

Economia.

Aeroportômetro
8 0 3
 dias para a conclusão da obra

EDITORA:
JOYCE MERIGUETTI
 jmeriguetti@redgazeta.com.br
 Tel.: 3321.8327

A VER NAVIOS

ATÉ 80% DAS EXPORTAÇÕES SAEM POR OUTROS PORTOS

Falta de infraestrutura prejudica escoamento de produtos capixabas

BEATRIZ SEIXAS
 bseixas@redgazeta.com.br

Apesar de o Espírito Santo ser referência no mundo quando se trata de café e de rochas ornamentais, o envio desses produtos para o exterior não acontece diretamente por meio dos portos capixabas.

Por conta da falta de infraestrutura e das limitações para receber navios de grande porte, até 80% das cargas de empresas desses segmentos estão sendo enviadas para outros países a partir de terminais de São Paulo, Rio de Janeiro e Santa Catarina.

As mercadorias chegam a ser embarcadas no Porto de Vitória – único terminal capixaba que realiza a movimentação de contêineres –, mas em navios menores, que fazem o transbordo até outros Estados para então a exportação ser concluída.

O resultado dessa operação é mais custos e mais tempo de viagem, ou seja, menos poder competitivo para os itens da pauta econômica do Espírito Santo.

O presidente do Centro



GUILHERME FERRARI/ARQUIVO

Sem dragagem, porto sofre com limitações de embarcações, e produtos acabam exportados por outros Estados

de Comércio de Café de Vitória (CCCV), Jorge Luiz Nicchio, explica que, na teoria, o Estado colaborou nas exportações do país, em 2014, com 5,55 milhões de sacas de café, mas que, na prática, pouco mais de 1 milhão foram escoadas pelo Porto de Vitória.

“Geralmente, a carga vai para o Porto de Santos,

o que encarece cerca de R\$ 5 a saca de café. Como esse custo é repassado para a mercadoria, no final da cadeia, a margem do produtor tem que ser reduzida para tentar manter o preço compatível com o resto do mercado. Sem contar o prejuízo com o tempo perdido nesse transbordo”.

Drama semelhante vive

o setor de mármore e granito, que tem até 54% das exportações das chapas desses produtos concluídas a partir de portos em Santos e no Rio de Janeiro.

Para a superintendente do Centro Brasileiro de Exportadores de Rochas Ornamentais, Olivia Tirello, esse cenário é consequência da dragagem ina-

cabada pelo governo federal no Porto de Vitória e da falta de outros portos no Estado com capacidade de atender embarcações de maior porte.

O vice-presidente do Sindicato do Comércio das Empresas Exportadoras e Importadoras do Espírito Santo (Sindiox), Agnaldo de Assis, reforça que ao não rece-

ber navios com dimensões maiores, o Estado sai prejudicado também na contratação de contêineres:

“Os contêineres utilizados nas importações realizadas pelo Espírito Santo são reaproveitados no processo de exportação. Com a queda de mais de 20% nas importações capixabas, o impacto já é sentido pelas empresas exportadoras, que precisam buscar contêineres em outros Estados brasileiros”.

“A falta de contêineres é a febre. A doença é a falta de infraestrutura no Estado”, critica a superintendente do Centrorochas, ao comentar o custo extra de US\$ 500 por contêiner que as empresas têm que arcar e ao citar as distorções causadas nos números do governo federal e de instituições de comércio exterior com o transbordo.

Jorge Luiz Nicchio complementa que se o Estado superasse os gargalos logísticos, as exportações capixabas de café poderiam aumentar em até 30% tanto com a produção local quanto de outras regiões, como da Zona da Mata mineira.

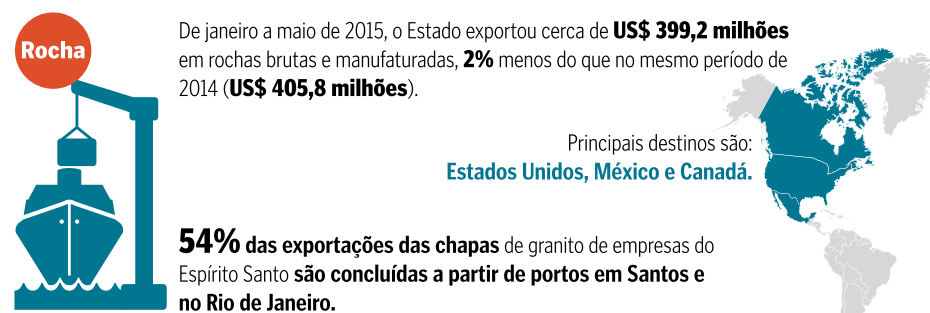
REALIDADE DOS PORTOS CAPIXABAS



Principais destinos são: **Estados Unidos, Alemanha, Reino Unido, Bélgica, Turquia e Argentina.**

Foram exportados a partir do **Espírito Santo** em 2014, cerca de **5,5 milhões** de sacas, o que representou aproximadamente **US\$ 775 milhões**.

