



REQUERIMENTO DE INFORMAÇÃO N.º ,DE 2024

(Do Senhor Evair Vieira de Melo)

Requer, nos termos constitucionais e regimentais, que sejam prestadas informações pelo Excelentíssimo Ministro de Portos e Aeroportos do Brasil, Silvio Costa Filho, sobre o Impacto no Desenvolvimento Socioeconômico do Espírito Santo por Déficit Logístico nas atividades portuárias do Estado.

Senhor **Presidente**,

Com fundamento no art. 50, § 2º, da Constituição Federal, combinado com os arts. 115 e 116 do Regimento Interno da Câmara dos Deputados que, ouvida a Mesa, seja encaminhado pedido de informações ao Excelentíssimo Ministro de Portos e Aeroportos do Brasil, Silvio Costa Filho, sobre o Impacto no Desenvolvimento Socioeconômico do Espírito Santo por Déficit Logístico nas atividades portuárias do Estado.

Com o intuito de prestar esclarecimentos a esta Honrosa Casa, solicita-se as seguintes informações:

- Como o ministério pretende mitigar os efeitos negativos do aumento da movimentação de contêineres, que resultou em*





uma crise para os exportadores de café e rochas ornamentais?

- Quais são as medidas em andamento para aumentar a capacidade operacional dos portos capixabas, especialmente no Porto de Vitória, para evitar prejuízos à competitividade das exportações?*
- Quais investimentos específicos estão sendo realizados pela Vports e pelo governo federal para melhorar a infraestrutura dos portos do Espírito Santo, de forma a atender a demanda crescente e reduzir os gargalos logísticos?*
- Qual é o cronograma previsto para a conclusão das obras do Porto Central, em Presidente Kennedy, e do porto da Imetame, em Aracruz? Quais benefícios imediatos esses novos portos trarão para aliviar a pressão sobre o Porto de Vitória?*
- Como o governo está incentivando a formação de alianças público-privadas para melhorar a gestão portuária e garantir operações mais eficientes e desburocratizadas?*
- Quais ações estão sendo planejadas ou implementadas para apoiar especificamente os exportadores de café e rochas ornamentais, setores estratégicos para a economia do Espírito Santo, a superar os desafios logísticos atuais?*
- Que medidas de fiscalização e monitoramento estão sendo adotadas para garantir que os investimentos e melhorias prometidos sejam efetivamente realizados e tragam os resultados esperados?*
- Quais providências estão sendo tomadas em resposta à Carta Aberta do CENTROROCHAS, que detalha os impactos negativos do déficit logístico no desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo? Existe um plano específico para resolver os problemas apontados na carta?*





- *Como o ministério pretende assegurar que os portos capixabas não apenas recuperem sua capacidade operacional, mas também se tornem mais competitivos em relação aos portos de outros estados e países?*
- *De que forma o ministério está garantindo uma comunicação clara e transparente com os empresários e a sociedade sobre as ações e projetos em andamento para resolver os problemas logísticos dos portos capixabas?*

JUSTIFICATIVA

Este requerimento tenciona o pedido de informações ao Excelentíssimo Ministro de Portos e Aeroportos do Brasil, Silvio Costa Filho, sobre o Impacto no Desenvolvimento Socioeconômico do Espírito Santo por Déficit Logístico nas atividades portuárias do Estado.

Isto porque, conforme noticiado¹, quem poderia imaginar que um grande feito para o Porto de Vitória neste ano, o aumento de 58% da movimentação de contêineres, provocaria também uma crise com o setor produtivo capixaba, mais especificamente os exportadores de café e rochas ornamentais? Qualquer um que conheça os gargalos logísticos históricos do Espírito Santo.

O ponto-chave da reclamação dos empresários está no esgotamento da capacidade de operações portuárias, o que está prejudicando a competitividade das exportações. Os valores das importações cresceram 72,2% no primeiro semestre de 2024 em comparação com o mesmo período do ano passado, com destaque

¹ <https://www.agazeta.com.br/editorial/apagao-dos-portos-capixabas-e-o-preco-que-se-paga-pelo-atraso-0724#:~:text=A%20concess%C3%A3o%20do%20Porto%20de,do%20passado%20e%20do%20presente>





para os veículos elétricos, enquanto os valores exportados avançaram apenas 12%.

