

Economia.

2.045 vagas federais em 4 ministérios
Pág. 22

EDITORA:
ELAINE SILVA
ecferreira@redgazeta.com.br
Tel.: 3321.8327
agazeta.com.br/dinheiro

gazetadinheiro

MISSÃO ES - CHINA



CARLOS ALBERTO SILVA - 09/06/2011



SUPERPORTO VILA VELHA É A ESCOLHIDA

Trecho entre Ponta da Fruta e Interlagos, em Vila Velha: área foi apontada pela DTA como a mais viável para abrigar o aguardado porto de águas profundas

Relatório recomenda região da Ponta da Fruta para receber obra

/// **ABDO FILHO**
afilho@redgazeta.com.br
/// **RITA BRIDI**
rbridi@redgazeta.com.br

O estudo encomendado à DTA Engenharia pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) para apontar o local para a construção do porto de águas profundas indicou a região entre Interlagos e Ponta Fruta, em Vila Velha, como a melhor opção. O relatório final da DTA confirma a informação antecipada por A GAZETA em dezembro do ano passado, que apontava a área de Vila Velha como a de maior viabilidade técnica.

O projeto conceitual e o plano de viabilidade técnica, econômica, social e ambiental já estão prontos. Falta apenas o anúncio oficial, que só não foi feito ainda por questões políticas de Brasília. O anúncio da localização do

superporto deverá ser feito pela presidente Dilma Rousseff ou pelo ministro dos Portos, Leônidas Cristino.

A visita dela – a primeira desde que assumiu o governo – deverá ocorrer na terceira semana de outubro, entre os dias 14 e 18. As datas ainda não estão confirmadas. Além do anúncio do superporto, Dilma deverá inaugurar obras de ampliação do cais do Porto de Vitória, concluídas em julho último, e o Contorno de Vitória.

Estão previstas ainda a assinatura da ordem de serviço do Contorno do Mestre Álvaro e a inauguração da unidade do Instituto Federal de Educação (Ifes) de Cariacica.

EXPECTATIVA

A expectativa para o anúncio do superporto é grande, já que a notícia é esperada desde o final do

OS NÚMEROS

R\$ 4

bilhões
É o investimento previsto na implantação do superporto

10

milhões de metros quadrados
Será o tamanho da área do terminal. A operação está prevista para 2020

ano passado. O novo porto de cargas gerais e de contêineres deverá iniciar as operações em 2020. Quando pronto, vai eliminar um dos grandes gargalos estruturais capixabas. Vila Velha é tida como a melhor opção porque, embora esteja inserida na Região da Grande Vitória,

ainda tem área suficiente para a construção de uma retroárea condizente.

Serão 10 milhões de metros quadrados com uma plataforma logística do porte que se planeja construir, e sem os entraves de se estar dentro de um centro urbano. Além disso, o local escolhido permite a entrada de navios com até 25 metros de calado, ou seja, os maiores do mundo, sem a necessidade de dragagem e derrocagem, o que contribui para reduzir o custo da obra.

O investimento inicial deve ficar na casa dos R\$ 4 bilhões, e o aporte será feito pelo governo federal. A ideia é que o poder público faça o molhe e os primeiros berços de atracação, o restante da estrutura ficará por conta das empresas que utilizarão os serviços ofertados pelo novo terminal.

O porto de águas profundas seguirá o modelo de plataforma logística, acolhendo as empresas – de qualquer tipo e com qualquer carga – dentro de sua área e fornecendo serviços como armazenagem e transporte. Já está definido que o novo complexo será operado por uma empresa privada.

A ideia é construir um terminal voltado para a movimentação de contêineres e carga geral dentro do conceito do porto-indústria. O modelo de acordo com os estudos poderia incluir indústria de montagem, contemplando os segmentos de petróleo e automóveis.

CHINA

Enquanto 2020 não chega e o superporto ainda continua no papel, resta lamentar a situação brasileira e observar o que está sendo feito no resto do

mundo. Ontem, a comitiva da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), com 30 empresários capixabas, visitou o sétimo maior porto da China, o Guangzhou South China Oceangate Container Terminal (GOTC).

Inaugurado em junho de 2006, o complexo movimentou, em 2012, 4,3 milhões de TEUs (o equivalente a um contêiner de 20 pés). Em todo o Brasil, no ano passado, foram 8,186 milhões de TEUs.

“Um só porto chinês movimentou mais de 50% da carga de contêineres do Brasil. É um negócio absurdo. O setor produtivo brasileiro vê-se prejudicado frontalmente por uma situação que complica nossa logística, encarece nossa produção e nos tira competitividade mundo afora”, reclamou o presidente da Findes, Marcos Guerra.

MISSÃO ES - CHINA



ABDO FILHO

OBRA VELOZ DITA RITMO PARA CHINA CRESCER

Lá, execução de projetos ocorre em 3 anos; no Brasil demora 6

/// **ABDO FILHO**
afilho@redgazeta.com.br

DE GUANGZHOU, CHINA

A subsecretária de Comércio Exterior e Relações Internacionais, Mayhara Chaves, responsável do governo capixaba por acompanhar a questão portuária do Estado e que está na China junto com a comitiva da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), destacou a burocracia como o principal motivo de a China estar tão à frente do Brasil quando o assunto é infraestrutura. “Nossa burocracia é

grande, não permite a construção rápida de portos”.

Segundo ela, enquanto que no Brasil, se tudo der certo, são seis anos entre o anúncio e a conclusão do projeto, na China, são, na média, três anos. “No Brasil, só para obter o licenciamento ambiental leva um ano. Na China, isso tudo anda mais rápido”.

Além disso, a parceria entre setores público e privado já é antiga no setor portuário. “O privado entra com o dinheiro, não tem que ficar esperando

governo. No Brasil, só agora, com a Lei dos Portos, que o setor privado foi liberado para movimentar carga de terceiros”.

Apesar de tudo, ela confia num novo cenário para o Estado até 2020. “Vai levar uns seis anos, mas até lá teremos Porto Central (Presidente Kennedy), o porto de águas profundas e o Petrocity (São Mateus) operando cargas gerais no Espírito Santo”.

O repórter viajou a convite da Findes



Porto de Guangzhou, na China, país que optou por desburocratizar projetos

SHOPPING SUL
LOJAS ABERTAS
AOS DOMINGOS*