

*Portos - ES
Porto de Vitória*

Limitação de porto afeta exportação

Por não ter capacidade para receber navios de grande porte, Estado perdeu US\$ 20 milhões em 2002 e pode ter um prejuízo de até US\$ 40 milhões este ano

AJ13069

GUSTAVO BELESA

As restrições geográficas do canal de acesso ao Porto de Vitória e a demora na conclusão da dragagem para aumentar a profundidade da baía estão prejudicando as exportações capixabas. Segundo exportadores dos setores de café e rochas, o Espírito Santo está perdendo cargas para outros portos, como o do Rio de Janeiro, por não receber navios de grande porte. O prejuízo passou de US\$ 20 milhões, em 2002. Neste ano, a expectativa é que a perda chegue a US\$ 40 milhões.

A reclamação é que a profundidade do canal e a bacia de evolução (área de manobra dos navios) são limitadas e impedem a entrada das grandes embarcações, uma tendência mundial do setor naval. Estes navios possibilitam a redução de custo para os exportadores, que podem aumentar o volume de carga em uma única viagem.

Sem mercadoria

Oficialmente, segundo a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), a Baía de Vitória oferece condições de navegabilidade para navios com até 10,67 metros de calado, 242 metros de comprimento e 32 metros de largura. "Estas especificações são um problema para a exportação de café, que precisa ser embarcado nos navios que operam no Estado, de até 244 metros de comprimento", diz o presidente do Centro do Comércio de Café de Vitória (CCCV), Otacílio Coser Filho.

Segundo ele, há algum tempo os exportadores deste produto não conseguem embarcar parte da carga no Porto de Vitória, por conta das restrições. Como os navios são maiores, o tempo de entrada na baía é mais demorado, uma vez que a manobra é mais lenta e "delicada".

"Com isso, o período de atracação do navio no cais é mais curto e os armadores (que exploram comercialmente os navios) não deixam a embarcação ficar parada muito tempo no porto, porque o custo diário é muito alto. Eles zarpam na maré alta sem o café de alguns importadores internacionais", explica Coser.

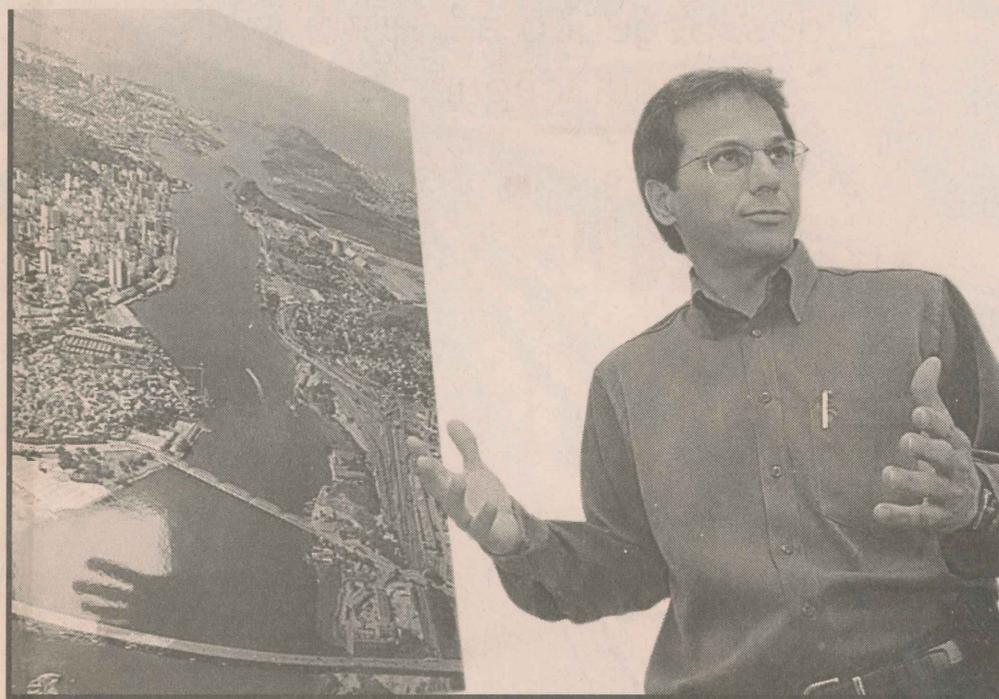
O CCCV diz que não tem como mensurar o prejuízo dos exportadores capixabas, pois, mesmo com atraso, a carga é vendida. "Mas a imagem do Estado e do país ficam comprometidas. O prejuízo é, sobretudo, institucional. No comércio internacional, a

Com isso, o Porto de Vitória deixou de arrecadar US\$ 22 milhões, segundo o Sindirochas. Como a expectativa para este ano é aumentar as vendas para US\$ 200 milhões, a perda do Estado pode chegar a US\$ 40 milhões, ressalta Travaglia. O Espírito Santo exportou, no ano passado, 182 mil toneladas de blocos (35%) e chapas (65%) de mármore e granito.