Assim, o Porto de Vitória, com suas deficiências para receber navios maiores e de retroárea, não está suportando a demanda. A Vports, concessionária responsável pelo complexo desde a privatização da Codesa em 2022, colocou o aumento do calado como prioridade na ocasião. E afirma que, desde então, tem feito investimentos para aumentar a capacidade de armazenagem.

As limitações dos portos capixabas estão gritando neste momento justamente porque a atratividade do complexo portuário explodiu, principalmente a importação de automóveis elétricos. Não é novidade alguma a posição estratégica do Espírito Santo no país, com um potencial logístico ainda pouco explorado. E, paradoxalmente, com uma infraestrutura desde sempre defasada. Um desperdício de oportunidades. Mas elas estão aparecendo.

Como disse o CEO da Vports, Gustavo Serrão, à coluna de Abdo Filho, "infraestrutura não se faz de uma hora para outra". E é justamente por isso que não dá para continuar perdendo tempo. A concessão do Porto de Vitória foi um passo importante para a modernização das atividades portuárias capixabas, mas é fato que o Espírito Santo, neste momento, paga o preço pelos atrasos do passado e do presente.

Isso só vai se resolver com um cardápio com mais opções de portos: o início das obras do Porto Central, em Presidente Kennedy, é ansiosamente aguardado. O porto da Imetame, em Aracruz, é esperado para o segundo semestre do ano que vem. O Portocel, também no município do Norte do Estado, vem promovendo expansões para se diversificar e recebeu seu primeiro navio com veículos no mês passado. Que venham mais investimentos para que não só os setores produtivos capixabas não percam espaço, mas para que a produtividade dos portos possa crescer sem medo.





Ademais, trago à balaia a Carta Aberta² do CENTROROCHAS às Autoridades Públicas sobre o Impacto no Desenvolvimento Socioeconômico do Espírito Santo por Déficit Logístico no Estado, a saber :

"A principal função dos portos é a de agregar valor aos clientes que, em geral, esperam que suas mercadorias sejam movimentadas de forma segura, desburocratizada e, principalmente, sem a formação de congestionamentos que possam gerar atrito ao fluxo de sua logística e aumento de custos que inviabilizem negócios e soluções. Portos serão eficientes e contribuirão para garantir o potencial de desenvolvimento do nosso país, se o desenho da sua gestão puder definir alianças público-privadas com responsabilidades bem delimitadas, desburocratizadas, ágeis e sustentáveis no exercício de suas funções. Porém, o atual cenário demonstra que, em que pese as inúmeras reuniões e tratativas no Comitê COMEX/ES, que contaram com a participação da Autoridade Portuária, de representantes dos terminais portuários, dos operadores portuários e dos usuários, a fim de buscar soluções para os gargalos logísticos que acometem o setor portuário do Estado do Espírito Santo, não se observa, na prática, a adoção de qualquer ação efetiva para a melhoria da capacidade de operações portuárias, em especial no terminal de contêineres. Essa situação tem agravado, cada vez mais, os estorvos logísticos que acometem o setor portuário Capixaba, tendo por consequência imediata a formação de filas de navios, a escassez de contêineres, a dificuldade de controle dos gates, a dificuldade dos sistemas de atendimento ao consumidor dos terminais portuários, a ausência de espaço para movimentação de carga, dentre inúmeros outros impasses que resultam no aumento

² <https://centrorochas.org.br/carta-aberta-as-autoridades-publicas-poder-concedenteagencia-reguladora-tribunal-de-contas-da-uniao-governo-do-estado-do-espirito-santo-e-autoridade-portuaria/>





