

Barra do Riacho será leiloado sem divisão

O porto será ofertado de uma vez aos investidores, ficando reservados só 5% da área para a instalação de um terminal de combustíveis

JOSÉ ANTÔNIO SARCINELLI

O porto de Barra do Riacho, em Aracruz, não será mais transferido em partes à iniciativa privada. A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e o Ministério dos Transportes recuaram na proposta original de arrendamento, que previa a divisão do porto em três áreas, e deverão leiloá-lo unificado. A área a ser ofertada, antes equivalente a 60% do porto, será ampliada em mais 302 mil metros quadrados, passando a corresponder a quase 95% da retroárea total. Será reservada apenas uma pequena fatia de 5%, que abrigará um terminal exclusivo para movimentação de combustíveis.

A reformulação do layout do porto foi admitida na última sexta-feira pelo assessor especial do Ministério dos Transportes e coordenador do Programa de Modernização Portuária junto ao Conselho Nacional de Desestatização (CND), Luiz Henrique Teixeira Baldez, ao final da audiência pública para o arrendamento de outro terminal público capixaba, o porto de Capuaba, ocorrida no auditório da Rede Gazeta. Com a mudança, Barra do Riacho terá de imediato um cais linear com mil metros de extensão e seis berços, específicos para a movimentação de contêineres e carga geral.

O motivo do recuo foi a posição do Governo do Estado, manifestada pelo governador Vitor Buaiz, durante a audiência pública promovida pela Codesa e Ministério dos Transportes, na véspera, com o objetivo de apresentar a modelagem de venda de Barra do Riacho aos investidores. Vitor criticou a oferta de apenas 60% da área do porto, afirmando que desta forma o terminal não seria competitivo, em relação aos demais portos brasileiros, além de não oferecer boa atratividade aos grupos interessados em implantar no local um grande terminal de contêineres.

O apoio dos empresários e dos

três senadores capixabas, entre eles o líder do Governo na casa, Elcio Álvares, à proposta de unificação das áreas também contribuiu para a revisão do projeto original de ocupação do porto. A posição

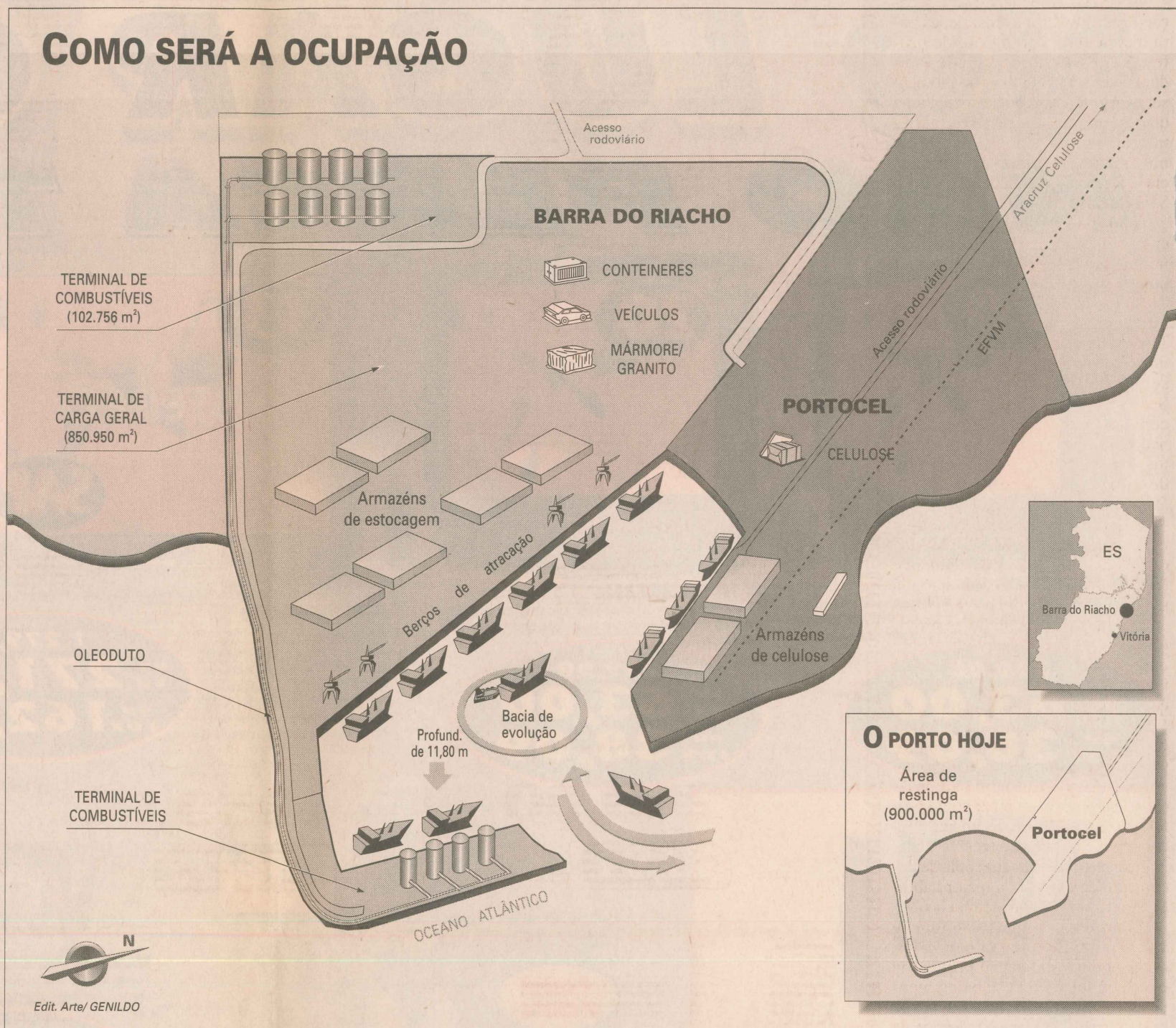
amanhã levará a proposta ao conhecimento do ministro Eliseu Padilha e que no decorrer desta semana deverá ser realizada uma reunião técnica entre a equipe do ministério, a Codesa e o Governo do Estado, para a definição de um novo e definitivo projeto de ocupação de Barra do Riacho. O encontro deverá ser realizado em Brasília, na sede do Ministério dos Transportes.

