

ENTREVISTA/Henrique Mello de Moraes

# 'A Codesa está no prejuízo desde 1996'

RITA BRIDI

O presidente da Companhia Docas do Espírito Santo, Henrique Mello de Moraes, que assumiu o cargo no dia 5 de janeiro último, prevê que a privatização dos cais de Paul e Capuaba aconteçam em abril, e está trabalhando para que não haja adiamento. Com referência a Barra do Riacho, no entanto, defende a suspensão do processo de privatização até que o Governo federal se posicione sobre o pedido de R\$ 150 milhões para investimentos em obras de infra-estrutura. Com esses investimentos, alega, o arrendamento será mais atrativo.

Ao mesmo tempo em que quer agilidade na privatização de Capuaba e Paul, o presidente da Codesa luta para obter o equilíbrio das contas da empresa que vem atuando no vermelho desde 1996. Com um contencioso da ordem de R\$ 50 milhões, a Codesa apresentou um prejuízo operacional de US\$ 3 milhões em 1996, e em 1997 o prejuízo deverá ser de US\$ 1 milhão. Para reverter o quadro, Henrique Mello quer aumentar em 10% a movimentação de cargas neste ano e utilizar parte dos recursos da privatização para quitar as dívidas.

**A GAZETA - Como está o processo de privatização dos berços de Capuaba e Paul e do Porto de Barra do Riacho?**

**HENRIQUE MELLO DE MORAES** - O interesse do Ministério dos Transportes e da Codesa é apressar esse processo de privatização. Nessa primeira etapa estaríamos leiloando instalações que correspondem a 50% da capacidade de movimentação de cargas da Codesa. Ainda nesse ano faríamos o restante de modo a cumprir o que determina a Lei 8.630, que é passar a operação portuária à iniciativa privada. Ainda não temos as datas estabelecidas. Estamos dependendo de resolução do Conselho Nacional de Desestatização (CND). Acreditamos que essa resolução deva sair muito em breve. A partir do momento em que for assinada essa resolução pelo ministro Antônio Kandir, presidente do CND, a empresa providenciará o aviso do edital e o colocará à disposição dos

Transportes. Estivemos com vários diretores argumentando sobre este fato porque seria uma forma de tornar esse empreendimento mais atrativo, empreendimento esse que representa nova fronteira para a atividade portuária do nosso Estado. Nós tivemos a fase de Vitória, Paul, Capuaba, Tubarão com o terminal de minérios, agora temos a fase de Barra do Riacho como a nova fronteira. Naturalmente que os portos públicos ainda podem avançar muito em termos de movimentação de cargas. Havendo investimentos, e está previsto nos programas de arrendamento que a iniciativa privada faça investimentos, a movimentação de cargas deve aumentar.

**- A empresa vencedora de Barra do Riacho teria quanto tempo para construir as instalações do porto?**

- Barra do Riacho envolve investimentos por parte do arrendatário de cerca de R\$ 180 milhões, sendo



**der o leilão de Barra do Riacho?**

- Seria manter em suspenso até que nossas lideranças políticas, principalmente a bancada federal, possam fazer gestões junto ao Governo para ver se é possível viabilizar esses recursos.

**- Nossos portos estão perdendo cargas para os portos concorrentes?**

- Eu acho que vão perder se não apressarem o processo de privatização, porque nesses portos existem terminais já privatizados, que estão com maior capacidade de competir

**movimentação de cargas?**

- Nossa expectativa é aumentar em 10% e essa projeção é perfeitamente factível. Se não houver nenhuma mudança no panorama econômico do país, dá para avançar em 10%. Ocorre que o aumento de movimentação de cargas no Porto de

**- Como está hoje a situação da Codesa?**

- É uma situação difícil. Em termos econômico-financeiros e patrimoniais a situação é bastante complicada. A empresa tem um enorme contencioso que não está provisionado no balanço e, provavelmente no balanço do exercício de 1997, vamos fazer esse provisionamento para ficar claro que existem esses contenciosos. Tem contas a pagar de R\$ 17,7 milhões. Desses R\$ 17,7 milhões, R\$ 3,2 milhões ainda não negociados e R\$ 13,5 milhões já negociados, sendo que R\$ 5,6 milhões vencem no correr do presente ano. A situação econômico-financeira da empresa é muito delicada, com contas a pagar e um contencioso enorme. O contencioso da empresa é de cerca de R\$ 50 milhões. A avaliação que se pode fazer no momento é que desse total temos R\$ 37 milhões de contencioso trabalhista, R\$ 9 milhões de contencioso cível e R\$ 4 milhões de contencioso tributário. Dos R\$ 37 milhões de contencioso trabalhista, R\$ 21 milhões já estão em fase de execução. Temos tido muitos problemas com bloqueios de contas, de penhora de equipamentos. É uma tarefa muito árdua para se administrar esse contencioso.

