

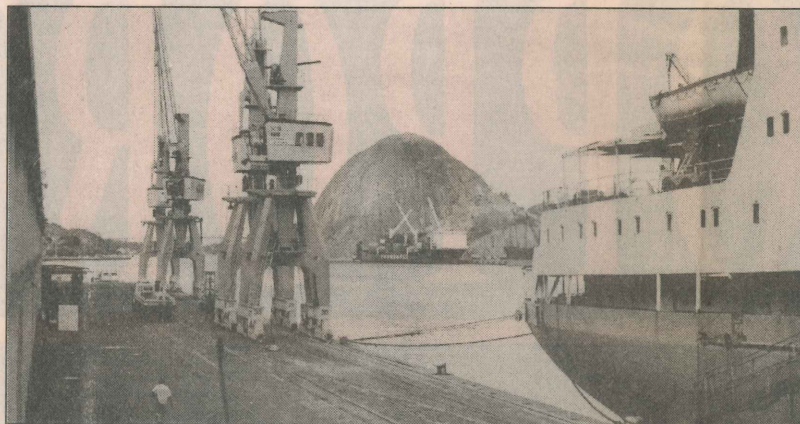
# Portos em fase de modernização

## As licitações para arrendamento de áreas estão em andamento em todo o País

por Rosana Hessel  
de Guarujá

Quatro anos após a implantação da Lei 8.630, de modernização dos portos, marcada por alguns avanços e retrocessos, ela começa a ser implantada na sua integridade em vários portos do País. Surge agora a figura do operador portuário, o Conselho de Autoridade Portuária (CAP), o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO). As licitações para arrendamento de área nos principais portos do país estão em andamento, e o porto organizado inicia a sua transformação em busca da modernidade, competitividade e principalmente redução dos custos.

“A iniciativa privada começa a investir em equipamentos, que impulsionarão o desenvolvimento dos portos”, comentou otimista o diretor do Departamento de Portos e Hidrovias (DPH), Paulo Antônio Dantas Da Rin, que participou da abertura do XII Encontro de Entidades Portuárias (Enep), iniciado ontem, no Guarujá. De acordo com o Ministério dos Transportes, há um comprometimento de US\$ 1 bilhão em investimentos da iniciativa privada nos portos brasileiros. A economia aquecida reflete nos portos os termômetros do mercado interno e externo. Osmar Luiz Rabelo de Oliveira, presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP),



destaca um crescimento de 32% no movimento de contêineres, entre 1998 e 1995. De acordo com ele, os terminais privativos receberam pouco dessa carga, que acabou passando em sua maioria, nos terminais públicos. Já os portos estão em transformação. No porto de Santos, 15 meses após o lançamento do Programa de Arrendamento e Parcerias (Proaps) da Companhia do Estado de São Paulo (Codesp), e o maior do País, tem 10 contratos assinados que garantem investimentos da ordem de US\$ 200 milhões. Outros 12 contratos estão em licitação e mais 28 em análise, informa a Codesp.

Entretanto, a estatal que administra o porto santista ainda está com o pires na mão. “Chega um determinado mo-

mento do processo que não dá para andar sozinho”, desabafa Marcelo de Azeredo, presidente da Codesp. Segundo ele, a estatal está com um passivo de US\$ 450 milhões, e precisa de ajuda urgente do governo para continuar com o processo de implementação da Lei dos Portos na totalidade. Azeredo lembra a necessidade do desligamento do pessoal de capatazia (mais de 2 mil trabalhadores) transferindo-os para o Órgão Gestor de Mão-de-Obra (OGMO).

No Rio de Janeiro, a Companhia Docas do estado (CDRJ), que administra os portos do Rio, Sepetiba, Angra, Niterói e Forno, prevê a transferência das operações totalmente para a iniciativa privada antes do final deste semestre, conta Mauro

Orofino Campos, presidente da CDRJ. O próximo passo da estatal é o lançamento do edital de concorrência para operação do Terminal de Carvão no próximo dia 26. A data final para o recebimento das propostas para o Terminal de Produtos Siderúrgicos é 28 de março. A empresa também está recebendo propostas para o terminal de Papel de Imprensa. A estimativa é reduzir, com a privatização, os custos entre 25 a 30%.

A companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), acaba de finalizar o programa de definição de área, que será apresentado para o Ministério dos Transportes, para, assim que for aprovado, iniciar as operações. A empresa espera aumentar em 20% a movimentação de cargas com a privatização, informa o diretor da Codesa José Carlos Guimarães.

O secretário estadual de Ciência e Tecnologia, Emerson Kapaz, ressalta a importância do porto para economia do estado e do processo de concessão. Entretanto, ele alerta para os termos dos contratos. “Eles têm que estar bem definidos, pois como os prazos das concessões são longos, atravessarão por vários governos”.

De acordo com Carlos Domingues, diretor da Associação Brasileira dos produtores de Café (Abecafé), os custos ainda não diminuíram a contento, pelo menos em Santos.