exorbitante de custos e na consequente diminuição, ou até mesmo inviabilização, da competitividade de setores econômicos estratégicos para o desenvolvimento socioeconômico do Espírito Santo, em especial do setor Cafeeiro e de Rochas Naturais. É sabido que o Brasil é o 5º maior exportador de rochas naturais do mundo. Com receitas de exportações que giram em torno de U\$ 1,2 bilhão anuais para mais de 130 países, o segmento contribui com superávit da balança comercial do Brasil em mais de U\$ 1 bilhão/ano. As rochas naturais brasileiras são exportadas principalmente em forma de "blocos" brutos, que representa 23% do total, e em chapas beneficiadas, que representam 77% de toda exportação brasileira. O Estado do Espírito Santo é o segundo maior produtor de café do país e o maior produtor de cafés da espécie conilon. Assim, se o Espírito Santo fosse um país, seria considerado o 3º maior produtor mundial, atrás do Brasil e do Vietnã. Anualmente, o Espírito Santo exporta café para mais de 56 países nos cinco continentes e, ao final do mês de julho/2024, estima-se que o Estado terá acumulado, em 12 meses, o maior volume de embarques de sua história: mais de 8,3 milhões de sacas perfazendo mais de 1,5 bilhão de dólares. A atividade gera diretamente mais de 350 mil postos de trabalho e está presente em quase todos os 78 municípios do Espírito Santo (exceto na Capital) e baseia-se majoritariamente em pequenas propriedades rurais de base familiar ou pelo regime de meação, demonstrando sua enorme capacidade de geração e distribuição de renda, interiorização de investimentos e desenvolvimento social. Esse é o caso das cadeias produtivas dos setores de Rochas Naturais e Café, PILARES DO DESENVOLVIMENTO DO ESPÍRITO SANTO, que se utilizam, majoritariamente, de contêineres para realizar a movimentação de suas mercadorias. Contudo, em razão dos gargalos que acometem o setor portuário Capixaba, o cenário que vem se observando,





desde o segundo semestre de 2023, é de agravamento dos problemas logísticos, eis que, a exemplo, com base nos indicadores da ANTAQ, a taxa de utilização do terminal de contêiner corresponde a 155% da sua capacidade natural, ocasionando o aumento no tempo de estadia das embarcações de contêineres, alteração de rotas de embarcações, cancelamentos de embarques, o que indica urgência de investimentos de expansão. Tais ocorridos têm deixado as cadeias produtivas que dependem do embarque de seus contêineres no porto para a exportação de seus produtos, **TOTALMENTE DESAMPARADAS E SEM ATENDIMENTO POR LONGOS PERÍODOS**, culminado no descumprimento de contratos internacionais já celebrados e, por conseguinte, na geração de desastrosas consequências econômicas para o setor produtivo capixaba. Para se ter uma ideia, somente no setor exportador de café, calcula-se que nos últimos doze meses, mais de 1 milhão de sacas de café foram desviadas para embarques em portos como o do Rio de Janeiro, por falta de capacidade de serem embarcadas em Vitória e a fim evitar prejuízos maiores. Isso equivale a cerca de 16% do volume que o Espírito Santo embarcou no Porto de Vitória no mesmo período. Somente em 2024, já foram 3 omissões, ou seja, embarcações programadas para atracar no Porto de Vitória/TVV, que desistiram por conta do excessivo tempo de fila. Isso, sem contar os atrasos, reprogramações, aumentos do tempo de estadia de navios, além de filas de caminhões, multas no transporte rodoviário, aumentos de frete, dentre várias outras consequências danosas à economia regional. Pelas razões narradas nesta carta, o Centro do Comércio de Café de Vitória e o Centro Brasileiro dos Exportadores de Rochas Ornamentais, principais segmentos exportadores do Estado que utilizam o Terminal de Contêineres, **CLAMAM QUE AS AUTORIDADES COMPETENTES EMPREENDAM** as devidas medidas para sanar os gargalos que





CÂMARA DOS DEPUTADOS

acometem o setor portuário Capixaba, de forma a suprir a demanda dos exportadores capixabas.”

Destarte, tendo em lume que a atividade fiscalização se amolda em uma das funções típicas do Poder legislativo, é imperiosa a necessidade da aprovação desta proposição, no esteio de se auferir informações relevantes quanto às ações do Governo sobre o Impacto no Desenvolvimento Socioeconômico do Espírito Santo por Déficit Logístico nas atividades portuárias do Estado, no desiderato de se velar a efetividade das leis ou, se assim for necessário, tomar providencias com finalidade de sejam concretizadas de forma eficiente e transparente.

Brasília, de de 2024.

DEPUTADO Evair Vieira de Melo