Articulação

Otacílio Coser diz que os exportadores estão se mobilizando para tentar resolver o problema do Porto de Vitória. Segundo ele, a articulação vai envolver o Governo do Estado, bancadas federal, empresários, sindicatos e outras categorias com a preparação de uma carta ao Ministério dos Transportes pedindo agilidade nas obras de melhoria do acesso ao porto.

Como por exemplo a finalização da dragagem da Baía de Vitória - ainda faltam 20% para concluir da obras -, a ampliação da área de manobra e a modernização do sistema de sinalização e balizamento.



Carlos Alberto da Silva

PRIORIDADE

O presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), João Luiz Zaganelli, admite que o Porto de Vitória precisa de melhorias em sua infra-estrutura. A prioridade, segundo ele, é a continuação das obras de dragagem da baía, que não receberam mais recursos, porque o Governo federal está priorizando obras em rodovias

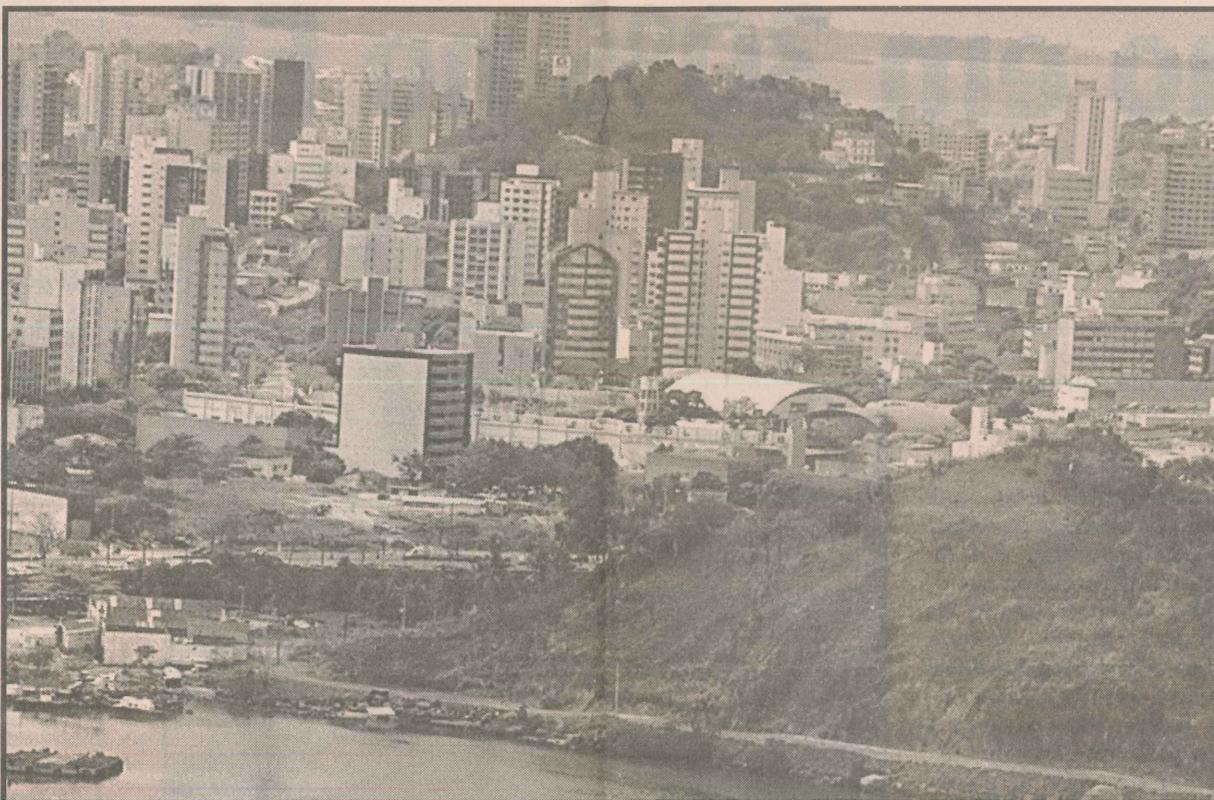
*1 ML
1 ML*

Codesa prevê investimento de R\$ 36 milhões

O presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), João Luiz Zaganelli, reconhece a reclamação dos exportadores capixabas sobre as limitações do porto e diz que existem vários projetos para melhorar a infra-estrutura do terminal de Vitória. De acordo com ele, o investimento previsto é da ordem de R\$ 36 milhões, neste ano.

