

Aribiri vai ter cais

especializado em contêineres

A partir deste ano, a Portobrás pretende implantar em Aribiri, Vila Velha, um cais especializado para a movimentação de contêineres. São dois berços, que somam 420 metros, a serem incorporados ao sistema da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e que desafogará o porto de Vitória, que está perdendo grande número de mercadorias, desviadas para o porto do Rio de Janeiro, em função de uma taxa de ocupação de 75%. A obra está sendo projetada pela Planave Serviços de Engenharia, que prevê um investimento em torno de Cz\$ 600 milhões, sem fonte ainda definida.

A construção desse novo cais especializado foi confirmada pelo diretor de Planejamento e Pesquisa da Portobrás, Wilson Calmon Alves. Ele justifica a obra como uma necessidade imediata apontada pelo Plano Diretor Portuário que está sendo desenvolvido por sua diretoria. Este é um dos projetos contemplados pelo Plano que está apontando as carências dos portos do Paraná e Espírito Santo.

Influenciando o movimento

O novo cais, que será instalado anexo ao complexo portuário de Capuaba, terá um calado de 12,60 metros, especializado para navios full-contêiner do tipo Panamax (60 mil toneladas). Com ele, que ficará localizado na foz do rio Aribiri, será possível atender à política de diminuição das movimentações de grandes cargas pelo porto de Vitória, alterando sua influência no movimento da capital do Estado que teria, então, um porto para navios de passageiros, de guerra e cargas de fácil manuseio.

A idéia de implantação do cais de Aribiri vem sendo proposta desde 1969 como forma de evitar o estrangulamento da capital do Estado proporcionado pela movimentação do Porto de Vitória. Hoje seu projeto vem sendo elaborado pela Planave Serviços de Engenharia que identificará sua viabilidade para então, segundo Wilson Calmon Alves, ser debatida com a população de Vila Velha. O projeto, disse ele, já conta com a aprovação do governador eleito do Espírito Santo, Max Mauro.

O Plano da Portobrás

A identificação da necessidade de implantação do cais de Aribiri, embora seja uma velha idéia, foi uma das conclusões do Seminário de Desenvolvimento dos portos de Vitória e Capuaba realizado há um ano. Nele, portuários, marítimos, representantes dos usuários, técnicos, associações e toda a comunidade interessada foram ouvidos para, em seguida, um grupo de consultores da Portobrás, elaborar em uma minuta de trabalho.

Essa minuta foi, então, apresentada a um grupo de técnicos para, segundo Wilson Calmon Alves, expurgar os chamados "engenheiros de obra feita" criando a participação de todos os segmentos interessados na decisão das alterações necessárias. A partir da orientação do presidente da Portobrás, Carlos Théophile de Souza e Mello todos os cadastros e fluxos de carga foram colocados em computadores para que, avaliados à partir das conclusões do seminário, representassem respostas rápidas e precisas.



Arquivo AG

Calmon Alves confirmou o investimento

Essa estrutura adotada pela Portobrás na elaboração do Plano Diretor Portuário é inédita. Ela foi instituída pela atual diretoria que adotou os portos do Espírito Santo e Paraná como pilotos para esta experiência. A partir da primeira semana de fevereiro, será iniciada no Pará e Maranhão. O Plano pretende determinar as necessidades dos portos até 1991 e está sendo desenvolvido dentro de uma nova ótica: analisando a interface porto/cidade, abrindo a discussão aos interessados e vislumbrando um horizonte de 10 anos na movimentação de cargas dos portos em relação com sua hinterlândia.

Para o desenvolvimento do Plano, a Portobrás dividiu o país em quatro grandes áreas cujos projetos serão desenvolvidos pelas empresas especializadas no setor: Sondotécnica, que ficará responsável pelo plano da região Norte; Engenix, que ficará com a região Nordeste; Planave, no Sudeste; Dolfín, no Sul e Temag no Paraná.

O Plano Diretor Portuário não tem pretensões de ser um plano de expansão, disse Wilson Calmon Alves. Nele a diretoria de Planejamento da Portobrás pretende estudar as fórmulas de melhor aproveitar as instalações portuárias existentes que, em função da inexistência de recursos para investimentos, torna necessária a busca pela eficiência e eficácia.

Para tanto em 87 a Portobrás pretende analisar a capacidade operacional dos equipamentos instalados nos portos brasileiros de forma a compatibilizar uma elevação de horas trabalhadas a exemplo dos portos privativos. Isto, segundo ele, incluiria uma ampla negociação com os sindicatos do setor, já que a definição por trabalhar 24 horas por dia influi no trabalho, extinguindo horas extras e, ao mesmo tempo, criando novas turmas. Esta proposta, evitaria o pagamento de demurrage (multa pela espera para atracação) e daria nova dinâmica aos portos públicos.

Aribiri
ria,

ca, 2006 -