

# Contêiner no Porto de Vitória cresce 40% no ano

AJ13076  
José Antônio Sarcinelli

O movimento de contêineres no Porto de Vitória cresceu 40% no último ano, constituindo-se no segundo melhor desempenho do país, segundo avaliação da Câmara Brasileira de Contêineres (CBC). Ao todo, o terminal movimentou 37.233 Twenty Equipment Unit (TEUs), unidade de medida que representa 20 pés (6,6 metros). Um dos fatores que contribuíram para o desempenho, conforme o presidente da entidade, Sílvio Vasco Campos Jorge, é a maior presença de produtos manufaturados na pauta de exportação capixaba.

O índice de crescimento no volume de carga containerizada no porto capixaba só foi superado pelo de Ibituba, em Santa Catarina, em decorrência da mudança efetuada no perfil de embarque. O dirigente disse que o terminal, que antes operava basicamente graneis sólidos, optou por novas cargas e o uso de contêineres, em um ano, saltou que o incremento em Vitória não foi acompanhado pelo país, que mantém já há três anos a movimentação estabilizada em um milhão de TEUs.

## Congresso

O presidente da CBC esteve em Vitória na última quinta-feira para solicitar apoio do Governo do Estado, através da Secretaria de Desenvolvimento Econômico (Sedes), e de empresários locais para a realização de um congresso nacional que a entidade pretende promover na capital capixaba em ou-