A prioridade, segundo a Codesa, é concluir a dragagem da baía de Vitória. Até o momento, 80% das obras foram realizadas e a previsão é de concluir os trabalhos até o final do primeiro semestre. A dragagem foi iniciada no ano

Ricardo Medeiros - 6/9/2002



não deixam a embarcação ficar parada muito tempo no porto, porque o custo diário é muito alto. Eles zarparam na maré alta sem o café de alguns importadores internacionais”, explica Coser.

O CCCV diz que não tem como mensurar o prejuízo dos exportadores capixabas, pois, mesmo com atraso, a carga é vendida. “Mas a imagem do Estado e do país ficam comprometidas. O prejuízo é, sobretudo, institucional. No comércio internacional, a confiança é primordial”, destaca o presidente do Centro de Café.

Assim, com o descumprimento do prazo de entrega da mercadoria, o pagamento do importador também atrasará, aumentando os custos destes empresários. “O problema do Porto de Vitória tem levado muitos exportadores para portos vizinhos, como o do Rio de Janeiro”, revela Coser. Ele diz ainda que a região portuária carioca oferece uma área exclusiva para o embarque de café, em contêineres, e preços mais baixos que o Porto de Vitória, já que a frequência de navios é maior. “Fica mais fácil exportar por lá”, acrescenta, destacando que esse não é o objetivo do CCCV. O Estado é o segundo produtor de café do país, com safra estimada de oito milhões de toneladas para este ano.

Rochas ornamentais

Para o setor de mármore e granito do Estado, a frequência de navios é o principal problema. De acordo com o presidente do Sindicato da Indústria Extrativa de Rochas Ornamentais do Espírito Santo (Sindirochas), Atilio Travaglia, os pequenos exportadores são os mais prejudicados.

“Os armadores alegam que não há justificativa para trazer um navio para o Estado, porque o volume de carga é pequeno. Eles acabam contratando caminhões para levar a carga ao porto do Rio de Janeiro. No ano passado, 20% das exportações do setor saíram por aquele Estado”, afirma o presidente.