**- Essas questões são pendências antigas?**

- São causas na Justiça que estão em contenda, em discussão há vários anos. Claro que a situação tem se agravado nos últimos anos, mas muitas vêm de algum tempo. Isso tudo deixa a parte patrimonial da empresa em situação muito complicada, mas isso também é superável. Se a gente for bem sucedido no arrendamento, dá para administrar esse contencioso. Estamos iniciando uma série de levantamentos para fazer uma reivindicação ao Governo federal de aumento de capital na Codesa para superar essas dificuldades de caixa.

**- De quanto seria o aumento de capital?**

Ainda não sabemos. Estamos

pressão providenciaria o aviso do edital e o colocará à disposição dos interessados.

**- A privatização acontece ainda no primeiro semestre deste ano?**

- Sem dúvida. Nossa expectativa é que isso ocorra no mês de abril. Estamos trabalhando nesse sentido. Isso nos interessa porque o ingresso desses recursos vai nos ajudar na tarefa de promover o equilíbrio econômico e financeiro da empresa.

**- O leilão de Barra do Riacho também acontece em abril?**

- Nós queremos apressar muito, mas muito mesmo, o arrendamento dos três berços de Capuaba e o de Paul. E estamos argumentando junto ao Ministério dos Transportes e à nossa bancada federal que talvez seja conveniente conseguir recursos da União para investir mais na infra-estrutura de Barra do Riacho no sentido de tornar esse empreendimento mais atrativo para a iniciativa e garantir melhor preço nesse arrendamento.

**- Que quantia seria necessária para os investimentos em infra-estrutura?**

- Afé depende da política do proprietário dessa infra-estrutura, que é o Governo federal. Se a União se dispuser a investir mais nessa infra-estrutura, o arrendamento fica mais atrativo, porque vai exigir menos investimentos do arrendatário. Estaríamos arrendando um patrimônio mais valorizado, garantindo mais ingresso de receita para a Codesa. Trata-se de valorizar o patrimônio a ser arrendado. Pode parecer que se trata de transferência de recursos para a iniciativa privada, mas não é o caso, definitivamente. É o caso de valorizar o patrimônio a ser arrendado, o que determinaria uma valorização do arrendamento.

**- O senhor tem alguma sinalização positiva por parte do Governo federal na liberação de recursos para Barra do Riacho?**

- Diria que sinalização ainda não houve. O que houve foi uma receptividade muito boa por parte das autoridades do Ministério dos

timentos por parte do arrendatário de cerca de R\$ 180 milhões, sendo 50% nos três primeiros anos e 50% nos cinco anos seguintes.

**- Com os investimentos da União que o senhor reivindica para as obras de infra-estrutura, haveria a garantia de que o arrendatário colocaria o porto para funcionar no prazo previsto?**

- A idéia é que se o Governo federal, proprietário do porto, investir R\$ 150 milhões, ou R\$ 30 milhões, que seja, para executar a dragagem, esse tipo de coisa vai tornar o empreendimento mais atrativo porque exigirá do arrendatário um investimento menor. O ideal seria que o Governo federal tivesse caixa, disponibilidade até para concluir as instalações de Barra do Riacho e em seguida arrendar. A gente sabe que o Governo não tem tanta disponibilidade de recursos, mas talvez seja possível viabilizar toda a dragagem que poderia ser executada em paralelo. Já poderia se fazer o leilão de arrendamento com o compromisso de que o Governo federal em paralelo estabeleceria um cronograma para executar a dragagem.

