

INVESTIMENTO NO NORTE



Com as obras finalizadas, profundidade da baía vai aumentar, e navios maiores poderão atracar

VITOR JUBINI

Obras de dragagem em porto recomeçam em março

Intervenção para deixar porto mais profundo deve ser entregue em outubro de 2016

LUÍSA TORRE
ltorre@redegazeta.com.br

O ministro da Secretaria Especial de Portos (SEP), Helder Barbalho, assinou ontem a autorização para retomada das obras de dragagem e derrocagem do Porto de Vitória. As dragas que virão da Nova Zelândia para finalizar o trabalho devem chegar ao Estado em março, segundo o ministro.

Com isso, as obras que se iniciaram em 2012 têm a previsão de término para outubro de 2016. Com elas, a profundidade do porto passa de 11 para 14 metros, permitindo operar com navios de maior calado, de até 12,5 metros – hoje o calado é de 10,7 metros.

O anúncio foi realizado no Palácio Anchieta, em Vi-

tória, e contou com a presença de diversas autoridades. As obras vão ficar cerca de R\$ 37 milhões mais caras: o valor inicial do contrato era de R\$ 85,6 milhões, mas foi atualizado para R\$ 109 milhões. O aditivo assinado ontem junto ao consórcio responsável pelas obras, formado pelas empresas Dra-tec/Etemar/RohdeNielsen, prevê mais R\$ 15 milhões. O valor total da obra passará para R\$ 123,28 milhões.

AUMENTO

Com as melhorias, o Porto de Vitória deve aumentar a sua capacidade de movimentação de cargas em 40%. O Estado também vai poder receber 70% dos navios que atualmente trafegam na costa brasileira. Hoje, entram no porto navios com 40 mil toneladas. Após a obra, vão entrar navios com 56 mil a 60 mil ton.

“O que impedia que a



Ministro e governador assinam retomada das obras

obra pudesse transcender dentro do seu curso está desativado e podemos ter tranquilidade de que com a chegada dessas dragas poderemos cumprir os prazos. Em outubro, a obra vai estar encerrada”, disse o ministro Helder Barbalho. “Isso vai aumentar muito a competitividade do Estado na economia. Nós queremos au-

mentar a profundidade, para que possam vir navios de maior calado, para incluir Vitória, efetivamente, no plano estratégico de todas as navegações”, completou.

De acordo com o governador Paulo Hartung, a obra vai permitir resgatar linhas que o Espírito Santo perdeu ao longo dos anos. “Agora é tocar essa obra e terminar o

porto de águas profundas em Ponta da Fruta. A outra opção é o Porto Central, em Presidente Kennedy, que vai levar algum tempo para se tornar realidade para cargas gerais e contêineres”, finaliza Marcílio.

mais rápido possível para podermos reaver algumas linhas marítimas que perdemos nos últimos anos por conta do assoreamento do canal. Sabemos que essa não é a solução total dos nossos problemas, pois precisamos de um novo terminal de movimentação de cargas gerais com maior profundidade. Por isso, estamos estimulando um conjunto de propostas privadas”, destacou.

Para o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Clóvis Lascosque, o aprofundamento do canal é uma das mais importantes obras de infraestrutura do porto. “Garante a competitividade do Porto de Vitória, que terá condições de receber grandes navios. O canal, hoje, é um dos nossos maiores gargalos, mas concluídas as obras teremos um aumento de 40% na movimentação de carga”, apontou.

NÚMEROS

Volume de carga

▼ A obra prevê aumento de até 40% na movimentação de carga no Porto de Vitória.

Atrasos

▼ As obras foram iniciadas em 2012. Foram executados 42% de dragagem; mais de 80% da derrocagem e perto material fragmentado.

Obra

▼ Já foi feito 1,8 milhão de metros cúbicos (m³) de dragagem e 110 mil m³ de derrocagem. Falta dragar 690 mil m³ e 4 mil m³ de derrocagem.

Calado

▼ Hoje, o calado do porto é de 10,67m e a profundidade, de 11,4m. Com a obra, o calado no canal passa a ter 12,5m e a profundidade será de 14m. Na baía, será de 13,5m na bacia. Hoje, entram no porto navios com 40 mil toneladas. Após a obra, vão entrar navios com 56 mil a 60 mil toneladas.

“Obra não melhora competitividade”

Apesar de a notícia da assinatura do aditivo para fim das obras de dragagem e derrocagem do porto ter sido recebida com alegria, para representantes do setor de importação e exportação, a obra não melhora a competitividade do Estado.

“Isso não vai resolver o

problema de competitividade do Espírito Santo. Foi uma vitória, mas não resolve”, diz Marcílio Machado, presidente do Sindiex. “O comércio internacional, hoje, tem sido feito com navios gigantes, que carregam muitos contêineres, até para economia de escala. E esses navios que repre-

sentam o futuro do comércio exterior não vão poder atracar no Porto de Vitória mesmo com a conclusão das obras”, lamenta.

Para ele, é preciso terminais que possam receber navios contêineres maiores, para não perder competitividade. “Precisamos atrair linhas regulares da Ásia para

o Espírito Santo e são navios maiores, que precisam de área maior de manobra e calado maior. Esperamos que, em outubro, as obras sejam concluídas, mas não vamos ter grande ganhos de competitividade. Isso só quando tivermos porto novo para receber navios maiores. Uma das opções que se coloca é o

porto de águas profundas em Ponta da Fruta. A outra opção é o Porto Central, em Presidente Kennedy, que vai levar algum tempo para se tornar realidade para cargas gerais e contêineres”, finaliza Marcílio.

A superintendente do Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais (Centrorochas), Olívia Tirello, diz que, atualmente, mais de 50% das car-

gas para o exterior seguem por outros portos, como os de Santos e Rio de Janeiro, por falta de infraestrutura local. “A derrocagem e a dragagem da Baía de Vitória irão minimizar um grande impacto enfrentado hoje pelo setor, mas ainda continuaremos com apenas um terminal de contêineres no Espírito Santo. Esperamos que novos investimentos aconteçam nos próximos anos”.