

Vale quer Barra do Riacho para enfrentar Sepetiba

Foto de divulgação

112878
José Antônio Sarcinelli

O Porto de Barra do Riacho, em Aracruz, pode vir a ser o principal concorrente de Sepetiba. Pelo menos é o que pretende a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que vai disputar o terminal com outros grupos, dentro do processo de arrendamento que está sendo promovido pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A meta da estatal é investir US\$ 70 milhões em cais e equipamentos, para fazer de Barra do Riacho um porto eficiente e competitivo e transformá-lo, dessa forma, na principal porta de entrada e saída de cargas do país.

— Queremos sair na frente de Sepetiba —, admitiu o superintendente do Porto de Tubarão, Eugênio Mamede. “Os recursos já estão reservados e o projeto bem avançado. Se vencermos a licitação, deveremos iniciar as obras imediatamente”, garantiu. O porto fluminense de Sepetiba por enquanto abriga apenas um terminal, que dá suporte às exportações e importações da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Mas em breve estará recebendo investimentos de R\$ 150 milhões para dotá-lo de mais berços operadores de minerais. Igual quantia deverá ser injetada a médio prazo, para fazer de Sepetiba um porto movimentador de carga geral.

Neste aspecto, Barra do Riacho se assemelha a Sepetiba, já que conta com apenas um terminal — Portocel —, que opera as cargas da Aracruz Celulose e Cenibra. A diferença, conforme destacou o superintendente da Vale, é que o porto de Aracruz já está com as obras de infra-estrutura concluídas. Sepetiba, ao contrário, ainda tem que investir em dragagem e construção de piers. “Como deveremos estar em condições de operar vários tipos de cargas antes de Sepetiba, temos todas as chances de firmar o porto capixaba no mercado e enfrentar a ameaça de Sepetiba”, prevê Mamede.

Disputa

Além da CVRD, Vitória Aduaneira e Prefeitura de Aracruz deverão apresentar proposta de arrendamento para Barra do Riacho. Esta segunda empresa e o órgão já enviaram pedido oficial de abertura de licitação à Codesa. O preço para o arrendamento, anunciado na última semana, pela doca capixaba, para Mamede, está acessível. O valor fixado leva em conta a área ocupada e o volume de cargas movimentadas. Por metro quadrado ocupado, será cobrado R\$ 0,20 no primeiro ano, R\$ 0,30 no segundo, R\$ 0,40 no terceiro e R\$ 0,60 a partir do quarto ano.

Por cada contêiner a ser movimentado no local, a Codesa quer receber R\$ 8,00 e por cada tonelada de carga geral mais R\$ 1,00. O adicional

tá parado há 20 anos. Agora queremos dinamizá-lo. Por isto queremos disputar o arrendamento”, frisou. Os preços fixados pela Codesa, para a locação da área, na avaliação dele, não vão afugentar os investidores.

Soresini afirmou que a Prefeitura de Aracruz vai procurar outros interessados para formar um consórcio. Mas se por ventura fracassar, disputará sozinho o porto. Recursos para isso, segundo o secretário, não vão faltar. “Vamos recorrer a financiamentos, se necessário”. Conforme disse, o município quer ser o agente catalizador do processo de ocupação de Barra do Riacho, devido ao impacto de sua expansão na economia da região.

Para a Vitória Aduaneira, Barra do Riacho representa a complementação de atividades na área de comércio exterior. O grupo possui várias empresas que atuam nas áreas de turismo, terminal retroportuário, transporte, comércio exterior. “Só não temos ainda um porto”, revelou o presidente do grupo Natalino Marchiori. O projeto da Vitória Aduaneira envolve a operação de apenas um berço. O aumento na escala — a licitação deverá envolver oito berços — preocupa o empresário. “Já não sei se vamos poder disputar”, admitiu.

Potencial

Barra do Riacho opera por ano cerca de 1,5 milhão de toneladas, praticamente a totalidade de celulose. Para o superintendente da Vale, o potencial de novas cargas é grande. Primeiro, pelas mercadorias que poderão chegar ao Estado, por ferrovia, vindo da região central do país. Segundo, pelo desembarque de produtos originários do exterior, para internação no país. “O porto pode agregar mais cargas ao complexo capixaba, a partir do momento em que oferecer serviços ágeis e a um custo competitivo”.

Segundo Mamede, as 100 milhões de toneladas movimentadas anualmente pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) não representam a totalidade de seu potencial. “Existe uma demanda ainda não atendida que pode incrementar ainda mais o volume de cargas na ferrovia”. Além de grãos, carga geral, o superintendente acredita que há espaços ainda para serem operados produtos siderúrgicos originários de outras empresas que não as que administram o consórcio de Praia Mole — CST, Açominas e Usiminas.