**- Sua expectativa é que a res-**

**'NOSSOS PORTOS VÃO PERDER CARGAS PARA CONCORRENTES SE NÃO APRESSAREM PROCESSO DE PRIVATIZAÇÃO. EM OUTROS PORTOS EXISTEM TERMINAIS JÁ PRIVATIZADOS COM MAIOR CAPACIDADE DE COMPETIR E OFERECER MELHORES SERVIÇOS'**

**posta do Governo federal à sua reivindicação seja dada em que prazo?**

- Temos conversado com a bancada e acredito que estejam tratando desse assunto. Conversamos no Ministério dos Transportes com todos os parlamentares sobre isso e ao que me parece todos se sensibilizaram e se conscientizaram da importância desses investimentos para o nosso Estado. Uma possibilidade seria a inclusão do Espírito Santo, através destas obras portuárias, no Programa Brasil em Ação.

**- Enquanto o Governo federal não responde ao pedido de recursos a estratégia seria a de suspen-**

ção, para ver se é possível viabilizar esses recursos.

**- Esse adiamento do leilão não traria prejuízos ao Estado?**

- Acredito que não. Acho que estaríamos justamente tentando tornar mais atrativo esse empreendimento, tentando garantir que haja sucesso no leilão de arrendamento de Barra do Riacho, insisto, porque de Capuaba e Paul, nesses dois, nosso interesse é agilizar e fazer com que ocorra o mais rápido possível.

**- Se o arrendamento ocorrer em abril, conforme sua previsão, em quanto tempo ocorrerá a melhoria no desempenho desses berços, em termos de movimentação de cargas?**

- Naturalmente que a atividade portuária depende do desempenho do país como um todo, seja como importador seja como exportador. Mas com certeza há necessidade de priorizar as instalações. Aliás, este é o espírito da Lei 8.630 para que o porto público seja competitivo. O porto de Santos e o do Rio de Janeiro já privatizaram o terminal de contêineres e o Porto de Vitória tem que se preparar para conviver com esse ambiente de competitividade entre os portos. Vai acontecer, inclusive, competitividade intraportos porque pode ter um terminal de outro grupo empresarial. Vai haver concorrência não só entre portos, mas entre terminais num mesmo porto e entre terminais na mesma região econômica. Hoje o Porto de Vitória já convive com a concorrência do terminal de produtos diversificados (TPD) da Vale que está operando contêineres e operará com granéis em pouco tempo. Então temos que promover uma competitividade aqui também. E isso só com a iniciativa privada porque a máquina estatal está sem capacidade de investimentos. Para aumentar a eficiência do porto tem que haver investimento.

**- Como está a situação do Porto de Vitória em relação a Santos e Sepetiba. Está conseguindo ser competitivo ou vem perdendo espaço?**

- Fizemos comparações de nossas tarifas com Santos, Sepetiba, Itajaí e nossas tarifas ainda são competitivas, mas a tarifa por si só não determina sucesso. A capacidade de competição é determinada pela tarifa, qualidade de serviços, rapidez nos trabalhos de atracação e manobra, uma série de aspectos. É a própria operação portuária que exige rapidez e qualidade.

ção, para ver se é possível viabilizar esses recursos.

**- Os portos do Espírito Santo estão registrando queda na importação de automóveis, por conta da instalação de montadoras em outros Estados portuários. Tem como reverter esse quadro de perda?**

- Essa questão passa pela guerra fiscal entre os Estados. Temos aqui o Fundap, que é um fator que atrai movimentação para nossos portos. Nessa guerra os outros Estados estão doando uma série de benefícios para que as montadoras se instalem e no bojo desses benefícios existe uma reciprocidade. Dentro dessa reciprocidade, por parte dos beneficiários, consta a movimentação de cargas através dos portos desses respectivos Estados. Então estamos prevenido para este ano uma queda acentuada na movimentação de veículos.

**- A redução na importação de automóveis chegará a quanto?**

- Acho que vamos cair para cerca de 50%. No ano passado houve a importação de cerca de 200 mil veículos e estamos prevenido que neste ano caia para cerca de 100 mil unidades.

**- A Codesa tem uma estratégia para compensar essa perda?**

- A saída é apressar a privatização. Seria conveniente também que a gente pudesse melhorar os acessos ao nosso Estado. Temos a BR 101 em situação bastante desfavorável, a nossa ligação ferroviária ao Sul também é muito precária. Fala-se na Ferrovia Litorânea Sul que seria um fator para aumentar a facilidade para a chegada e saída de cargas a Vitória. Temos a BR 262 que está sendo restaurada, mas

não é uma rodovia de primeira classe. Tudo isso, os acessos, a guerra fiscal, a eficiência, as tarifas e a rapidez na operação são coisas que vão influenciar na movimentação de cargas.