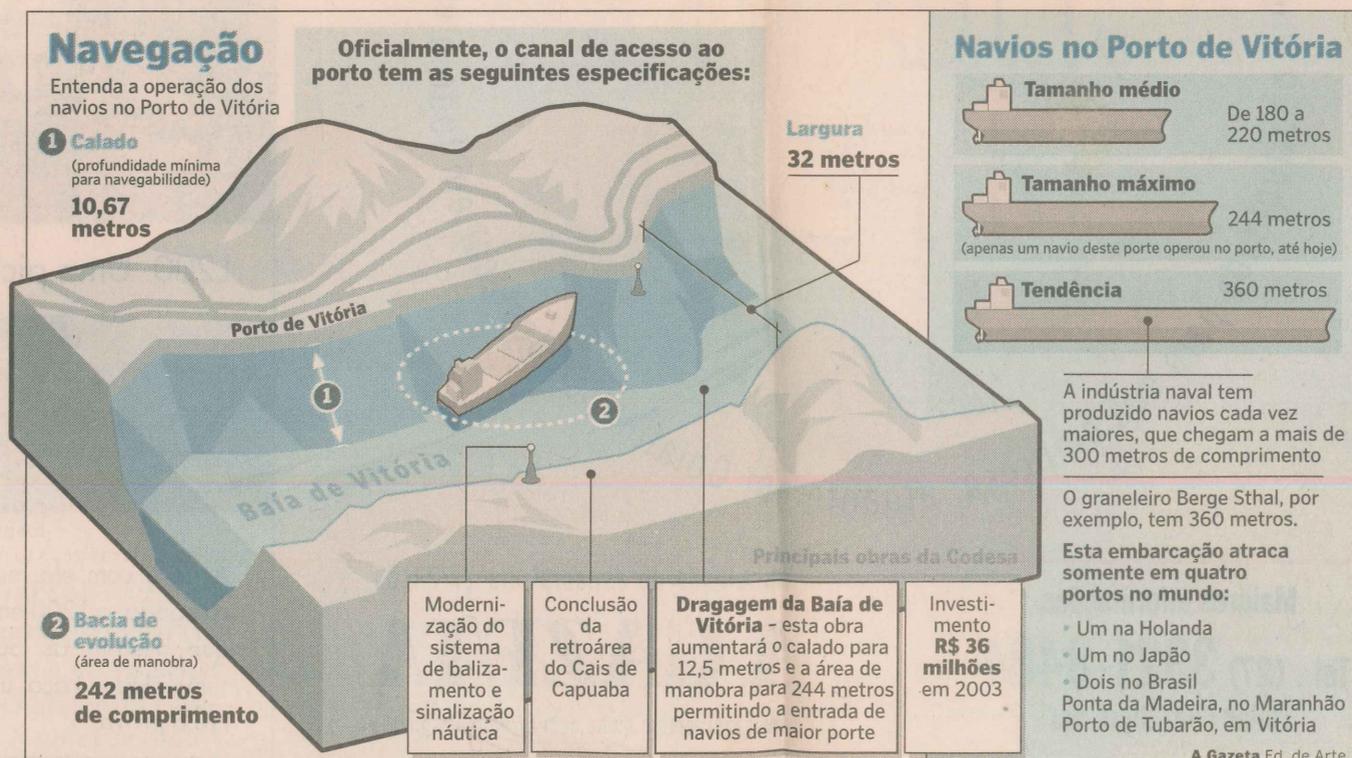
RESTRIÇÃO

A Baía de Vitória precisa de um calado (profundidade) maior, assim como uma área de manobra mais extensa

MUDANÇA

Henrique Zimmer assumirá companhia

Após as mudanças no primeiro escalão do Governo federal, chegou a vez das áreas operacionais da União. De acordo com o presidente regional do PT, João Coser, a próxima mudança no Estado será na presidência da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). O Partido dos Trabalhadores indicou do engenheiro Henrique Zimmer para o cargo de diretor-presidente da empresa. Funcionário de carreira da Codesa, com 32 anos de casa, o engenheiro deverá assumir o cargo até o final deste mês, segundo informou Coser. Também haverá mudanças nas diretorias Comercial e Administrativo-Financeira. Neste caso, o Governo do Estado e o PL indicarão os novos diretores. Coser não soube informar quem ocupará estes dois cargos.



Acordo com ele, o investimento previsto é da ordem de R\$ 36 milhões, neste ano.

A prioridade, segundo a Codesa, é concluir a dragagem da baía de Vitória. Até o momento, 80% das obras foram realizadas e a previsão é de concluir os trabalhos até o final do primeiro semestre. A dragagem foi iniciada no ano passado, mas foi interrompida no final de 2002.

“Esperamos a liberação dos recursos, por parte do Ministério dos Transportes, que desde o início do ano está priorizando as obras de melhoria das rodovias brasileiras”, lembrou Zaganelli.

Somente na dragagem, o investimento previsto é de R\$ 1 milhão. Com isso, a baía de Vitória terá seu calado (profundidade) aumentado para 12,5 metros, permitindo a entrada de grandes navios.

Estudos

Paralela a esta obra, uma união de empresas e entidades públicas federais e estaduais está realizando um estudo para aumentar a área de manobra dos navios. O objetivo é permitir a atracação de embarcações de até 244 metros de comprimento. O custo do projeto é de R\$ 230 mil.

“O estudo urbano e viário é necessário para que a Beira-Mar (avenida) não seja afetada com estas melhorias. Acredito que até outubro tenhamos todos os dados, inclusive o que vai definir o tipo de embarcação que entrará no porto”, ressaltou o presidente da Codesa.

Por ser a mais interessada, a Companhia Vale do Rio Doce está à frente deste estudo, já que é a arrendatária do Terminal de Vila Velha (TVV). A empresa foi procurada, mas prefere não se manifestar sobre o assunto. A alegação é que a Codesa tem conhecimento do projeto.

Zaganelli comentou ainda que outras obras serão realizadas neste ano: modernização do sistema de balizamento e sinalização náutica; conclusão da retroárea do Cais de Capuaba, para armazenagem de carga; melhorias da navegabilidade; modernização de defensas dos portos; e implantação do controle eletrônico de acesso às áreas administradas pela Codesa, o que dará mais agilidade na movimentação de carga pelos caminhões.