

# Documento mostra deficiências do complexo portuário estadual

A Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), encaminhou esta semana à Confederação Nacional da Indústria (CNI), uma análise sobre o complexo portuário do Espírito Santo. O documento com porá um trabalho que a CNI efetua a nível nacional e com soluções específicas sobre a situação dos portos do país a ser encaminhado ao Ministério dos Transportes. A justificativa é de que a utilização eficiente dos portos é a única saída para que o país incremente as exportações, para corrigir as distorções atuais de seu balanço de pagamentos.

O levantamento a nível do Espírito Santo foi feito pela Findes, a partir de uma mesa-redonda, composta por seu presidente, Oswaldo Vieira Marques e os seguintes elementos: administrador do porto de Vitória, Jacob Ayub; presidente da Associação dos Armadores, Gunter Lembke; representante do Centro Nacional de Navegação, Ney Ventura; diretor regional da Sunamam, José Álvaro Leitão; representante da Findes no Conselho Estadual de Usuários do Porto, Oscar de Souza Carvalho; representante do Centro de Comércio de Café de Vitória, Loreto Ceotto; presidente do Sindicato da Indústria de Extração de Mármore, Calcários e Pedreiras de Cachoeiro de Itapemirim, Augusto Colcho de Rezende Salles; e a chefe do Departamento de Promoção das Exportações capixabas (Depex) do Ideis, Maria Hermínia Rosi.

Na mesa-redonda, foi examinada a problemática da não disponibilidade de navios para exportação de produtos capixabas, bem como para importação de matérias-primas de outros pontos do país, considerando-se, no caso, as desvantagens relativas do porto de Vitória que, pela escala ainda reduzida das exportações industriais capixabas, não oferece maiores atrativos para o frequente aportamento de navios na cidade.

Em documento encaminhado por Vieira Marques ao vice-presidente da CNI, Paulo D'Arrigo Vellinho, ficou patente que os integrantes da mesa-redonda anotaram, também, as dificuldades apontadas por exportadores mineiros com relação à exigência da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) de ser previamente definido o navio de embarque, antes de aceitar o transporte ferroviário da mercadoria para o porto de Vitória, alegando falta de vagões. Ponderaram os exportadores mineiros que a exigência de nomeação prévia de navios subordinada à aprovação da CVRD impede ao exportador conseguir

melhores condições de frete junto aos armadores.

Como sugestões — diz o documento enviado à CNI — foram aventadas as formas de "pools" de cargas ou consórcio de exportadores, bem como, para a navegação de cabotagem, o entrosamento com firmas exportadoras, como a Atlantic Venner, visando à utilização de capacidade dos navios afretados.

A análise efetuada pela Findes salienta que o exame dos principais problemas que afetam o complexo portuário do Espírito Santo aponta para dois tipos de deficiências. A primeira, de ordem técnica, diz respeito à falta de mão-de-obra, especializada ou não, escassamente suprida no mercado de trabalho local. A segunda, de natureza operacional, relaciona-se com a falta de equipamentos, em quantidade e qualidades adequadas. Afirma, ainda, que o problema da mão-de-obra está sendo enfrentado pela administração do porto de Vitória (APV) através de uma programação própria de treinamento de pessoal.

As necessidades de equipamentos — alinha o documento — mais imediatas, estão equacionadas mediante a aquisição, por leasing, de três empilhadeiras de dez toneladas, tendo sido encomendadas outras dez empilhadeiras de capacidade menor, cuja entrega está prevista para os próximos meses. No tocante a guindastes, foram adquiridos, e já estão sendo deslocados para Vitória, três do Estado da Bahia e outros três do Rio Grande do Sul.

A CNI foi cientificada também de que além das providências já tomadas quanto à provisão de equipamentos, a APV ainda indica a necessidade, dentro de curto prazo, de cerca de 20 empilhadeiras adicionais, com capacidade de sete a dez toneladas.

Um outro problema, de caráter operacional, classificada como altamente prioritário, é a situação de assoreamento do cais comercial, de toda a bacia de evolução e do canal do porto de Vitória, que poderá comprometer o funcionamento de todas as instalações portuárias locais. Daí a APV justificar como meta prioritária, para 1981, a dragagem do cais comercial, do cais de Capuaba e do canal de acesso, com recursos oriundos da receita da Taxa de Melhoramento dos Portos. Outra prioridade já definida, com base na mesma fonte de recursos, diz respeito à conclusão do cais de Capuaba.

A Findes, após deliberação da mesa-redonda, resolveu, como sugestão, considerando que os

recursos referidos constituem a única fonte para atender às necessidades de equipamentos e obras, recomendar à CNI, efetuar pleitos junto ao Ministério dos Transportes para dar maior concessão de verbas à Portobrás de modo a poder suprir os portos nacionais com recursos orçamentários para investimentos, que lhes foram cortados por medidas de contenção governamental.

A CNI também foi notificada que a situação relativa à movimentação de cargas na área portuária e ao carregamento e descarregamento de navios, amplamente debatida pela mesa-redonda, levando-se em conta seus efeitos sobre o tempo de espera dos navios, implica em maiores custos para os usuários e em aumento de ineficiência dessas operações.

De um lado — diz o documento encaminhado à Confederação — ponderou-se sobre o número excessivo de dirigentes que intervêm no controle, supervisão e chefia da mão-de-obra ligada aos sindicatos marítimos, o que onera, exageradamente, o curso dos serviços, sem oferecer, em contrapartida, qualquer responsabilidade quanto à eficiência dos trabalhos, tanto da estiva quanto das docas.

Outros aspectos levantados foram a existência de um sem número de tabelas de cobranças (cerca de 58 tabelas ao todo) e a absoluta impossibilidade dos usuários quanto a aferir a quantidade e a qualidade dos serviços prestados. Examinou-se também o problema dos custos incidentes sobre os navios roll-on/roll-off, que já vêm aportando frequentemente em Vitória, em cuja carga e descarga, praticamente, não intervêm mão-de-obra.

Diante disto, o ponto-de-vista generalizado é de que urge a adoção de estudos, nas esferas competentes, para revisão do cronograma portuário, para que medidas possam ser tomadas, tanto na infra-estrutura como na região geo-econômica de influência do complexo portuário, tais como: interligação de Vitória ao Centro-Oeste, por ser o sistema portuário do Estado o escoadouro natural da produção dessa imensa região interiorana, sendo necessário, para isto, a construção do trecho ferroviário Costa Lacerda/Belo Horizonte e uniformização de bitolas, bem como, a retificação da ligação ferroviária entre Vitória e Cachoeiro de Itapemirim, via litoral, para atender ao potencial exportador do Sul do Estado.