Os 800 mil metros quadrados de área do porto, segundo Mamede, representam um espaço suficiente para movimentar por ano um milhão de contêineres. Para se ter uma idéia da grandeza deste número, citou que é o total que o país movimenta de contêineres por ano. Ou seja, só Barra do Riacho é capaz de duplicar a movimentação brasileira. Este pró-



O Porto de Barra do Riacho tem potencial para duplicar a movimentação de cargas containerizadas do país, com 800 mil metros quadrados de área disponível

Ministério descarta estadualização

A proposta defendida pela equipe do governador Vitor Buaiç, de estadualização dos portos capixabas, não está definitivamente nos planos do Ministério dos Transportes. “Pelo menos não no momento”, afirmou o assessor do gabinete do Ministério dos Transportes, Luiz Henrique Baldez. Segundo ele, a meta agora é transferir as operações portuárias para a iniciativa privada, limitando as companhias docas ao papel de fiscalização e gestão do patrimônio.

Baldez explicou que a

O patrimônio portuário e as companhias docas continuarão pertencendo à União”.

Decreto

O assessor revelou que o presidente Fernando Henrique Cardoso assinou um decreto (publicado no **Diário Oficial da União**, no último dia 30 de agosto), incluindo várias companhias docas, entre elas da Codesa, no Programa Nacional de Desestatização (PND). Esse decreto, segundo Baldez, criou margem para interpretações distorcidas, mas ele simplesmente visou a dar susten-

dos portos, o Governo precisaria realizar uma série de investimentos. Como não há recursos orçamentários para isso, a alternativa é o arrendamento. “Quem arrendar os portos terá que realizar os investimentos”, frisou.

A proposta de estadualização dos portos capixabas chegou ao ministério dos Transportes por vias indiretas. “Ouvimos falar que o Governo do Espírito Santo quer a estadualização. Mas não recebemos nenhum pedido formal neste sentido. No momento não dá para discutir este tema, porque esta-

Editais devem sair no dia 20

O edital estabelecendo preços e condições para o arrendamento de Barra do Riacho deverá ser publicado no **Diário Oficial da União** por volta do próximo dia 20 de outubro. “O preço e as condições já estão definidos. Falta apenas o Conselho de Administração homologar os números”, revelou o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Afonso Celso Andára da Silva. A reunião do Conselho de Administração da Codesa está marcada para terça-feira.

Andára informou que tão logo o Conselho aprove os preços e as condições, a Codesa remeterá a decisão ao Ministério dos Transportes, em Brasília, para que

que pretende a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que vai disputar o terminal com outros grupos, dentro do processo de arrendamento que está sendo promovido pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A meta da estatal é investir US\$ 70 milhões em cais e equipamentos, para fazer de Barra do Riacho um porto eficiente e competitivo e transformá-lo, dessa forma, na principal porta de entrada e saída de cargas do país.

— Queremos sair na frente de Sepetiba —, admitiu o superintendente do Porto de Tubarão, Eugênio Mamede. “Os recursos já estão reservados e o projeto bem avançado. Se vencermos a licitação, deveremos iniciar as obras imediatamente”, garantiu. O porto fluminense de Sepetiba por enquanto abriga apenas um terminal, que dá suporte às exportações e importações da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Mas em breve estará recebendo investimentos de R\$ 150 milhões para dotá-lo de mais berços operadores de minerais. Igual quantia deverá ser injetada a médio prazo, para fazer de Sepetiba um porto movimentador de carga geral.

Neste aspecto, Barra do Riacho se assemelha a Sepetiba, já que conta com apenas um terminal — Portocel —, que opera as cargas da Aracruz Celulose e Cenibra. A diferença, conforme destacou o superintendente da Vale, é que o porto de Aracruz já está com as obras de infra-estrutura concluídas. Sepetiba, ao contrário, ainda tem que investir em dragagem e construção de piers. “Como deveremos estar em condições de operar vários tipos de cargas antes de Sepetiba, temos todas as chances de firmar o porto capixaba no mercado e enfrentar a ameaça de Sepetiba”, prevê Mamede.

