

Pontes

Dinheiro.

Brasil é nº 1 em encargos trabalhistas

Encargos correspondem a um terço (32,4%) dos custos com mão de obra na indústria de transformação, diz Fiesp.

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

AJ13030

SUPERPORTO DISPUTA ENTRE QUATRO ÁREAS



Codesa já lançou edital para o terminal de águas profundas

▲ RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

O porto de águas profundas, um empreendimento reivindicado pelos vários segmentos que atuam na área portuária e de comércio exterior, começa a sair do papel. A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) lançou edital para contratar a empresa que fará os estudos e os projetos na área de engenharia e de transporte para o novo terminal.

Os estudos que serão desenvolvidos pela empresa vencedora da licitação vão subsidiar a autoridade portuária (Codesa), a respeito da decisão de implantação do porto de águas profundas, na costa do Espírito Santo. Ou seja, é com base no estudo que será definida a localização do superporto, que tem pelo menos quatro áreas candidatas.

A Codesa fornecerá às empresas licitantes o Pla-

no Estratégico de Logística e Transporte do Espírito Santo (Peltes) elaborado sob a coordenação da Secretaria Estadual de Transportes e Obras Públicas (Setop) e o estudo conceitual Portaes, contratado pela Prefeitura Municipal de Vila Velha e pela Associação dos Empresários de Vila Velha (Asevila).

No estudo do Peltes foram sugeridas três áreas para a implantação do porto de águas profundas: ponta de Tubarão (Vitória), Barra do Riacho (Aracruz) e Ubu (Anchieta). No estudo da Asevila, a indicação é o litoral de Vila Velha, entre Interlagos e Ponta da Fruta.

O coordenador do Comitê de Logística do Espírito Santo em Ação, José Roberto Salomé, avalia que a localização do porto vai depender, basicamente, de qual política o gover-

LOCALIZAÇÕES

7 áreas

Foi o número, inicialmente, apontado na costa do Estado para a construção do porto de águas profundas

4 áreas

A vencedora da licitação vai desenvolver os estudos tomando por bases quatro sugestões para sediar o terminal

no estadual tem para o desenvolvimento da questão portuária no Estado.

“De onde virá o dinheiro e como seria a operação/gestão do porto” são questões que devem estar bem claras quando for o momento de definir a localização do porto, destaca. A vocação principal do novo porto público, explica, será a carga containerizada, mas o terminal terá também que atender a todos os operadores e a todo o tipo de carga.

Na avaliação do representante do Espírito Santo em Ação, o governo estadual precisa trazer para si a responsabilidade de coordenar as ações que dizem respeito à implantação do porto de águas profundas. “Não pode ser um projeto de governo, tem que ser um projeto do Estado do Espírito Santo”, avisa.



Projeto é prioridade

▲ O Porto de águas profundas do Espírito Santo é um dos quatro projetos prioritários da Secretaria Especial de Portos (SEP). O ministro Leônidas Cristino fez a declaração aos representantes da Associação Brasileira de Municípios Portuários (ABMP), em reunião, em Brasília. O prefeito de Vitória foi representado por Luiz Fernando Barbosa.

Quanto à localização do porto, o Espírito Santo em Ação, explica Salomé, não faz a defesa dessa ou daquela área. Ele lembra que os estudos do Peltes apresentam três sugestões, mas o trabalho precisa ser aprofundado. “A grande discussão deve ser em cima de um trabalho técnico que aponte o local que apresenta melhor viabilidade”, argumenta.

Mesmo sem apontar a melhor localização para o superporto, Salomé cita alguns itens que precisam ser considerados: acesso fácil, área para desenvolvimento das indústrias, retroárea para armazenamento de cargas e condições físicas do porto, para ter o menor impacto ambiental. Ele avalia que uma decisão mais sustentável seria construir o terminal onde já existe atividade portuária.

VEJA AS CARACTERÍSTICAS DE CADA ÁREA



▲ **Vantagens:** descentralização industrial e urbana; grande disponibilidade de retroárea para complexo industrial

▲ **Desvantagens:** cais de operação distante três quilômetros da retroárea do porto; influência as condições do clima (vento)



▲ **Vantagens:** reforça a descentralização do eixo ES/RJ/SP; facilidade de operação em granéis sólidos

▲ **Desvantagens:** precisa de atenção às praias, para evitar erosão marinha; acompanha os novos projetos da Vale e reforça o polo da Samarco



▲ **Vantagens:** potencial com acesso a todos os modos de transporte; reforça a descentralização gerada pela Fibria e pela Jurong

▲ **Desvantagens:** impacta fauna e flora marinha na área de construção; requer dragagem, em volume substancial, e aterros



▲ **Vantagens:** reforça a plataforma logística existente; não impacta a fauna e flora, porque as zonas protegidas já estão definidas

▲ **Desvantagens:** reforça a centralização urbana e industrial em torno de Vitória; está numa área urbana congestionada e, por isso, requer grandes investimentos