

Congestionamento transfere navios para Praia Mole

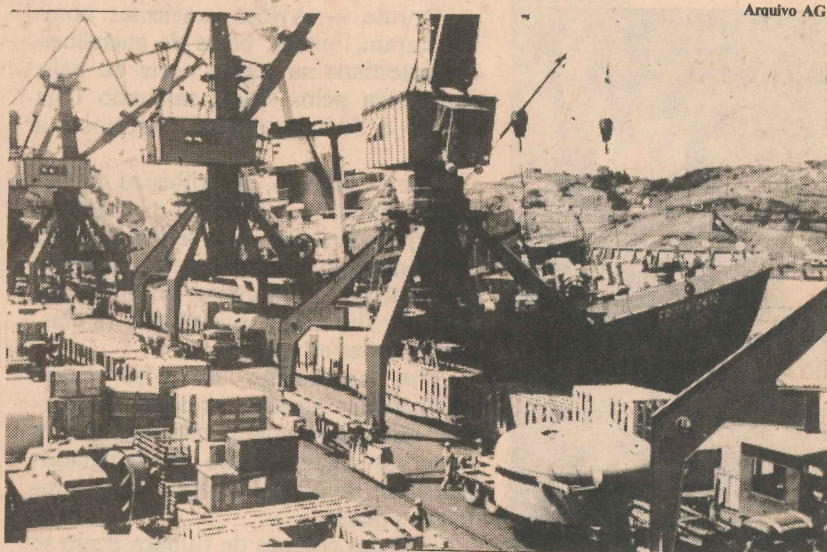
O elevado tempo de espera dos navios na barra, o congestionamento nas instalações da Codesa, o grande fluxo de embarcações e a demanda que não pára de crescer estão transferindo embarques dos portos de Vitória e Capuaba para o porto de Praia Mole. O principal reflexo desses entraves é sentido no aumento dos custos, da ordem de US\$ 15.000/dia por tempo de espera de um navio, em caso de ritmo de movimentação menor que o esperado.

Soma-se a isto à necessidade de reequipamento dos portos da Codesa e o término de algumas obras que estão em andamento para que a permanência de navios nos portos seja reduzida. A Codesa tem recebido equipamentos como parte do plano de remanejamento, mas esse recurso é esgotável devido a crescente demanda. Atualmente, os portos da companhia operam no limite de suas capacidades.

Não-convencionais

Apesar do porto de Praia Mole estar na condição de terminal específico para carvão e produtos siderúrgicos, as estatísticas revelam um volume expressivo de mercadorias não-convencionais movimentadas naquelas instalações, como por exemplo, o café. No início deste ano, foram embarcadas 431.520 toneladas de café em saca e containerizado, através das empresas Bozzo Brasil S/A, Esteves Irmãos S/A, Fenelon Machado S/A, Mc Kinlay S/A, Minas Brasil Café Ltda. e Rio Doce Café S/A. Mês passado a experiência se repetiu: o navio Mosel carregou 1.102.233 toneladas do produto, submetendo-se a pagamentos adicionais de Cz\$ 30,00 a título de Taxa Única de Operação além da tabela "A" referente ao terminal. A taxa é cobrada somente nos casos em que o usuário não pertença ao grupo Siderbrás. Se a operação tivesse ocorrido nos portos da Codesa, para onde o navio foi manifestado, o pagamento seria de Cz\$ 18.334,80 por tonelada a título de capatazia, segundo informou Antônio Jorge, da Seção de Faturamento da Codesa.

Mas a evasão de embarcações dos portos da Codesa para Praia Mole não traduz prejuízo para a companhia, segundo garantiu o diretor de Operações Portuárias, Wellington Barcelos. Os reflexos negativos ficariam por conta do custo médio da sobrestadia, que, ano passado, por exemplo, teve uma incidência de 13% em razão do Porto de Tubarão ter apresentado o pior desempenho em termos de velocidade no atendimento de navios, segundo dados da Portobrás, que deverá fechar o ano com um déficit de Cz\$ 1,17 bilhão. Mesmo não contando com equipamentos modernos e especializados para ca-



Os congestionamentos no porto de Vitória têm dispersado os navios para o porto de Praia Mole

da operação, o diretor da área operacional afirma que nas instalações da Codesa tem-se conseguido ótimos índices operacionais, inclusive com records, como foi registrado no desembarque de carne congelada, quando Capuaba superou os índices médios de operação alcançados pelos grandes portos do País, inclusive Santos.

Mais dragagem

Além do tempo de espera dos navios, do congestionamento, do fluxo intenso e da crescente demanda, o chefe da Seção de Programação Operacional da companhia, Nilo Martins da Cunha Filho cita o calado e a extensão dos cais de Vitória e Capuaba como fatores influentes da dispersão de navios para Praia Mole. Do armazém 3 em diante, o calado só diminui, fazendo com que inviabilize o tráfego de embarcações. "Ali tem que ser realizado serviço de derrocagem pois já foi encontrado pedra", adverte. Paralelo a esse problema, a extensão do cais reduz também as operações e estimula o congestionamento, assim como os navios de estadia longa, como os que desembarcam carne e os de sucata. Para complicar mais ainda a vida portuária existem também as prioridades de atendimento. Os navios da Marinha e os de cereais com preferência de atracação, além dos de passageiros ampliam a permanência das demais embarcações nos berços. "E os armadores não gostam de esperar", avisa um portuário do setor de operações.

Outras mercadorias

Além do café embarcado pelo porto de Praia Mole, dezenas de outras mercadorias também foram movimen-

tadas lá, devido o congestionamento nos portos da Codesa: Bióxido titânico, alcatrão de hulha e produtos químicos inorgânicos, além de ferro silício, gipsita, estanho e outros produtos. No volume total, foram embarcados até o momento, 5.751.863 toneladas, mercadorias estas que foram desviadas para Praia Mole, manifestadas a os portos da Codesa, sem computar o último embarque de café — 45 mil sacas — pelo navio Kranjcevic.

Expansão portuária

De uma maneira global, todo o sistema portuário do País é deficiente. A própria Portobrás reconhece que o sistema reclama investimentos em novos equipamentos para movimentação de cargas e no aumento do número de berços nos portos, além da necessidade de se retornar ao convívio do caixa da holding, os recursos provenientes da Taxa de Melhoramentos dos Portos, desviados para o Planejamento na época do então ministro Delfim Neto, hoje eleito deputado federal. Portos bem aparelhados significa redução da permanência de navios no cais e, como consequência, diminuição de custos: um navio parado custa, por dia. US\$ 15.000.

No porto de Praia Mole, segundo informações colhidas entre técnicos portuários, os equipamentos são bem mais modernos que os da Codesa. Lá, os equipamentos são adaptados para cada operação e os embarques e desembarques podem ser realizados com maior rapidez. Apesar das facilidades, engenheiros da Codesa garantiram que o desvio de navios para aquele porto só ocorre em caso de congestionamento nas instalações da companhia, assim mesmo devidamente autorizados.