

apassos@redgazeta.com.br - Tel.: 3321-8520

ECONOMIA CAPIXABA

Angelo Passos



Em 40 anos, a safra de grãos do país cresceu 325%, e a área de plantio subiu só 53%, diz a CNA. Belo avanço em produtividade.

Porto de Vitória é o mais lento do país na importação

Só faltava esse revés à economia capixaba: o Porto de Vitória é o mais lento do país na liberação de importação. Em média, 18,92 dias. Terrível. O mais ágil é o Porto de Paranaguá (PR), com intervalo médio de 8,86 dias, incluindo todas as etapas.

É o que mostra a pesquisa “Estudo e Análise dos tempos do Despacho de Importação no modal marítimo no Brasil”, feita pela Secretaria da Receita Federal, com objetivo de “conhecer os intervalos de tempo das diferentes etapas na importação de bens, desde sua atracação no porto de desembarque até a entrega ao importador”.

Os dados foram coletados por meio de apuração de registros eletrônicos em dois períodos: de outubro de 2013 a março de 2014, e de abril de 2014 a fevereiro de 2015.

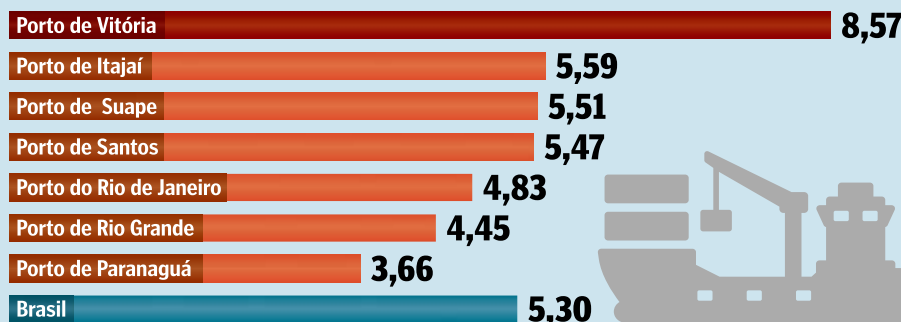
A parte mais demorada no Porto de Vitória é entre o despacho da Declaração de Importação e o registro da Declaração de Importação: em média de 8,57 dias (veja infográfico ao lado).

O diretor de Infraestrutura e Operações da Codesa, Graciano Merlo, informa que foi criado um grupo de trabalho para definir nova modalidade na gestão de procedimentos no Porto de Vitória, visando a melhorar a produtividade por tipo de carga e berço.

O RITMO DOS PORTOS MARÍTIMOS

TEMPO ENTRE A PRESENÇA DE CARGA NO RECINTO DE DESPACHO DA DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO ATÉ O REGISTRO DA DECLARAÇÃO DE IMPORTAÇÃO

(Em dias)



Fonte: Receita Federal/Ministério da Fazenda

Infografia | Marcelo Franco

“O forte aumento da inflação já afeta o consumo até de alimentos básicos. O poder aquisitivo está caindo muito. Existe grande preocupação em relação a 2016.”

LEVI TESCH

PRESIDENTE DO SINDICATO DA INDÚSTRIA DE MASSAS NO ESTADO (SINDIMASSAS)

Esqueceram de nós

O site da Secretaria de Portos da Presidência da República afirma, na capa, que a concessão à iniciativa privada de três áreas da Companhia Docas de São Paulo (Codesp), realizada antontem, é “o primeiro leilão de arrendamento de áreas portuárias da his-

tória do Brasil”. Não é verdade. Em 1998, portanto há 17 anos, foram leiloados – em bolsa, frisa-se – o Terminal de Vila Velha (arrendado para LOG.IN S/A) e um berço no Cais de Paul (saindo-se vencedora a Peiu S/A). Além disso, o terminal Flexibrás também foi arrendado. É gritante a desatenção federal para com o Espírito Santo. E não é de agora.

Outra evidência

A novela de duas décadas da dragagem da baía portuária de Vitória é outra evidência do “esquecimento” do governo federal à importância logística do Espírito Santo. É imensa a galeria de ministros que prometeram essa obra.

Mesmo assim...

O Porto de Vitória ainda responde por 3% do movimento das cargas no litoral brasileiro. É expressivo para a economia estadual, que representa menos de 2% do PIB nacional. A vocação capixaba para o comércio exterior é indiscutível. O que falta é

30,8%

das indústrias pretendem investir menos em 2016

Esse é o resultado do Indicador de Intenção de Investimentos da Indústria, elaborado pela Fundação Getúlio Vargas. Reflete o elevado nível de ociosidade em diversos segmentos e a perspectiva de enfraquecimento continuado no mercado interno, com forte queda na demanda. Além disso, o cenário político tenso e confuso gera cada vez mais incertezas.

equipamento à altura.

Quem te viu, quem te vê

Em 2012, entrava em operação o primeiro Valemax, navio gigante da Vale, que carrega 400 mil toneladas de minério de ferro. A grande mineradora terminou 2014 com 34 navios Valemax, dos quais 19 eram próprios e 15 afretados. Mas, a maré mudou. O mercado de commodity afundou. Para nutrir o seu caixa, a empresa anunciou em junho a venda de quatro navios Valemax à chinesa Cosco, reduzindo sua frota a 15 navios. Agora, a Vale admite a perspectiva da venda, em breve, de outros onze Valemax. O desinvestimento da empresa impacta na economia capixaba. Afeta fornecedores (indústria, comércio e serviços) e a pauta de exportação.

Aliás

O preço do minério de ferro pago pela China atingiu ontem o mínimo em dez anos: US\$ 37,5 a tonelada. Em 2015, o valor já caiu quase 50%.