

COMÉRCIO EXTERIOR EXPORTAÇÕES DE CAFÉ E ROCHAS EM CONTÊINERES PODEM TER QUE MUDAR O PORTO DE EMBARQUE PARA CUMPRIMENTO DE PRAZOS

Sem espaço, porto perde cargas para Rio e Santos

Exportadores temem o agravamento da situação neste segundo semestre

RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

O Porto de Vitória está, desde 2004, perdendo embarque de cargas para outros terminais portuários, principalmente Rio de Janeiro. E a situação tende a se agravar se não forem encontradas soluções para os exportadores que, faz tempo, não conseguem exportar suas mercadorias no tempo previsto e deixam de cumprir os prazos contratuais.

O alerta é do presidente do Instituto Brasileiro de Logística (Ibralog), Nyssio Ferreira Luz, que acompanha de perto os gargalos da logística no Estado. A Acesita, que até 2003, embarcava 100% das bobinas de aços especiais pelo Porto de Vitória, hoje faz por aqui apenas 25% dos embarques.

CAFÉ E ROCHAS. Exportadores de café e rochas ornamentais, que embarcam suas cargas em contêineres, são os mais prejudicados e muitos deles, cansados de esperar por uma solução satisfatória, já começam a buscar outras alternativas. Uma delas, que não é a melhor, por representar elevação de custos, é o embar-



NÃO HÁ ESPAÇO. No Terminal de Vila Velha (TVV), falta retroárea para armazenar os contêineres dos exportadores. FOTO: GILDO LOYOLA

das à exportação. Isto porque as atividades de comércio exterior, exportação e importação, estão em expansão.

O setor de rochas ornamentais, por exemplo, teve crescimento de 40% no primeiro semestre deste ano. E a expectativa do setor, segundo o presidente do Sindirochas, Aureo Vianna Mameri, é de incremento superior no segundo semestre. Ele argumenta que, se os exportadores não conseguirem embarcar por Vitória, serão obrigados a

utilizar os portos do Rio.

Muitos exportadores de café estão perdendo os embarques porque não conseguem área no porto para colocar as cargas, reclama o diretor da MB Comissária de Café, Marlos Brocco. Ele relata que os exportadores, normalmente têm prazo de seis horas para colocar os contêineres no porto. "O prazo, embora curto, é possível de ser cumprido quando conseguimos entrar com a carga, mas nem sempre há espaço para os contêineres", destaca.

Porto de Barra do Riacho depende da Antaq

O lançamento de editais para o arrendamento dos módulos I (carga geral e contêiner) e III (carga geral e ferro-gusa) em Barra do Riacho está dependendo da aprovação dos estudos de viabilidade, por parte do Ministério dos Transportes. Os estudos contratados pela Codesa foram entregues à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) no início do ano e ainda não foram apreciados. Na última semana, a diretoria da Codesa reuniu-se em Brasília com a diretoria da Antaq e solicitou urgência. Segundo o presidente da Codesa, Henrique Zimmer, a reunião foi importante pela oportunidade de esclarecimento das dúvidas. "Saímos do encontro com o sentimento de que os estudos serão liberados", explicou Zimmer. Mas a Codesa não sabe quando poderá lançar os editais de arrendamento.

MP acaba com licitação para concessão de portos secos

Argumento do governo é de que há risco de estrangulamento do comércio exterior

RIO DE JANEIRO. A Associação Nacional de Portos Secos estuda entrar na Justiça contra a MP 320 editada quinta-feira pelo governo federal e publicada sexta no Diário Oficial da União, que abriu o mercado de armazéns alfandegários de uso público, acabando com a realização de licitações para a concessão dos espaços. O governo utilizou o argumento de que há risco de estrangulamento do fluxo do comércio exterior no país.

O texto da MP é praticamente o mesmo de projeto de lei enviado pelo governo, em dezembro passado, ao Congresso Nacional em regime de urgência e que até agora não foi aprovado. O projeto vinha sofrendo resistência de parlamentares, organizada por lobby dos atuais operadores.

Os portos secos são armazéns localizados fora das áreas de portos, aeroportos e pontos de fronteira. Neles são feitas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagem. Eles funcionam como depósitos, principalmente, de insumos trazidos no exterior para grandes indústrias. Existem hoje no Brasil 64 portos secos, 13 deles funcionando com base em liminares concedidas pela Justiça.