**- Qual a expectativa da Codesa para esse ano em termos de**

nômico do país, dá para avançar em 10%. Ocorre que o aumento de movimentação de cargas no Porto de Vitória tem sido muito pequeno, quase inexistente. Nos últimos oito anos estamos movimentando cerca de 3 milhões anuais de toneladas. É certo que nesse meio tempo tivemos a entrada de Praia Mole, que tirou o movimento de produtos siderúrgicos, mas houve aumento de soja, mármore e granito e contêineres. Com o ingresso da iniciativa privada na operação, o incremento pode ser superior a 10%. A rigor, há quem diga que as instalações de Vitória, Paul e Capuaba, com investimentos, podem dobrar e até mesmo triplicar o volume de cargas movimentadas.

**- O senhor disse que a Codesa está há oito anos movimentando praticamente o mesmo volume anual de cargas. Qual a justificativa para esse quadro?**

- Crédito isso a dois fatores. Falta de investimento em equipamentos e instalações e a perda expressiva de algumas cargas, como produtos siderúrgicos, que representavam 900 mil toneladas/ano. Em 1993 foram movimentadas 900 mil toneladas de produtos siderúrgicos e em 1997 esse volume caiu para 190 mil toneladas. Essa perda teve que ser compensada por outras cargas.

**- No mês de janeiro deste ano a movimentação de cargas teve crescimento de 44% em comparação com janeiro do ano passado. Esses dados podem ser inter-**

**'SE A UNIÃO SE DISPUSER A INVESTIR EM INFRA-ESTRUTURA, O ARRENDAMENTO FICARÁ MAIS ATRATIVO PORQUE VAI EXIGIR MENOR INVESTIMENTO DO ARRENDATÁRIO. ESTARIAMOS ARRENDANDO UM PATRIMÔNIO MUITO MAIS VALORIZADO'**

**pretados como um bom desempenho para este ano?**

- A movimentação de apenas um mês não pode servir de parâmetro para a movimentação anual. A movimentação no mês de janeiro, nos últimos dez anos, oscilou muito. O mais correto é analisar a movimentação anual.

**- De quanto seria o aumento de capital?**

- Ainda não sabemos. Estamos analisando que essa medida seria uma saída para vencer essa dificuldade. Estamos em situação financeira difícil porque a receita hoje é menor que a despesa.

**- A Codesa está no prejuízo desde quando?**

- Está no prejuízo desde 1996 e a cada mês vem apresentando déficit operacional. Temos tido que recorrer à conta garantida - crédito especial - para saldar compromissos. Mesmo assim temos atrasados compromissos de INSS, PIS, Cofins.

**- O senhor disse que a situação da Codesa é difícil e complicada. Num quadro desse pode-se dizer que houve falta de zelo por parte da administração anterior?**

- Diria que não foi uma administração exitosa, não foi a mais feliz. Numa boa gestão não se chega a uma situação dessas. Mas não quero qualificar a administração que me antecedeu. Meu papel é trabalhar para recuperar a empresa.

**- O senhor constatou irregularidades?**

- Não e até porque esse não é o nosso papel. Nosso papel é o de promover uma gestão adequada. O papel de auditoria, de fiscalização está afeto a outras instâncias. Nosso papel não é de buscar responsáveis. É de administrar a empresa de forma mais adequada. E nisso estamos empenhados.

**- Qual é o déficit da empresa?**

- Em 1996 a Codesa apresentou prejuízo operacional de US\$ 3 milhões. Ela teve resultado operacional negativo de US\$ 3 milhões. Não está fechado ainda o ano de 1997, mas estamos estimando o prejuízo operacional em US\$ 1 milhão. O prejuízo contábil em 1997 deverá ser muito acentuado porque vamos fazer um provisionamento mais realista do contencioso.

**- Quantos funcionários tem a Codesa?**

- Tem 573 profissionais. Com o programa de arrendamento, o quadro será reduzido consideravelmente. O pessoal da área operacional, cerca de 250, vai ser absorvido pelo Ogmo, alguns serão absorvidos pelas empresas arrendatárias. A empresa vai implantar um programa de desligamento incentivado e vai tentar antecipar recursos do leilão para fazer uma transição sem problemas.