

Economia.

Aeroportômetro

7 8 2

dias para a conclusão da obra

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

INFRAESTRUTURA TRAVADA

PORTO DE VITÓRIA: QUASE DUAS DÉCADAS DE ATRASO

Sem obras de dragagem, Estado perde competitividade

 BEATRIZ SEIXAS
 bseixas@redgazeta.com.br

Destravar a logística portuária capixaba tem sido uma tentativa frustrada há quase duas décadas. Pelo menos desde 1998, o governo federal faz promessas de que o Porto de Vitória vai ser capaz de receber navios de grande porte e aumentar a sua movimentação de cargas. Mas, passados 17 anos, a constatação é de que o porto vem se afogando nos gargalos que o cercam.

Nem mesmo a vocação logística do Estado, com uma localização privilegiada, é capaz de reduzir o fardo de uma infraestrutura defasada, que limita em muito o potencial do desenvolvimento, e só faz com que as empresas do Espírito Santo percam competitividade mundo afora.

Nesses praticamente 20 anos, foram muitos os anúncios, contratos, promessas, interrupções e retomadas das obras de derrocagem e dragagem na Baía de Vitória. Na mais recente

PROFUNDIDADE

14,5

metros

É quanto chegará a profundidade do Porto de Vitória com a dragagem.

delas – com contrato firmado em 2012 entre a União e o consórcio formado pelas empresas Dratec, Etermare Rohde Nielsen –, quando parecia que finalmente o aumento da profundidade e do alargamento do canal sairiam do papel, houve nova paralisação.

Há cerca de nove meses os trabalhos foram interrompidos e, até o momento, não há uma data oficial para que eles sejam retomados. A expectativa é de que isso aconteça até o final do ano. Mas a conclusão e a liberação para receber navios com calado de até 12,5 metros, diante de uma profundidade de 14,5 metros, só será possível, com muito otimismo, no final do primeiro semestre de 2016.

O presidente da Companhia Docas do Espírito San-

ACOMPANHE A NOVELA

1998

▼ Em dezembro de 1998, a Codesa e a Enterpa Engenharia assinaram contrato para a dragagem da Baía de Vitória.

2000 e 2001

▼ A obra foi considerada irregular pelo TCU. Em 2001, a Codesa assinou a repactuação do contrato.

2002 e 2004

▼ Foi liberada verba para a conclusão da dragagem e ampliação da retroárea do porto. Em 2004, foi detectada uma rocha, que ficou exposta durante a retirada de material do fundo do mar e atingiu a draga que fazia o serviço.

to (Codesa), Clóvis Lascosque, explicou que o reinício das atividades depende de uma resposta do consórcio à Secretaria de Portos (SEP) sobre uma solicitação de aditivo para as obras.

Segundo ele, o grupo alega a necessidade de mais recursos para concluir a dragagem e a derrocagem. No último mês, a SEP avaliou a solicitação e autorizou aumentar o valor do projeto de R\$ 85,6 milhões para R\$ 101 milhões. Agora, o consórcio tem até segunda-fei-

2005

▼ A promessa era de que as obras de explosão de rochas e dragagem seriam feitas entre 90 e 120 dias.

2006 e 2007

▼ Apesar da dragagem ter sido concluída em 2006, ao ser feita a batimetria (medição da profundidade) constatou-se 12 pontos de restrição, onde a profundidade de 12,5m não foi atingida.

2009 e 2010

▼ Um projeto para uma nova dragagem foi licitado. Mas as obras foram interrompidas pelo TCU por sobrepreço.

2012

▼ O projeto para dragagem foi retomado dentro do PAC 2, visando ampliar para 14,5 metros a profundidade do porto e do canal de acesso.

2013

▼ Promessa de que as obras de dragagem seriam concluídas em dezembro.

2014

▼ Uma nova promessa de conclusão: final de 2015.

2015

▼ Paralisadas há cerca de nove meses, a Codesa admitiu que só em 2016 as obras serão concluídas.

convite da senadora Rose de Freitas. Na agenda, está prevista uma visita a Portocel, em Aracruz.

SUPERPORTO

Entre as muitas idas e vindas para o Porto de Vitória ter capacidade de receber navios que façam mais rotas internacionais, o governo federal deu esperanças de que iria investir em um novo terminal: o tão sonhado porto de águas profundas. Porém, há pelo menos um ano o assunto está adormecido.

Para empresários, terminar as obras e buscar uma alternativa de um novo porto capaz de movimentar contêineres deve ser prioridade. “Essa é uma agenda antiga. Só neste ano, perdemos 23% das importações em função da queda de competitividade. Além disso, nossos produtos estão tendo que ir para outros portos do Brasil para serem enviados para o exterior”, se queixa Marclio Machado, presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado (Sindiex).



INFRAESTRUTURA TRAVADA

ICEBERG LOGÍSTICO

Burocracia custa R\$ 100 mil por dia a navios

Lei de Portos prevê selos para empresas “legais”, mas quase não é colocado em prática

▄ MIKAELLA CAMPOS
mikaella.campos@redgazeta.com.br

O excesso de burocracia tem levado empresas de comércio exterior a perderem competitividade no mercado internacional. O problema é nacional, mas no Espírito Santo, onde o sistema portuário está saturado, a situação tem se agravado, causando prejuízos aos donos das cargas movimentadas nos terminais capixabas.

O rombo chega a R\$ 100 mil por dia, pois para atracar, retirar ou receber

ETAPAS

110

documentos

É a quantidade de documentos que precisam ser apresentados.

14

ministérios

Esse é o número de órgãos envolvidos na liberação do navio no porto.

mercadorias, os navios precisam apresentar mais de 110 documentos a cada operação realizada.

Com tantas regras a cumprir, as embarcações ficam dias paradas, segundo explicações do advogado Werner Rizk, especialista em Direito Marítimo, aumentando significativamente o custo do frete.

Durante todo o processo de liberação, muitas vezes os mesmos documentos precisam ser apresentados às autoridades mais de oito vezes.

Culpa, de acordo com o advogado, da quantidade de órgãos federais aos quais os operadores do navio precisam prestar con-



ARQUIVO

Falta de agilidade para entrada nos portos causa prejuízos aos donos de cargas

tas. São pelo menos 14 ministérios envolvidos na liberação do navio.

A solução seria centralizar as exigências em apenas um setor, afirma o especialista. “A simplificação é essencial para a redução dos custos operacionais. Hoje, dos 118 países analisados pelo Banco Mundial, estamos em

106º lugar em questões de competitividade no comércio exterior”, analisa.

LEI FRAGILIZADA

Dois anos após a aprovação da Lei de Portos, o setor portuário teve avanços, mas a questão burocrática tem atrapalhado o comércio exterior a alavancar.

O Brasil também partici-

pou do Acordo de Facilitação de Comércio, da OMC, que prevê que empresas tidas como cumpridoras habituais de suas obrigações tenham suas operações agilizadas nos portos. Essas empresas ganhariam um selo que agilizaria a entrada no navio no porto. Na prática, poucas empresas já conquistaram o certificado.