

## Economia

# Começa dragagem do Porto de Vitória

Obras esperadas há mais de 10 anos começam hoje. Objetivo é aprofundar canal para facilitar passagem de navios

A13091

Luísa Buzin

Após mais de 10 anos pelas obras de dragagem e derrocagem do Porto de Vitória tem fim hoje, quando as dragas começam a ampliar a largura e o calado — a distância vertical entre a superfície da água e o fundo do navio — do canal portuário.

O ministro dos Portos, Leônidas Cristino, veio ao Estado para dar início às obras e vistoriar a intervenção de ampliação e reforma do cais comercial, que começou no mês passado e deve terminar em novembro.

As obras que começam hoje vão

umentar o calado do porto de 10,5 metros para 14 metros. E o calado maior vai permitir que navios com até 224 metros atraquem no porto da capital.

Hoje, os navios grandes só conseguem atracar aqui com 50% da capacidade total, ou seja, 400 contêineres. O aumento da capacidade deve gerar um fluxo maior de cargas.

Quando as obras estiverem concluídas, o Cais de Vitória vai ter capacidade para movimentar até 2 milhões de toneladas por ano, mais do que o dobro das 400 mil toneladas de cargas que entram e saem do terminal hoje.

Além de aumentar a capacidade do porto, as intervenções no canal vão retirar 1,8 milhão de metros cúbicos de sedimentos, e retirar 115 mil metros cúbicos de rochas submersas, entre elas a ponta da pedra Maria Catoré, que hoje é um obstáculo à passagem dos navios.

O contrato inclui a manutenção da dragagem por 2 anos de 502 mil

metros cúbicos, nos 7,5 km do canal. Os recursos são do Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), no valor de R\$ 108,8 milhões.

Outros investimentos estão previstos para o terminal de cargas, como a construção de novos berços, nos Dolphins do Atalaia, no total de R\$ 140 milhões.

Segundo o ministro, as mudanças poderão ser percebidas em pouco tempo, já que as obras começarão pela bacia de evolução, logo após o Penedo, onde os navios manobram para sair do porto.

O investimento total previsto para os portos do Estado são de R\$ 450 milhões, valor que, segundo o governador Renato Casagrande, é mais um passo para permitir que o Espírito Santo ofereça bons serviços de comércio exterior para competir com os estados vizinhos.

“Foi uma longa espera, mas há muito tempo que não recebíamos um investimento como este no Estado”, frisou.

## Via expressa exclusiva para cargas

Com a vinda de navios maiores para o Porto de Vitória, a saída de cargas e contêineres do terminal vai precisar acontecer 24 horas por dia. E, para evitar o engarrafamento de caminhões no Centro, uma via expressa exclusiva para cargas vai ser construída como parte do Plano de Mobilidade Urbana.

O “Portal do Príncipe”, como foi chamado pelo governador Casagrande, vai ser construído com a desapropriação de prédios na região da antiga loja Giacomini para dar lugar a uma rodovia para cargas.

Para viabilizar o projeto, o governo do Estado vai precisar usar parte do terreno da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), pedido



CLOVES Lascosque: negociações

ANTONIO MOREIRA - 29/IV/2011

que foi feito ao ministro dos Portos, Leônidas Cristino, durante sua visita à cidade para iniciar as obras de dragagem e derrocagem do canal portuário em Vitória.

“Integrar o transporte portuário com o rodoviário, ferroviário e aquaviário está nos planos do governo federal. O governador e o prefeito (João Coser) me apresentaram um projeto e vamos analisar a liberação de área do porto”, disse Cristino.

Ainda sem prazo para ser colocado em prática, o projeto vai precisar primeiro de autorização da Codesa. O presidente da companhia docas, Clovis Lascosque, se mostrou aberto a negociações.

## Porto de Vitória Perigos e dificuldades na navegação hoje



NA SOLENIIDADE, Rose de Freitas, Casagrande, Leônidas e João Coser

## Superporto administrado por empresa privada

O local para o novo porto de águas profundas só deve ser revelado no final do ano pela empresa de engenharia contratada para realizar os estudos de viabilidade. Mas tudo indica que o terminal portuário deve seguir um novo modelo de gestão, sendo discutido no Ministério dos Portos.

O porto seria construído por uma empresa privada através de licitação, e administraria o terminal por 20 a 25 anos, mas o perfil do porto continuaria sendo público, aberto a qualquer exportador.

O novo modelo de gestão ainda não está totalmente definido pelo Ministério dos Portos, mas o governador Renato Casagrande já fez o pedido ao ministro Leônidas Cristino para que o porto público do Estado seja o projeto piloto desse modo de administrar os portos do País.

“Tenho conversado muito com o ministro para que esse novo marco regulatório dos portos no País seja testado no Estado. Podemos cons-

truir aqui o projeto piloto dessa inovação na área portuária”, afirmou Casagrande.

Segundo o ministro, o novo modelo de gestão é diferente dos portos da iniciativa privada, e mantém o caráter de porto público, mas seria administrado por uma empresa privada. “Não temos esse modelo todo ainda, ele vai ser melhor definido depois”, afirmou.

Quanto ao local de instalação desse porto, o ministro fez mistério. “A escolha via ser de caráter técnico. O porto vai ser construído onde tiver maior profundidade”.

A vencedora da licitação para fazer o estudo de viabilidade, a DTA Engenharia, vai escolher dois entre quatro possíveis locais para instalar o porto público de águas profundas, baseada em critérios como localização, o tipo de obra e de licenças ambientais necessárias para a instalação do terminal.

Quatro regiões estão na disputa: Barra do Riacho, Aracruz; Praia Mole, Vitória; Vila Velha e Anchieta.



TERMINAL de produtos siderúrgicos em Praia Mole: área de disputa