A reformulação da modelagem, conforme Baldez, é natural, dentro do processo de transferência dos portos brasileiros à iniciativa privada e que é por querer discutir o modelo com a sociedade que o ministério e a Codesa promoveram audiências públicas para os portos capixabas. "O nosso objetivo é arrendar os terminais e se o Estado e os investidores preferem um modelo diferente, não há porque não atendê-los", justificou.

PROJETO - O modelo de ocupação de Barra do Riacho, apresentado pela Codesa e Ministério dos Transportes, na audiência de quinta-feira, prevê a divisão do porto em três áreas, sendo que apenas uma delas - de 548,78 mil metros quadrados - seria licitada, para a implantação de um terminal de contêineres. Outra, de 302,17 mil metros quadrados, ficaria reservada para a futura expansão deste terminal e uma terceira, com 102,75 mil metros quadrados, abrigaria numa terceira etapa de ocupação do porto um terminal para combustíveis.

Dentro desta proposta, o porto seria operado por três grupos, sendo que as duas áreas para contêineres e carga geral teriam capacidade individual para três berços. O projeto contempla a primeira área a ser licitada com um cais de 700 metros e a segunda com outro de 450 metros, formando uma inflexão de 90 graus. Devido ao ângulo reto entre os dois cais, este modelo impediria a utilização de 50 metros de cada um deles.

A proposta do Estado, elaborada dentro da Câmara Estadual de Logística e Comércio Exterior, unifica as duas áreas destinadas à movimentação de contêiner e carga geral e elimina a inflexão, transformando



Mudança agrada investidores

O arrendamento de uma área unificada agradou aos potenciais candidatos ao porto de Barra do Riacho, por garantir uma maior rentabilidade sobre o investimento, a partir de maior movimentação de cargas, e por evitar

três segmentos de operação - carga geral, granéis líquidos e granéis sólidos -, existe um forte interesse no terminal de contêineres de Capuaba. A apresentação da modelagem de arrendamento deste último, ocorrida na

Barra do Riacho em um porto do tipo Hub (concentrador de cargas) e a modelagem proposta pela Codesa e Ministério dos Transportes não o capacita para isso". Sorensini vê o projeto do Governo do Estado, de unifi-

que o porto seja otimizado e não fragmentado.

CONCORRÊNCIA - Um dos principais candidatos a Barra do Riacho, a CVRD, também não viu com bon-

três senadores capixabas, entre eles o líder do Governo na casa, Elcio Álvares, à proposta de unificação das áreas também contribuiu para a revisão do projeto original de ocupação do porto. A posição da bancada de senadores foi relatada no encontro por um de seus integrantes, José Ignácio Ferreira. "O futuro da economia do Espírito Santo depende de um porto forte, capaz de concorrer com Sepetiba. A divisão enfraquece Barra do Riacho e tira do Estado a chance de ter um porto concentrador de cargas", afirmou o senador.

