a economia brasileira. A demanda global, que era maior que a produção doméstica – gerando assim um déficit em conta corrente (que se encontra em cerca de 4% do PIB, financiado pela poupança externa), terá que se ajustar ao menor volume de financiamento externo. Isto significa que o déficit em conta corrente necessariamente terá que ser reduzido, *grosso modo*, para a metade do déficit verificado em 1998.

Um segundo fato a considerar é o Programa de Estabilidade Fiscal, recentemente divulgado, mas que irá se tornar efetivo apenas no início de 1999. Tanto as medidas de caráter tributário

– elevação das alíquotas da CPMF e da Cofins – como o corte de gastos terão seu impacto macroeconômico legal no início do próximo ano, embora via expectativas já tenham algum efeito na evolução da economia ao final de 1998. O programa de ajuste fiscal impõe a reversão do atual déficit primário nas contas públicas em um superávit da ordem de 2,6% do PIB para 1999, o que significa um subtração de demanda pública (líquida) na economia da ordem de R\$ 28 bilhões em 1999.

Estas duas restrições – a restrição externa e as medidas de ajuste fiscal – modificam, fundamentalmente, o quadro macroeconômico. Neste sentido, é certo que o PIB venha registrar queda em 1999. A quantificação deste ajuste na produção global da economia, todavia, é ainda incerta, pois duas variáveis básicas para a definição da evolução da produção ainda não são totalmente conhecidas, a saber, o volume e *timing* (cronograma de desembolso) dos recursos externos disponíveis para o Brasil – a ser definido no acordo externo liderado pelo FMI, mas com participação fundamental (voluntária) da comunidade financeira internacional, que ainda não está clara – e a trajetória

das taxas de juros domésticas. A combinação de baixo volume de recursos externos e alta taxa de juros significa forte queda na produção, verdadeira recessão econômica, com potencial similar à do início dos anos 80 e 90. Em caso de trajetória mais favorável, isto é, com a obtenção do ajuste interno e da continuidade (parcial) dos fluxos voluntários externos, a queda no PIB em 1999 poderá ser menor, situando-se em torno de 1 a 2%.

Todavia, a evolução da economia irá depender, também, do comportamento das outras fontes privadas de demanda na economia. No quadro atual, as fontes de origem interna – consumo das famílias e investimentos do setor privado – se encontram, de certo modo direta ou indiretamente, comprometidas com o ajuste fiscal. Os gastos de consumo das famílias, a principal componente da demanda agregada, devem manter-se estagnados, pelo menos na primeira metade do ano, por diversas razões. Além do rendimento médio atualmente encontrar-se em queda, o poder de compra das famílias será reduzido em 1999 pelo aumento da taxa direta e indireta, com a elevação nas alíquotas da CPMF e Cofins. Ademais, também pressionados pela queda da arrecadação com a redução do ritmo de atividade, diversos governos estaduais estudam antecipação e

aumento de impostos sob sua alçada, como IPTU e IPVA, reduzindo, ainda mais, a renda disponível das famílias. Ao mesmo tempo, o aumento do desemprego, que torna as pessoas mais conservadoras em relação a intenções de gastos, e a presença de juros altos, quadro em que nada favorece a demanda de consumo. Desta forma, é altamente improvável que a superação da demanda agregada ocorra via expansão do consumo.

No caso do investimento privado a situação é, também, pouco favorável. Ainda que determinados compromissos de investimentos na área da infraestrutura, associados às privatizações, permaneçam na agenda, a componente associada aos investimentos na indústria em geral deve permanecer estagnada, à espera de mudanças mais significativas nas condições gerais da economia, em especial, à queda nas taxas de juros domésticas. Por outro lado, o corte de gastos fiscais, que afetou determinados programas federais de investimento público, e o fim do ciclo eleitoral, simultaneamente às dificuldades de caixa para os estados e municípios, deve ter forte impacto em termos dos programas de investimentos destas entidades governamentais.

Uma alternativa é a alavanca das exportações. A (reconhecida) sobrevalorização da moeda brasileira, aliada a

um mercado internacional mais acirrado, em função do menor dinamismo da economia mundial como um todo e do maior poder de competição dos produtos asiáticos (nossos principais concorrentes no mercado americano), todavia, impõe limites a este crescimento. A queda na demanda doméstica, de um lado, favorece à exportação de excedentes. Mas o ajuste recessivo não é uma alternativa viável de equilíbrio a longo prazo.

Assim, a recuperação de demanda, e portanto do ritmo de crescimento da economia brasileira no futuro próximo, está, necessariamente, associada à obtenção de imediato equilíbrio nas contas públicas. Seja porque este equilíbrio irá permitir a queda nas taxas de juros, alavancando tanto o investimento quanto o consumo privado (via redução custo do crédito ao consumidor), seja por que permitirá a redução do “risco Brasil” no custo dos empréstimos externos e viabilizando a entrada de novos financiamentos de longo prazo à economia brasileira. Nestes termos, não há escolha entre um ajuste agora, com claros custos em termos do crescimento no próximo ano, e uma postura condescendente de reduzir o ajuste fiscal em nome do crescimento. A alternativa do não ajuste significará, necessariamente, uma estagnação econômica mais duradoura.

Transporte de alta confiabilidade

Temos a melhor solução em :

- Transporte de sensíveis
- Armazenagem
- Distribuição
- Mudanças locais, interestaduais e internacionais
- Remoções internas e içamentos



Av. Senador Robert Kennedy, 438
São Torquato Vila Velha-ES
29114-300 Tel. (027) 226 4355

samonte@zaz.com.br



Experiência em projetos especiais de distribuição



Frota equipada com plataforma elevatória, suspensão a ar e equipamentos auxiliares.