

Arrendamento de Barra do Riacho

0 AJ12874
Eduardo Guerra

A grande preocupação que permeia hoje a comunidade portuária é o desfecho do processo de arrendamento do Porto de Barra do Riacho, devido a interferências políticas e monopolistas de empresas que pretendem fazer daquele porto uma reserva de mercado.

A CVRD requereu o arrendamento de todo o Porto de Barra do Riacho, com 900 mil metros quadrados, para a construção de três berços de atracação. Ao se confirmar esta ocupação com área de três berços, certamente haverá um subaproveitamento daquela área e a cartelização de suas instalações, impedindo que os demais operadores portuários e empresas do setor possam ali também desenvolver suas atividades econômicas.

Há cerca de seis meses (22/8/96), foi deflagrado pela Codesa o processo licitatório para o arrendamento de Barra do Riacho, com a realização de audiência pública bastante divulgada nos principais jornais do país, com ampla participação da comunidade portuária e sociedade em geral. Nesta audiência foram apresentados pela Codesa os parâmetros básicos para a concorrência pública, entre os quais o desmembramento do porto em duas áreas, a fim de garantir um ambiente concorrencial e induzir a competitividade entre os operadores portuários. Uma

forma de reduzir os custos portuários, de acordo com a Lei 8.630. Inclusive, o próprio Governo do Estado manifestou, por escrito, no Conselho de Administração da Codesa, através do secretário dos Transportes, Fernando Betarello, sua posição contrária ao monopólio que "certamente resultaria na prática de abusividade de preço e tratamento privilegiado a usuários com cargas de interesse do arrendatário".

Decorridos cerca de seis meses da audiência pública, a licitação ainda não foi realizada devido a pressões feitas pela CVRD e políticos pouco comprometidos com a questão portuária do Estado. A Vale não quer o desmembramento do porto. A empresa diz ser necessária toda

a área de Barra do Riacho, "o triplo da área do Porto de Capuaba", para a construção de um porto concentrador de cargas. A estatal ainda quer a redução dos preços estabelecidos para a concorrência pública, sob a argumentação de ser necessária a prática de preços internacionais. Vale lembrar que no arrendamento do Porto do Rio Grande, cuja licitação ocorreu recentemente, os vencedores ofereceram preços para

a movimentação de contêineres cerca de quatro vezes superior aos preços propostos pela Codesa na audiência pública.

Chamo a atenção da Codesa, do Conselho de Autoridade Portuária e do Tribunal de Contas da União para a pressão, amplamente divulgada pela imprensa, que vem sendo feita neste processo de licitação pública, principalmente considerando que a parte interessada está em vias de ser privatizada. Afinal, um processo licitatório público deve ser isento e ocorrer sem qualquer tipo de interferência.

O subaproveitamento de Barra do Riacho com apenas três berços de atracação irá gerar poucos benefícios para o Estado e número reduzido de empregos. Para com-

provar a veracidade desta afirmação, basta observar que Portocel, também localizado em Barra do Riacho, com dois berços de atracação, tem apenas 100 empregados e gerou impostos muito aquém do que poderá ser gerado com a ocupação racional daquele porto. É uma farsa pensar que a construção de apenas três berços na Barra do Riacho iria criar mais de dois mil empregos como al-

guns "Messias" têm prometido.

O efeito Setpetiba será mais bem-enfrentado se alguns membros de nossa bancada política no Congresso Nacional, ao invés de ficarem brigando apenas por indicações políticas, se empenharem com mais convicção na defesa dos interesses portuários do Estado, buscando recursos que possam modernizar as instalações e equipamentos da Codesa.

Hoje, as informações sobre os outros portos são de deixar qualquer capixaba envergonhado. Enquanto para Vitória conseguimos incluir no orçamento deste ano R\$ 8,1 milhões, o Rio vai levar R\$ 180 milhões. Santos anda negociando diretamente com o Banco Mundial algo em torno de R\$ 500 milhões, e em Rio Grande (RS), nos últimos dois anos, o porto foi beneficiado com R\$ 85 milhões. Para 97, os recursos são da ordem de R\$ 50 milhões.

Em vista de tudo isso, é preciso criar com urgência, aqui no Espírito Santo, um ambiente onde toda a comunidade portuária e a nossa bancada tenham condições de agir com transparência para dar respostas à sociedade capixaba, uma vez que a economia do nosso Estado gira basicamente em torno do comércio exterior.

Eduardo Guerra é presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária-ES

*'As informações
que vêm de outros
portos são de
deixar qualquer
capixaba envergonhado'*