REUNIÃO – A revisão do layout de Barra do Riacho foi discutida pela diretoria da Codesa, Baldez e o secretário nacional de Transportes Aquaviários, Jorge Francisco Medauar, durante reunião realizada na noite de quinta-feira, na sede da Codesa, após a audiência de apresentação da modelagem do porto. Baldez disse que a proposta de fusão das áreas é viável e que a chance dela ser acatada pelo Ministério dos Transportes é muito grande. "Devemos rever o projeto original, adequando-o à proposta do Estado".

O representante do Ministério dos Transportes acrescentou que

A proposta de Estado, elaborada dentro da Câmara Estadual de Logística e Comércio Exterior, unifica as duas áreas destinadas à movimentação de contêiner e carga geral e elimina a inflexão, transformando os dois cais em apenas um, com extensão de mil metros lineares. A nova área, de 850,95 mil metros quadrados, correspondendo a cerca de 95% da área total, passa a ser o objeto da licitação. Os 5% restantes da retroárea – a fatia de 102,75 mil metros quadrados, destinada à movimentação de combustíveis –, permanecerá reservada, para arrendamento futuro.

Com esta mudança, o porto, na área destinada à movimentação de contêiner, será exclusivo de um único operador, o que elimina assim a possibilidade de competição interna, caso fosse mantida a divisão em três áreas. "O porto unificado reduz o custo do investimento e possibilita um retorno maior ao operador. Barra do Riacho passa assim a ser mais atrativo e a ter chances de se transformar em um terminal concentrador de cargas", afirmou um dos integrantes da Câmara Estadual de Logística e Comércio Exterior, responsável pela elaboração da proposta de novo layout do porto.

O arrendamento de uma área unificada agradou aos potenciais candidatos ao porto de Barra do Riacho, por garantir uma maior rentabilidade sobre o investimento, a partir de maior movimentação de cargas, e por evitar a competição interna. "A unificação das áreas torna o porto mais interessante", admitiu o assessor de desenvolvimento do Grupo Libra, Gustavo Pechy, ao final da audiência de apresentação da modelagem de venda, na última quinta-feira.

O Grupo Libra, que inaugura um novo terminal de carga geral no Porto de Santos, no próximo dia 10, concentra sua atuação no porto organizado do Rio de Janeiro. A empresa já disputou as licitações do Porto de Rio Grande, no Rio Grande do Sul, e avalia no momento as concessões portuárias no Espírito Santo e Paraná, segundo revelou o assessor. O interesse em Barra do Riacho foi anunciado em setembro último, pela vice-presidente do grupo, Celina Borges Torrealba Carpi, quando visitou as instalações do porto em companhia do ministro dos Transportes, Eliseu Padilha.

Fundado há 50 anos, o grupo opera com transporte e agenciamento marítimo e deverá faturar neste ano cerca de R\$ 300 milhões. Além de Barra do Riacho, para o qual o grupo já tem preparado um pré-projeto, que abriga

três segmentos de operação – carga geral, granéis líquidos e granéis sólidos –, existe um forte interesse no terminal de contêineres de Capuaba. A apresentação da modelagem de arrendamento deste último, ocorrida na manhã de anteontem, também foi acompanhada atentamente pelo assessor do grupo.

A unificação das áreas destinadas à movimentação de carga geral também agradou ao diretor da Coimex, Guilherme Sarcinelli, por ver na medida vantagens financeiras e operacionais para o futuro arrendatário. "Imagine a confusão que não vai dar, se for mantida a divisão das áreas, quando for feita a dragagem da segunda área, com a primeira já operando". O diretor admitiu que existe interesse da Coimex no projeto, porque o grupo é do ramo de comércio exterior e já está investindo na área portuária, com a construção de um terminal na foz do Rio Aribiri, em Vila Velha, junto ao Morro do Penedo.

CATEGORIA – A divisão em três áreas, de acordo com o secretário de Desenvolvimento Econômico de Aracruz, Luiz Sorensini, transforma Barra do Riacho em um porto de segunda categoria, incapaz de competir com Sepetiba e outros portos brasileiros. "Sempre desejamos transformar