Mas desse total de sacas, **80% das exportações são concluídas a partir de portos de outros Estados**, principalmente Santos (SP). Ou seja, no embarque direto para o exterior, o Porto de Vitória representou pouco mais de **1 milhão** de sacas em 2014, **3%** do que o Brasil exportou (**36,3 milhões** de sacas).



Uma infraestrutura melhor poderia aumentar em até **30%** as exportações do produto a partir do Estado

Com o transbordo para outros portos brasileiros, a operação tem um aumento no custo de **US\$ 500** por contêiner, isso significa **R\$ 5,00** a mais por saca de café. Além disso, o tempo de trânsito da carga aumenta, em média, **7 dias**. Os dois fatores comprometem a competitividade capixaba.

Isso aumenta de **8 a 10 dias** o tempo da carga no mar e um custo extra de **US\$ 500** por contêiner

Portos com melhor infraestrutura no Estado resultariam em um aumento das exportações entre **15% e 20%**. As exportações de rochas pelo Porto de Vitória recuaram **55,45%**, de janeiro a maio, na comparação com igual período de 2014. Enquanto isso, houve um aumento de **194,9% de exportações pelo Porto de Santos**.

A VER NAVIOS

Conclusão da dragagem do Porto de Vitória só no ano que vem

Obra deveria ser entregue neste ano, mas só será retomada após liberação de aditivo

BEATRIZ SEIXAS
bseixas@redgazeta.com.br

Mais uma vez a conclusão da dragagem do Porto de Vitória será empurrada para frente. A previsão de que as obras para melhorar a infraestrutura portuária capixaba seriam finalizadas em novembro deste ano ficou só na promessa.

O presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Clóvis Lascosque, admite que só em 2016 elas deverão ser entregues. De acordo com ele, a retomada das obras depende de uma negociação entre a Secretaria de Portos (SEP) e a empresa responsável pelos trabalhos.

“Neste momento, as atividades no porto estão paralisadas. Para as obras voltarem, o consórcio pediu um aditivo de cerca de 19% sobre o contrato inicial de R\$ 85,6 milhões”, justifica Lascosque, ao informar que ontem a SEP teria uma reunião para receber a apre-



Para Lascosque, obras vão aumentar movimentação de cargas no porto em até 40%

sentação com as justificativas para o acréscimo, da ordem de R\$ 16 milhões. À reportagem, entretanto, a SEP não confirmou o encontro e o resultado dele.

O dinheiro será destinado para a mobilização de um novo equipamento que será usado na dragagem do porto. O cálculo para as obras serem finalizadas apenas no próximo ano é baseado no tempo que a draga vai

PRAZO

10 meses

É o tempo mínimo para a finalização da dragagem e para navios de maior calado atracarem no porto.

levar para chegar ao Estado, mais o prazo para realização das atividades. “A previsão é de três meses para a vinda da retroescavadeira e mais quatro meses para a conclusão da dragagem”, estima o presidente da Codesa.

Além disso, deverão ser acrescidos outros três meses para a realização e homologação da batimetria, processo de medição da profundidade do mar na região

“As atividades no porto estão paralisadas. Para as obras voltarem, o consórcio pediu um aditivo de cerca de 19% sobre o contrato inicial de R\$ 85,6 milhões”

CLÓVIS LASCOSQUE
PRESIDENTE DA CODESA

do Porto de Vitória. Ou seja, se todo o processo for tocado sem sofrer novos atrasos, somente no final do 1º semestre de 2016 os navios poderão usufruir da ampliação da profundidade.

CAPACIDADE

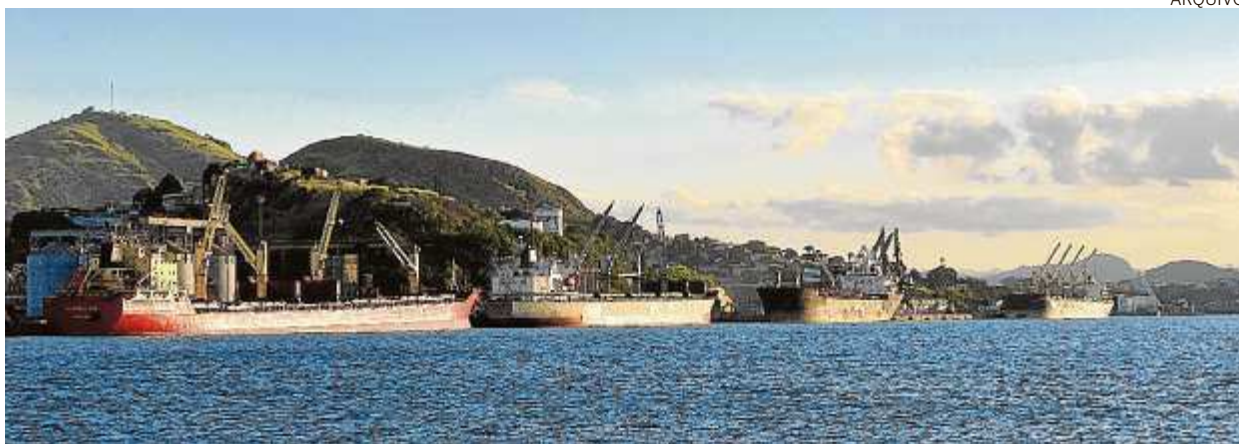
Com a finalização dessa obra – parada há cerca de oito meses, arrastada desde 2012 e que já foi prometida para 2013, 2014 e

