

Economia

www.twitter.com/gazetaeconomia

US\$ 13

BILHÕES. A gigante do varejo mundial Walmart elevou o volume de investimentos e vai expandir suas unidades no Brasil. A rede prevê aplicar US\$ 13 bi ou US\$ 14 bi no ano fiscal de 2011.

Elo da cadeia. Terminal já abriga duas importantes indústrias fornecedoras de tubos e cabos umbilicais

Porto de Vitória investe para se tornar base da área de petróleo

DIVULGAÇÃO

Nova vocação nasce com o avanço da produção nos campos de óleo do Espírito Santo

RITA BRIDI
rbridi@redgazeta.com.br

■ O complexo portuário de Vitória poderá se transformar em uma das principais bases brasileiras de apoio à indústria de petróleo e gás. “Estamos dando prioridade às atividades ligadas à indústria petrolífera e entendemos que o Porto de Vitória tem tudo para se transformar na principal estrutura de suporte nessa área”, destaca o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Code-sa), Ângelo Baptista.

E ele aponta várias razões para justificar o cenário otimista. A principal delas é que a base de Macaé, no Rio de Janeiro, está saturada. Outra razão é que a produção nos campos do pré-sal no mar territorial do Es-

camento da atividade portuária no Porto de Vitória, não representam problema para o apoio às atividades na área de petróleo e gás. A pouca profundidade do canal de acesso ao porto não atrapalha a entrada e a saída das embarcações na área de *supply boat*, que são menores e não exigem grande profundidade.

O pouco espaço na retroárea do porto, que restringe a armazenagem das cargas embarcadas ou desembarcadas, não representa problema para o apoio à atividade petrolífera, que não demanda grandes áreas para armazenamento.

SEGURANÇA

Outra grande vantagem do Porto de Vitória é a água abrigada (sem ondas fortes), que dá maior segurança às operações de embarque e desembarque das cargas. Segundo o presidente da Codesa, “não há razão para não aproveitar essa onda”. É uma oportunidade que o Porto de Vitória e o Estado não po-



DESENVOLVIMENTO. Na área circulada acima, está o Cais do Atalaia, entre Capuaba e Peiú, que passará por obras importantes

pré-sal no mar territorial do Espírito Santo está saindo na frente, e as empresas que responsáveis pela operação nesses campos vão optar por utilizar como base, os portos mais próximos.

Outra forte razão apontada por Baptista para as empresas da área de petróleo e gás é a localização no Porto de Vitória de duas importantes indústrias fornecedoras de tubos e cabos umbilicais para a atividade petrolífera, a Prysmian e a Flexibras. A localização dessas indústrias em área do porto, destaca, é uma demonstração do potencial que o Porto de Vitória tem para apoiar a atividade petrolífera no mar.

As outras razões apontadas por Baptista, que limitam o cres-

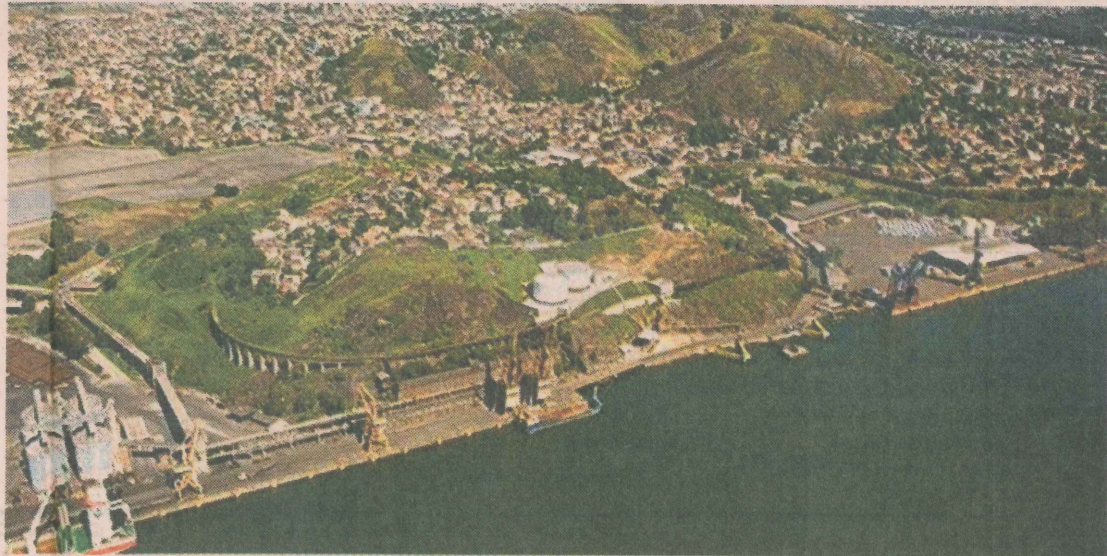
cimento do Estado e o podem perder, ressalta Baptista. “Da mesma forma como o Porto de Vitória aproveitou, no passado, a oportunidade com o minério e com o ferro-gusa, não há como não aproveitar a oportunidade que vem na onda do petróleo e gás”, argumenta.