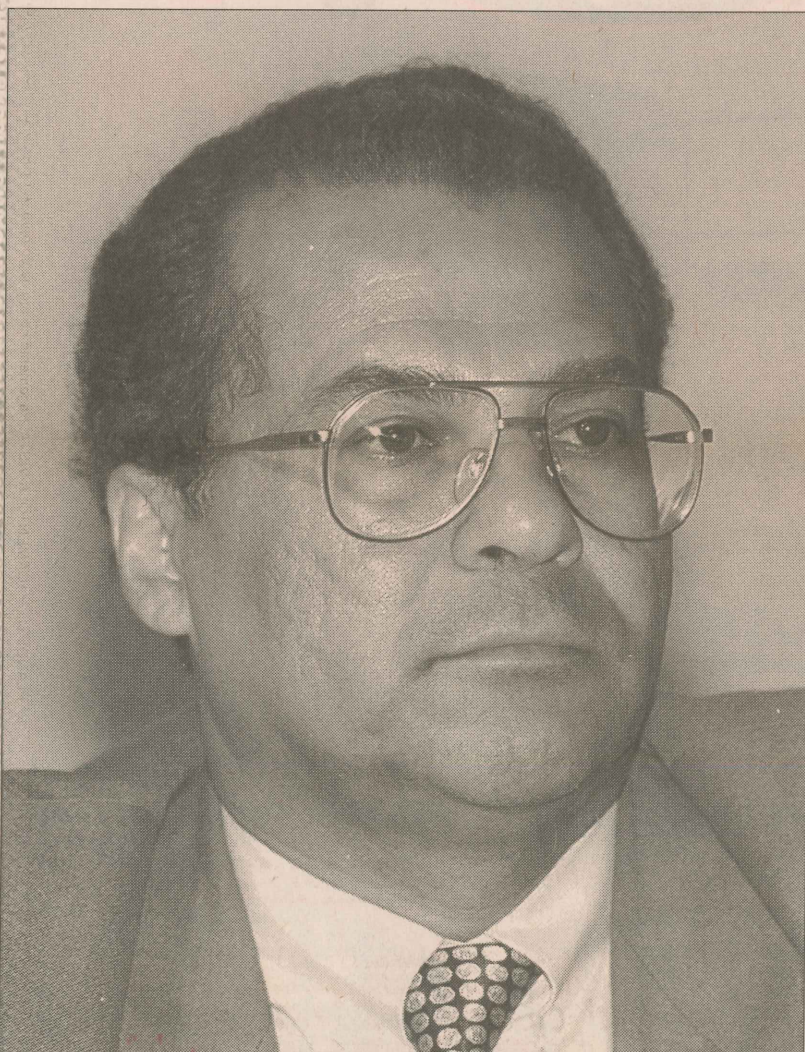
Barra do Riacho em um porto do tipo **Hub** (concentrador de cargas) e a modelagem proposta pela Codesa e Ministério dos Transportes não o capacita para isso". Sorensini vê o projeto do Governo do Estado, de unificação das áreas, como a melhor opção para o porto.

A Prefeitura de Aracruz, junto com a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD) e a Vitória Aduaneira foram responsáveis pela licitação do porto, na medida em que enviaram ofício à Codesa solicitando o arrendamento do terminal. Sorensini disse que apesar de a ocupação do porto alavancar a economia do município, a Prefeitura não participará da licitação. "Queremos que o porto seja viabilizado, mas de forma que atraia cargas e investimentos para a região". Ele revelou que para dar suporte a Barra do Riacho, a prefeitura disponibilizou uma área de 7 milhões de metros quadrados, situada a apenas sete quilômetros ao norte do porto, para a implantação de um centro industrial, e pretende viabilizar a construção de um aeroporto entre a cidade e o porto, para transporte de passageiros e cargas. Com toda esta nova infra-estrutura, somada à ferrovia da CVRD que já corta a região, o secretário entende que o potencial de alavancagem econômica do município é grande, desde

que o porto seja otimizado e não fragmentado.

CONCORRÊNCIA – Um dos principais candidatos a Barra do Riacho, a CVRD, também não viu com bons olhos a divisão do porto. A modelagem original, conforme afirmou o gerente de Comunicação Empresarial, Alberto Fontana, ao final da audiência pública de apresentação dos termos de referência para a concessão do porto, ocorrida na última quinta-feira, "é desinteressante". Mesmo assim disse que a empresa iria estudar as condições e o custo do arrendamento, para avaliar a viabilidade de participar da licitação.

Fontana destacou que a licitação em separado de três áreas é um modelo ruim, porque cria dificuldades operacionais, além de não minimizar os custos com a implantação do cais e toda a superestrutura (equipamentos e armazéns). Outro fator de desestímulo aos investidores é a concorrência que passa a existir dentro de uma mesma área portuária. A proposta de unificação das áreas, apresentada pelo Governo do Estado no encontro, segundo disse, é mais interessante e vai ao encontro do conceito de transformar Barra do Riacho em um porto concentrador de cargas, que é o mesmo defendido pela Vale.