2015 –, o Porto de Vitória vai poder atender a navios com calado de 12,5 metros ante o atual de 10,6, considerando a maré cheia. Até então, foi realizada a derrocagem (explosão de rochas) para aumento da profundidade do canal. E, do total de 1,8 milhão de metros cúbicos de argila, areia e outros sedimentos, foram dragados 1,4 milhão.

A restrição de profundidade faz com que os navios não utilizem a sua capacidade total de carga. Porém, segundo Lascosque, a dragagem vai permitir que sejam transportadas cerca de 30 mil toneladas a mais por navio e a movimentação de cargas no porto cresça em até 40%.

Mas, segundo cálculos de especialistas consultados por A GAZETA, o aumento da quantidade de toneladas não chega a 10 mil por navio e o crescimento da movimentação será de, no máximo, 10%. A ampliação ainda não possibilitará ao porto receber navios maiores. As embarcações continuarão limitadas a dimensões de 242 metros de comprimento.

Atraso também no Cais do Atalaia



Ampliação prevista para ficar pronta em 2016, na região de Atalaia, está atrasada devido ao ajuste fiscal

➤ A ampliação do Cais de Atalaia, na região do bairro Paul, em Vila Velha, também não ficará pronta em setembro de 2016, como previsto inicialmente. Segundo o presidente da Codesa, Clóvis Lascosque, o atraso vai acontecer devido ao ajuste fiscal realizado pelo governo federal.

A obra foi licitada em R\$ 118 milhões, mas já recebeu um aditivo de R\$ 10

milhões. Apenas o novo berço deve aumentar em 20% a movimentação de cargas no Porto de Vitória.

A ampliação teve ordem de serviço assinada pela presidente Dilma Rousseff, em julho de 2014, durante visita ao Estado. O prazo era de 24 meses para conclusão após o início das obras. A obra, em síntese, vai criar um novo berço para que navios de diversos portes pos-

sam atracar no Porto de Vitória. Diversos pré-moldados já foram montados.

Segundo Lascosque, não há novo prazo exato para a inauguração. “Não será cumprido (o prazo) em função do ajuste fiscal. Há poucos recursos financeiros neste ano. Foi solicitado pela Secretaria de Portos uma redução no ritmo da obra para a gente gastar apenas aquilo que se tem disponí-

vel em caixa para gastar”.

Com a assinatura da ordem de serviço, em 2014, estavam previstos investimentos de R\$ 140 milhões por parte da União. No entanto, o valor licitado foi menor, mas, com alguns aditivos, o montante deve chegar ao estimado. Atualmente, já foram executados R\$ 40 milhões, o que representa 33,74% do valor disponível. (Leandro Nossa)

ANÁLISE

Poucos avanços com a Lei dos Portos

➤ Passados dois anos da vigência da Lei dos Portos, nota-se que poucos de seus objetivos foram alcançados no que diz respeito à facilitação de investimentos. Os maiores avanços da nova lei certamente foram a extinção da necessidade de que terminais privados operem preponderantemente carga própria e a previsão da possibilidade de se antecipar a renovação da concessão de terminais públicos. Ambas as medidas proveram o que a iniciativa privada mais precisa para destravar investimentos: segurança jurídica. Algumas decisões, entretanto, mostraram-se equivocadas, tais como a centralização de tarifas na Antaq e a fragmentação de funções dos trabalhado-

res portuários ao invés de estimular sua multifuncionalidade. Talvez o maior desafio para implementar os objetivos da nova lei seja evitar a criação de um contraste entre a liberdade de terminais privados e o regime contratual dos terminais públicos. Essa disparidade tende a se agravar na medida em que se pretende adotar como critério de disputa na próxima rodada de licitações a “maior contraprestação ao poder público”, ao invés de apenas a “menor tarifa ao usuário”. Ou seja, aquilo que deveria ser estímulo à competitividade pode tornar-se fonte de arrecadação.

WERNER BRAUN RIZK
ADVOGADO ESPECIALISTA
EM DIREITO MARÍTIMO