A Codesa, explica Baptista, vem mantendo contato com as empresas que são detentoras do direito de explorar os campos petrolíferos no mar territorial do Espírito Santo para que utilizem as instalações do Porto de Vitória como base de apoio às suas atividades. A tendência, explicou, é de que empresas que não encontrem espaço em Macaé utilizem os portos do Espírito Santo.

Calado

R\$ 100 milhões

■ É o valor orçado da obra de aprofundamento do canal (calado) de acesso ao Porto de Vitória. A obra foi licitada e está com o contrato assinado, mas está “suspensa” pelo Tribunal de Contas da União, que analisa a tecnologia de explosão das pedras sob a água. O baixo calado, no entanto, não atrapalha as atividades de suporte à indústria de petróleo.



CAPACIDADE. Visão mais aproximada do Cais do Atalaia, que poderá receber pesados contêineres

Codesa receberá R\$ 140 milhões do governo

Cais de Atalaia passará a ter 30 mil metros quadrados de retroárea para armazenar cargas

■ A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) já tem assegurado no Plano de Aceleração do Crescimento (PAC 2) o montante de R\$ 140 milhões para ampliar e modernizar o berço 207, no Cais de Atalaia, que fica ao lado do Cais de Ca-

puaba. O cais, que hoje opera com granel líquido, passará para 270 metros de comprimento e terá 30 mil m² de retroárea.

O Cais de Atalaia, segundo o presidente da Codesa, Ângelo Baptista, é subutilizado. Com a ampliação e sua interligação ao Cais de Capuaba, ele terá sua capacidade ampliada. O cais, depois de reformado, terá condições de receber navios do tipo Panamax, que precisam de profundidade de 14 metros para navegação, e poderá movimentar

carga geral e contêineres.

Até o final deste mês, a Codesa pretende lançar o edital para a contratação do projeto básico. A empresa vencedora da licitação terá prazo até maio de 2011 para entregar o estudo. Logo depois, a Codesa poderá fazer a licitação para contratar a empresa que fará as obras, e a previsão é de que o processo licitatório esteja concluído no início do segundo semestre. As obras devem durar 12 meses.

A obra de aprofundamento do canal de acesso ao Porto de Vitória, orçada em R\$ 100 milhões, que foi licitada e está com o contrato assinado, ainda não foi iniciada porque o Tribunal de Contas da União (TCU) continua analisando a tecnologia que será utilizada para a derrocagem das pedras que estão submersas. A obra foi licitada pela Secretaria de Portos.

O início de outra obra de vulto, orçada em R\$ 140 milhões, a ampliação e alargamento do

Cais de Vitória, também licitada e com contrato assinado com a empresa vencedora, está dependendo de parecer do TCU. O tribunal alega que há sobrepreço. Entretanto um estudo contratado pela Codesa indica que o valor está dentro dos padrões para uma obra portuária.

No PAC 2 também estão reservados R\$ 40 milhões para reforço do piso do Cais de Vitória e a demolição dos armazéns 4 e 5, que precisarão ser retirados para ampliar a área do cais.