

Economia

A13059

Rumo à elite O Brasil está a um passo de entrar no grupo das chamadas superpotências, disse ontem um artigo do principal jornal de economia e finanças da Europa, o Financial Times.

Excesso de burocracia. Dragagem não foi homologada e prejudica embarques de café e rochas

GILDO LOYOLA



CRISE. Embarques que deveriam ser feitos pelos portos públicos, localizados na Baía de Vitória, são feitos pelo Rio de Janeiro ou, o que é pior, são embarcados aqui e transbordados em Pernambuco

Porto de Vitória perde rotas e já vive o apagão logístico

Navios grandes não entram mais na baía e das três empresas marítimas, apenas uma está operando

DENISE ZANDONADI
dzandonadi@redgazeta.com.br

■ O que se esperava que acontecesse daqui a cinco anos, agora é realidade: o Espírito Santo já vive o “apagão logístico” no que se refere às exportações de carga geral. Embarques que deveriam ser feitos nos portos públicos

reivindicando a dragagem do canal da Baía de Vitória, o trabalho foi feito e o calado aumentado de 10,5 metros para 12,5 metros, mas falta a homologação do novo calado. Para que isso ocorra, é necessário um estudo batimétrico, que já foi feito, mas o Centro de Instrução almirante raça Aranha (Ciaga), órgão ligado à Marinha, localizado no Rio de Janeiro, precisa confirmar que o calado permite a entrada de navios maiores nos portos públicos do Estado.

“A situação é gravíssima e não há luz no fim do túnel, mas um trem vindo em nossa direção”

“A situação é gravíssima e não há luz no fim do túnel, mas um trem vindo em nossa direção”

diária da Vale, Log-in Logística Intermodal, as empresas são obrigadas a transportar, de caminhão, os blocos ou placas de rochas, para fazer o embarque no Rio de Janeiro.

Para o presidente do Sindicato das Empresas do Setor de Rochas (Sindirochas), Áureo Mameri, a Companhia Docas do Estado (Codesa) tem feito o possível para agilizar a homologação da dragagem que permitirá a entrada de navios de até 244 metros na Baía de Vitória. “Acredito que a burocracia é que tem provocado

Números

12,5 metros

■ É a profundidade que terá o canal da Baía de Vitória depois do término das obras de dragagem. Em alguns pontos, a profundidade hoje não chega aos 11 metros.

R\$ 3



“A situação é gravíssima e não há luz no fim do túnel, mas um trem vindo em nossa direção”



CRISE. Embarques que deveriam ser feitos pelos portos públicos, localizados na Baía de Vitória, são feitos pelo Rio de Janeiro ou, o que é pior, são embarcados aqui e transbordados em Pernambuco

Porto de Vitória perde rotas e já vive o apagão logístico

Navios grandes não entram mais na baía e das três empresas marítimas, apenas uma está operando

DENISE ZANDONADI
dzandonadi@redgazeta.com.br

■ O que se esperava que acontecesse daqui a cinco anos, agora é realidade: o Espírito Santo já vive o “apagão logístico” no que se refere às exportações de carga geral. Embarques que deveriam ser feitos pelos portos públicos, localizados na Baía de Vitória, são feitos pelo Rio de Janeiro ou, o que é pior, são embarcados aqui e transbordados no Porto de Suape, em Pernambuco, para navios maiores.

Os motivos? Depois de anos

reivindicando a dragagem do canal da Baía de Vitória, o trabalho foi feito e o calado aumentado de 10,5 metros para 12,5 metros, mas falta a homologação do novo calado. Para que isso ocorra, é necessário um estudo batimétrico, que já foi feito, mas o Centro de Instrução almirante raça Aranha (Ciaga), órgão ligado à Marinha, localizado no Rio de Janeiro, precisa confirmar que o calado permite a entrada de navios maiores nos portos públicos do Estado.

“A situação é grave e, hoje, apenas a empresa MSC está fazendo a linha para o Estado. Como os navios estão cada vez maiores, forma de reduzir o custo do frete, as outras companhias armadoras não têm mais interesse e nem na-

vios para operar aqui”, explicou o presidente do Centro do Comércio de Café de Vitória, Marcelo Netto.

A estimativa, segundo ele, é que, este ano, seriam embarcados por Vitória, cerca de 5 milhões de sacas de café. O recorde dos embarques no Estado é de 8 milhões de sacas. Mas, a demora na homologação e finalização de outras obras, como a iluminação da baía, o volume não deverá ser atingido. De janeiro a junho, foram embarcadas somente 1,95 milhão de sacas.

ROCHAS

Para o setor de rochas, a situação também é difícil. Com a dificuldade de embarque pelo Terminal de Vila Velha (TVV), controlado pela subsi-

diária da Vale, Log-in Logística Intermodal, as empresas são obrigadas a transportar, de caminhão, os blocos ou placas de rochas, para fazer o embarque no Rio de Janeiro.

Para o presidente do Sindicato das Empresas do Setor de Rochas (Sindirochas), Áureo Mameri, a Companhia Docas do Estado (Codesa) tem feito o possível para agilizar a homologação da dragagem que permitirá a entrada de navios de até 244 metros na Baía de Vitória. “Acredito que a burocracia é que tem provocado essa demora”, diz ele.

Hoje, os navios que chegam ao TVV ou o Porto de Vitória só podem ter 242 metros. A diferença de dois metros representa 30% a mais de carga que o navio poderá transportar.

Números

12,5 metros

■ É a profundidade que terá o canal da Baía de Vitória depois do término das obras de dragagem. Em alguns pontos, a profundidade hoje não chega aos 11 metros.

R\$ 3 milhões

■ É o valor que será liberado para que a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) termine o processo de dragagem da Baía de Vitória ainda este ano.



“A situação é gravíssima e não há luz no fim do túnel, mas um trem vindo em nossa direção”.

MARCELO SILVEIRA NETTO
PRESIDENTE DO CENTRO DO COMÉRCIO DE CAFÉ DE VITÓRIA