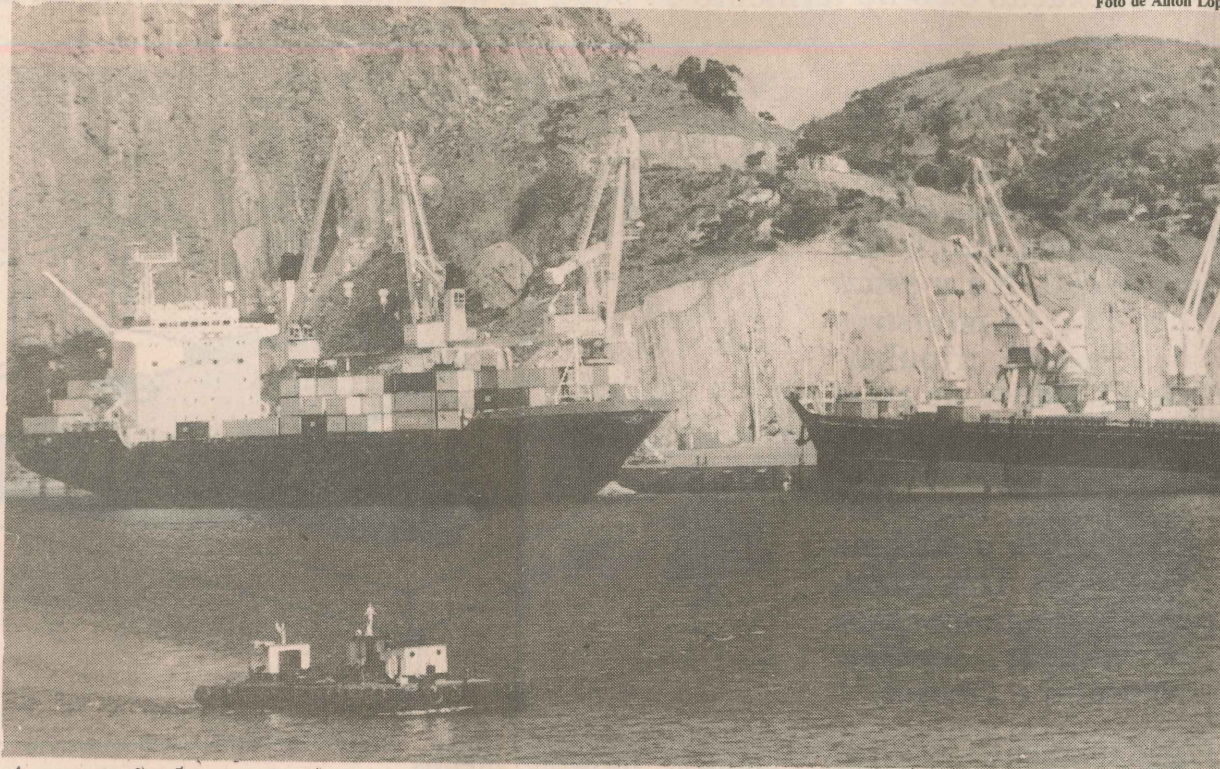


Foto de Ailton Lopes

A exportação de manufaturados fez crescer o movimento de contêineres

tubro. Ele foi recebido pela presidenta interina do Consórcio do Corredor Centroleste, Sandra Stehling, que apoiou a iniciativa por acreditar que é uma forma a mais de se discutir ações capazes de expandir os negócios em torno do complexo portuário e do corredor.

Sílvio Vasco explicou que a câmara existe há 18 anos, e congrega todos os segmentos envolvidos na containerização, como armadores, transportadores rodoviários e ferroviários, terminais de armazenagem e empresas de reparos. A cada ano a entidade escolhe um Estado que tenha se destacado nesta área para realizar o encontro. No ano passado, o congresso foi sediado em Fortaleza, devido à grande expansão das exportações de frutas e pes-

cado em contêineres frigorificados no Ceará.

Ao fazer uma explanação do setor no país, durante a visita à sede do consórcio, o dirigente disse que a movimentação nacional de contêineres ainda é baixada, correspondendo a apenas 1% da mundial, com um faturamento de US\$ 1 bilhão/ano (CR\$ 1,08 trilhão). Até 91, o uso destes acondicionadores de cargas cresceu anualmente em média 25%. A partir daquele ano o setor se estabilizou devido à pesada carga tributária, que conteve as exportações, especialmente de manufaturados. “Só o ICMS onera em 18% as mercadorias. Ficou mais difícil competir no exterior”.

O acondicionamento em contêineres teve um grande im-

pulso no país da década de 70, quando as exportações deixaram de ser basicamente de produtos primários, que são levados nos porões dos navios. “O perfil da pauta brasileira mudou. No ano passado, por exemplo, o principal produto, em receita cambial, foi o calçado”, frisou. Sílvio Vasco disse que o mercado internacional já começa a exigir o uso de contêineres até mesmo para os produtos primários, como é o caso do café, o que pode impulsionar o setor.

## Lei

A nova Lei dos Portos, que autoriza terminais privados a movimentarem cargas de terceiros, na opinião do presidente da CBC, vai contribuir para ampliar a movimentação de



Foto de Carlito Medeiros

Sílvio Jorge, atribui o movimento à diversificação dos produtos

contêineres no Espírito Santo. De acordo com ele, o complexo portuário capixaba poderá operar com um leque maior e mais diversificado de cargas, principalmente o Porto de Tubarão. “As jazidas de minério de ferro em Minas Gerais estarão esgotadas em breve. O porto precisa desde já buscar outras alternativas”.

A qualidade da prestação do serviço é outro fator importante para a atração de cargas manufaturadas para o Estado. O dirigente salientou que no Rio de Janeiro, por exemplo, a estiva se recusa a trabalhar à noite. Isso prejudica os armadores, que têm, por cada dia de atraso no desembarque, um custo adicional de US\$ 20 mil (CR\$ 21,69 milhões). A tendência, a partir de agora, é de que

haja uma competição grande entre os terminais, e aquele que atender melhor ao usuário ficará com a carga.

O Corredor Centroleste é um elemento a mais que poderá ampliar a movimentação de contêineres nos portos capixabas. De acordo com Sílvio Vasco, Minas Gerais é o terceiro Estado do país em produção de manufaturados. Ele acredita que para a indústria mineira é mais barato exportar estes produtos pelo Espírito Santo, uma vez que a base do corredor é a ferrovia e o frete ferroviário custa menos que o rodoviário. “O porto de Vitória poderá registrar novos incrementos de cargas containerizadas, a partir do pleno funcionamento do Corredor Centroleste”.