Chico Guedes

AGRADO
Baldez: mudança no 'layout' do terminal para atender Estado e empresários

Preço mínimo de venda sobe para 16 milhões

A unificação das áreas de Barra do Riacho vai alterar o preço mínimo de arrendamento, de R\$ 9,95 milhões. De acordo com o assessor especial do Ministério dos Transportes e coordenador do Programa de Modernização Portuária junto ao Conselho Nacional de Desestatização (CND), Luiz Henrique Teixeira Baldez, o valor mínimo, na abertura do leilão, deverá ser elevado para cerca de R\$ 16 milhões.

A mudança no preço, segundo explicou, se deve basicamente ao aumento da área a ser ofertada, que de 548,78 mil passará para 850,95 mil metros quadrados. "A área foi acrescida em quase 50% e o preço vai subir na mesma proporção", afirmou. O preço anterior, referente à taxa pela ocupação da área, equivalia a R\$ 0,25 por metro quadrado, e este mesmo valor será usado para o cálculo do novo lance mínimo.

EXIGÊNCIAS – As condições para a licitação são as mesmas divulgadas na última quinta-feira, durante audiência pública ocorrida no auditório da **Rede Gazeta**. Poderão disputar Barra do Riacho empresas nacionais e estrangeiras, individualmente ou através de consórcio. O vencedor de-

verá criar uma Sociedade de Propósito Especial (SPE), num prazo de 90 dias após a assinatura do contrato. A SPE pode ter a participação de fundos de pensão, limitada a 25%, e de entidades estatais, até 10%.

Além do valor mínimo, que será pago em parcelas, o arrendatário deverá recolher, por ano, taxa adicional sobre a mercadoria movimentada, sendo R\$ 10,00 por contêiner, R\$ 1,20 por tonelada de carga geral e mais R\$ 0,30 por m²/mês pela área de uso efetivo. A construção do porto será arcada pelo investidor e a obra deverá ser concluída num prazo de três anos. Durante a fase de construção do terminal, o arrendatário ficará isento do pagamento.

A modelagem prevê ainda, à cargo do arrendatário, o custo com a dragagem e o aterro. Estas investimentos estão estimados em cerca de R\$ 100 milhões. A proposta do Estado, de que, a exemplo do porto fluminense de Sepetiba, a dragagem seja executada pela companhia docas, com financiamentos da União, só será viabilizada se houver pressão política das lideranças regionais, junto à equipe econômica do Governo federal.

Transferência deverá ser feita só em janeiro

O leilão de arrendamento, previsto para ocorrer ainda neste ano, deverá ser realizado na Bolsa de Valores do Rio de Janeiro somente em janeiro do próximo ano. O secretário nacional de Transportes Aquaviários, Jorge Francisco Medauar, explicou que este atraso se deve ao fato de a modelagem aprovada pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND) prever a abertura do leilão num prazo de 60 dias após a publicação do edital. Segundo o secretário, o edital será publicado na segunda quinzena deste mês, o que impede a realização do leilão ainda neste ano.

Como o edital ainda não foi publicado, o assessor especial do Ministério dos Transportes, Luiz Henrique Teixeira Baldez, disse que a alteração no preço mínimo, a partir da nova configuração do porto, não atrasará a publicação do edital porque a modelagem não foi alterada, necessitando de nova homologação do CND. Ele também entende que, sob o aspecto legal, não é necessária a convocação de nova audiência pública. Mas admitiu a possibilidade de ser realizada outra audiência, desde que o ministério entenda co-

mo importante discutir as mudanças de **layout** com os investidores.

PATRIMÔNIO – Os grupos ou consórcios interessados em Barra do Riacho terão que se qualificar na Bolsa do Rio, conforme manual de instruções elaborado pela instituição. Em caso de consórcio, será exigida a comprovação de patrimônio líquido de R\$ 1,29 milhão e de empresas isoladas e R\$ 950 mil. Os candidatos deverão apresentar, entre outros documentos, projeto básico das instalações e equipamentos, obedecendo o **layout** básico definido pela Codesa e Ministério dos Transportes, e cronograma de execução das obras e instalações, para implantação parcial e completa do projeto.

A participação no leilão se dará através de corretoras habilitadas pela Bolsa e os lances deverão ser apresentados de viva voz, a partir do preço mínimo pré-estabelecido. A operação do porto se dará dentro da legislação que regulamenta o setor, o que obriga o arrendatário a utilizar mão-de-obra avulsa, recrutada junto ao Órgão Gestor de Mão-de-Obra (Ogmo).