

LOGÍSTICA ESTUDO FOI ELABORADO PELO CENTRO DE LOGÍSTICA DA COPPEAD/UFRJ, ENVOLVENDO CERCA DE 300 EMPRESAS EXPORTADORAS, ARMADORES E AGÊNCIAS MARÍTIMAS

Porto de Vitória é um dos piores

Ranking mostra ainda que o Porto de Tubarão é o segundo melhor do país

O Porto de Vitória é o segundo pior do país, segundo ranking elaborado pelo Centro de Logística da Coppead/UFRJ, envolvendo cerca de 300 empresas exportadoras, armadores e agências marítimas. O estudo, denominando "Diagnóstico dos Portos Brasileiros", será apresentado pelo professor da Cop-

pead, Paulo Fleury, no 13º Fórum Internacional de Logística e Expo-Logística, de 13 a 15 de agosto, no Rio.

Santos, Fortaleza e Salvador também estão entre os piores, enquanto a liderança do ranking ficou com o terminal marítimo Ponta da Madeira, no Maranhão, da Companhia Vale

do Rio Doce, seguido pelo Porto de Tubarão, em Vitória, também da Vale.

As notas dados aos portos brasileiros estão diretamente ligadas à profundidade do calado de navios que ele pode receber. O porto líder, que obteve nota 9,3, é o único do país capaz de carregar totalmente o maior graneleiro do mundo, o Berge Stahl, de bandeira norueguesa, com capacidade para transportar 364.767 toneladas. Isso porque tem um calado entre 21 (Pier 1) e 23 (Pier 3) metros.

Já no Porto de Tubarão, que embarca minério, soja, milho e desembarca fertilizantes, a profundidade dos três berços não é tão grande quanto a de Ponta da Madeira, mas está acima da média dos demais portos. No Pier 1-Sul, o calado é de 15,5 metros; no Pier 1-Norte, 17 metros; e no Pier 2, 20 metros. "Esse porto também tem capacidade para receber um Berge Stahl, mas sem enchê-lo muito", destaca o diretor de Portos da Vale, Humberto Freitas.

Para melhorar sua performance ainda mais, o terminal capixaba deve receber até o fim do ano que vem recursos de R\$ 600 milhões na modernização das instalações, como a troca de guindastes antigos por novos. As melhorias elevam a capacidade de exportação de minérios de 97 milhões de toneladas para 120 milhões de toneladas.

Vitória. O problema do terminal de Vitória continua sendo o calado. Apesar de ter sido concluída uma draga-

gem este ano, há 12 pontos em que a profundidade não atingiu a cota pretendida de 12,5m. Em muitos deles, a parte dragada só permitiu um avanço de profundidade de 10,5m para 11,3m, o que é considerado muito pouco.

De acordo com especialistas, portos com cais mais profundos são uma exigência de mercado para atender aos navios de grande porte. Um metro a mais de calado significa mais 30 mil toneladas num navio, afirmam.