Cerca de 15% das importações brasileiras ficam armazenadas nesses portos secos. Pelo projeto, em vez de lici-

que das cargas pelos portos do Rio de Janeiro.

Aqueles que já foram obrigados a levar as cargas de caminhão até o Rio, sabem o que a medida representa.

"A situação não pode continuar como está. Caminhão carregado com pedra ter que percorrer 600 quilômetros para embarcar a carga no Rio de Janeiro é uma situação insustentável", argumenta o presidente da Associação dos Permissionários de Recintos Alfandegados do Espírito Santo (Apras), José Roberto Alves Salomé. Segundo ele, o quadro piorou depois que o Terminal de Vila Velha (TVV) passou a armazenar, na área do porto, cargas importadas.

AGRAVAMENTO. As dificuldades para os exportadores tendem a aumentar se não for encontrada solução para o gargalo da falta de espaço no porto para as cargas destina-

Impasse em Capuaba

Os exportadores querem mais espaço para movimentar as cargas. O TVV argumenta que, além de embarcar e desembarcar contêineres, pode armazenar cargas. Então como solucionar o impasse? "A solução está nas mãos do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que tem a responsabilidade de fazer cumprir a lei", responde o presidente da Associação dos Permissionários de Recintos Alfandegados do Espírito Santo (Apras), José Roberto Alves Salomé.

"Se a área é pequena, o porto tem que priorizar a movimentação e não a armazenagem", ressalta Salomé. Ele lembra que na Grande Vitória estão três

grandes Centros Logísticos Integrados Aduaneiros (Clia), as antigas Eadi, com espaço suficiente para armazenar as cargas importadas.

Além de espaço disponível, os Clia, segundo Salomé, cobram taxas menores que as do TVV. Enquanto no TVV a taxa de armazenamento é de 0,35% sobre o valor da mercadoria, nos Clia ela é de 0,25%, argumenta.

Para o presidente do Ibralog, Nyssio Ferreira Luz, a solução seria a utilização da retroárea de 250 mil metros quadrados, de propriedade da Codesa, que já foi alfandegada e poderia ser disponibilizada para armazenar as cargas dos exportadores.

Estudo para retroárea

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) espera contratar, nas próximas semanas, os estudos de viabilidade que indicarão o melhor uso para a retroárea de 250 mil metros quadrados, em Capuaba, próxima ao Terminal de Vila Velha (TVV).

Uma das propostas é que a área seja licitada em apenas um lote. Outra sugestão, já aprovada pelos integrantes do Conselho de Administração da Codesa (Consad) é que a área seja dividida em três partes iguais e operadas pelos grupos interessados, por meio de contratos operacionais com prazo de 24 meses.

O TVV é um dos interessados em uma das subáreas. A

Associação dos Usuários dos Portos do Espírito Santo (Asupes), criada em janeiro último, é outra interessada. A terceira subárea poderia ser gerida pela Codesa.

A decisão, a respeito do modelo, ainda não foi tomada, assegura o presidente da Codesa, Henrique Zimmer. "Os estudos vão apontar o melhor modelo de uso. Se a licitação da área inteira ou a divisão em três módulos", salientou. A expectativa é que os estudos sejam feitos em 60 dias.

Enquanto isso não ocorre, a Codesa, destacou Zimmer, poderá ser fiel depositária da área e abrir o espaço para quem quiser armazenar cargas, mediante o pagamento de uma taxa.

tação as empresas podem pedir ao Fisco uma licença para administrar os portos secos.

Para obter a licença, a empresa precisa demonstrar regularidade fiscal e atender aos requisitos técnicos e operacionais, como ter sistemas de monitoração com câmaras, scanners (aparelhos de raio x) e laboratórios de análise. Caberá ao empresário interessado em operar o negócio instalar o porto seco.

Segundo a secretária-adjunta da Receita, Clecy Lionço, o País não podia esperar a votação do projeto sob o risco de comprometer os despachos aduaneiros em grandes portos, como o de Santos.

A Associação Nacional dos Portos Secos estuda a possibilidade de apresentar uma Ação Direta de Inconstitucionalidade (Adi) no Supremo Tribunal Federal (STF), argumentando que a concessão só pode ocorrer por meio de licitação.