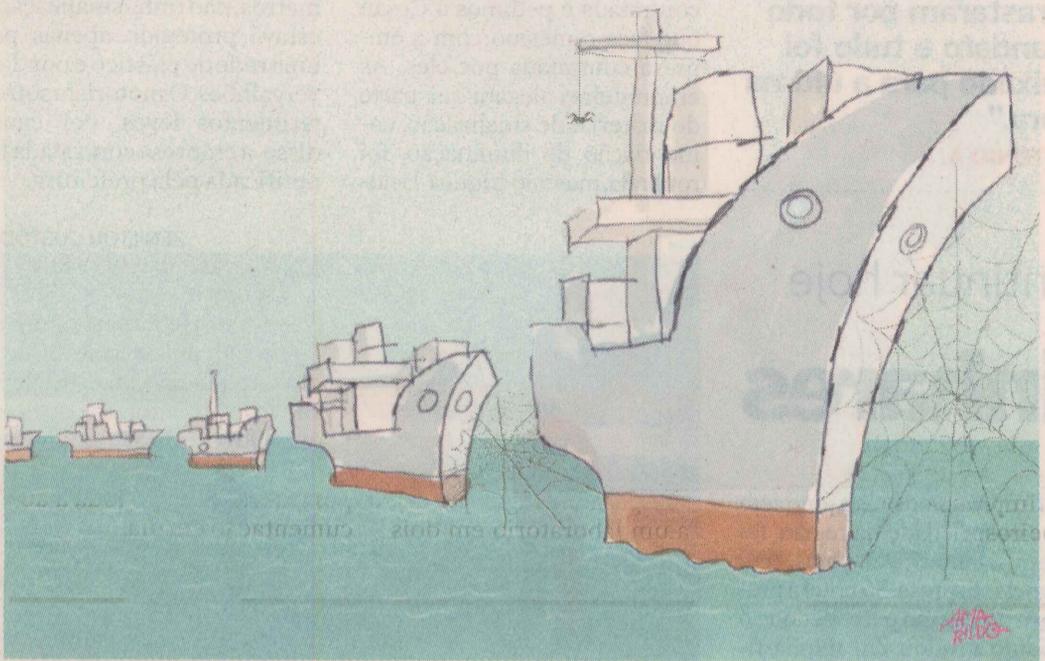


AJ13056-1



O exportador

Estou escrevendo para o meu leitor, o homem comum, como eu. Não estou me dirigido aos sábios, aos loquazes administradores públicos, sempre com muita conversa fiada e pouca ação. Deixei passar o período eleitoral de propósito, para escrever sobre um negócio mais sério do que política, a economia do Estado ou, propriamente, do Brasil.

Outro dia tratei aqui do Porto de Vitória, de sua dragagem. Agora, volto ao assunto, não para falar do seu assoreamento por dejetos humanos, lançados na baía, mas sobre a movimentação de mercadorias, fixando o Porto de Capuaba, o Terminal do TVV, em Vila Velha, como referência.

Faça o leitor uma observação interessante: em qualquer dia da semana, do mês, do ano, constatará que, ao largo da nossa baía, lá fora, poderá contar dezenas de navios (na barra) para atracar nos portos de Vitória.

Vale a pena raciocinar quanto custa um dia de um navio parado. Agora, multiplique isso por 40, 50 navios, todos parados, dias e mais dias, de forma interminável, esperando para entrar, apanhar mercadoria ou descarregar. Quanto custa? Quem paga a conta? É claro que nossos administradores públicos não

Vale a pena raciocinar quanto custa um dia de um navio parado. Agora, multiplique isso por 40, 50

vêm isso, não dói nos bolsos deles. Quem paga essa conta somos nós, consumidores, os empresários, o país, que somos todos.

Vamos para o Porto de Capuaba, diretamente no terminal TVV, onde, parece, só tem amador "trabalhando". Há tempos passados, quando os exportadores faziam as "ovações" dos contêineres e os mandava diretamente para o Porto, nas chamadas retroáreas, os contêineres de mercadorias viajavam um pouco mais rápido. Naquela época, quem administrava o porto era a Codesa. Depois, a Codesa passou o terminal do TVV para a Vale, que promoveu algumas modificações, o que para o exportador passou a ser pior - ficou bem mais demorado o tempo de embarque dos contêineres, além de bem mais caro. Para piorar, a alfândega americana, depois do ataque de 11 de setembro, criou uma série de normas, que resultaram em grandes transtornos para quem expor-

ta para aquele país.

Um resumo dos percalços de um exportador para os Estados Unidos: para atender as exigências da alfândega americana o exportador é obrigado a passar todas as informações do que vai embarcar cinco dias antes de o navio atracar no porto brasileiro. Essas informações são discriminadas, de cada produto a ser exportado: peso, volume, porto de origem, porto de destino, nome e todos os dados do exportador, do importador, número do contêiner, número do lacre, nome do navio, etc. Se por qualquer motivo ocorrer divergência nessas informações ou por qualquer outro motivo, na hora do embarque, o contêiner não viajar, o exportador incorre numa despesa adicional que hoje ultrapassa os R\$ 1.000,00 por contêiner. Imagina se ocorrerem erros em meia dúzia ou mais contêineres embarcados ou a carga, por qualquer outra razão, ficar retida?

Vamos ver como fica nesse exportador quando precisa de contêineres e não tem, para embarcar seu produto. Continua.

■ ■ Gutman Uchôa de Mendonça escreve às terças-feiras e aos sábados. www.uchoademendonca.jor.br

Navegador

A edição de hoje

46

PÁGS

PRIMEIRA PARTE	
OPINIÃO	2 E 6
DIA-A-DIA	3 A 10
BRASIL	11
ÚLTIMAS NOTÍCIAS	12
SEGUNDA PARTE	
ECONOMIA	13 A 16
POLÍTICA	17 A 19
MUNDO	20
ESPORTE	21 E 22

SUPLEMENTOS	
CADERNO2.AG	8
CONEXÃO.AG	6
CLASSIFICADOS.AG	10

PRIMEIRA PARTE
DIA-A-DIA. Crime na internet cresce
BRASIL. Pacote contra a dengue

SEGUNDA PARTE
ECONOMIA. Bolsa sobe após plano
POLÍTICA. Vila Velha sem ataques
MUNDO. McCain joga última cartada
ESPORTE. Colômbia: teste para valer

CONEXÃO.AG
Compulsão: viciados em e-mails

CADERNO2.AG
Fernando Tatatiba partiu há 20 anos

COLONISTAS	
VICTOR HUGO • LÚCIA GARCIA	PÁG. 7
• ANCELMO GOIS	PÁG. 11
CONCURSO • DINÁ SANCHOTENE	PÁG. 16
PRAÇA 8 • ANDRÉIA LOPES	PÁG. 18
• MERVAL PEREIRA	PÁG. 19
• RENATO MAURÍCIO PRADO	PÁG. 21

O TEMPO HOJE
35 16
MÁXIMA MÍNIMA
Sol com períodos de céu nublado.
Noite com muitas nuvens.