Disputa

Além da CVRD, Vitória Aduaneira e Prefeitura de Aracruz deverão apresentar proposta de arrendamento para Barra do Riacho. Esta segunda empresa e o órgão já enviaram pedido oficial de abertura de licitação à Codesa. O preço para o arrendamento, anunciado na última semana, pela doca capixaba, para Mamede, está acessível. O valor fixado leva em conta a área ocupada e o volume de cargas movimentadas. Por metro quadrado ocupado, será cobrado R\$ 0,20 no primeiro ano, R\$ 0,30 no segundo, R\$ 0,40 no terceiro e R\$ 0,60 a partir do quarto ano.

Por cada contêiner a ser movimentado no local, a Codesa quer receber R\$ 8,00 e por cada tonelada de carga geral mais R\$ 1,00. O adicional na movimentação de grãos é R\$ 0,40 por tonelada e na de grãos líquidos R\$ 0,20. “A área técnica da Vale já está analisando estes preços e é bem provável que façamos um lance pelo porto”. O superintendente de Tubarão admitiu ainda a possibilidade da estatal se unir aos outros pretendentes e formar um consórcio único para a operação do porto.

O secretário de Indústria e Comércio da Prefeitura de Aracruz, Luiz Soaresini, revelou que Barra do Riacho constitui o vetor para um novo ciclo de desenvolvimento da economia do município. “Este porto es-

soresini afirmou que a Prefeitura de Aracruz vai procurar outros interessados para formar um consórcio. Mas se por ventura fracassar, disputará sozinha o porto. Recursos para isso, segundo o secretário, não vão faltar. “Vamos recorrer a financiamentos, se necessário”. Conforme disse, o município quer ser o agente catalizador do processo de ocupação de Barra do Riacho, devido ao impacto de sua expansão na economia da região.

Para a Vitória Aduaneira, Barra do Riacho representa a complementação de atividades na área de comércio exterior. O grupo possui várias empresas que atuam nas áreas de turismo, terminal retroportuário, transporte, comércio exterior. “Só não temos ainda um porto”, revelou o presidente do grupo Natalino Marchiori. O projeto da Vitória Aduaneira envolve a operação de apenas um berço. O aumento na escala — a licitação deverá envolver oito berços — preocupa o empresário. “Já não sei se vamos poder disputar”, admitiu.

Potencial

Barra do Riacho opera por ano cerca de 1,5 milhão de toneladas, praticamente a totalidade de celulose. Para o superintendente da Vale, o potencial de novas cargas é grande. Primeiro, pelas mercadorias que poderão chegar ao Estado, por ferrovia, vindo da região central do país. Segundo, pelo desembarque de produtos originários do exterior, para internação no país. “O porto pode agregar mais cargas ao complexo capixaba, a partir do momento em que oferecer serviços ágeis e a um custo competitivo”.

Segundo Mamede, as 100 milhões de toneladas movimentadas anualmente pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) não representam a totalidade de seu potencial. “Existe uma demanda ainda não atendida que pode incrementar ainda mais o volume de cargas na ferrovia”. Além de grãos, carga geral, o superintendente acredita que há espaços ainda para serem operados produtos siderúrgicos originários de outras empresas que não as que administram o consórcio de Praia Mole — CST, Açominas e Usiminas.

Os 800 mil metros quadrados de área do porto, segundo Mamede, representam um espaço suficiente para movimentar por ano um milhão de contêineres. Para se ter uma idéia da grandeza deste número, citou que é o total que o país movimenta de contêineres por ano. Ou seja, só Barra do Riacho é capaz de duplicar a movimentação brasileira. Este número, no entanto, é o potencial para toda a área do porto. Mamede acredita que a médio prazo é possível chegar a 300 mil contêineres, o que é um número “nada desprezível”.

— O projeto da Vale para Barra do Riacho é amplo. A empresa quer fazer dele um porto de transbordo. Ou seja, as cargas destinadas ao país chegariam a Aracruz, para depois, por terra ou mesmo mar, fluir para o destino final. De Barra do Riacho sairiam rotas para os demais portos brasileiros e também para o Mercosul. Este é o marketing de Sepetiba. E vamos atuar dentro desta mesma linha.



O Porto de Barra do Riacho tem potencial para duplicar a movimentação de cargas containerizadas do país, com 800 mil metros quadrados de área disponível

Ministério descarta estadualização

A proposta defendida pela equipe do governador Vitor Buaiç, de estadualização dos portos capixabas, não está definitivamente nos planos do Ministério dos Transportes. “Pelo menos não no momento”, afirmou o assessor do gabinete do Ministério dos Transportes, Luiz Henrique Baldez. Segundo ele, a meta agora é transferir as operações portuárias para a iniciativa privada, limitando as companhias docas ao papel de fiscalização e gestão do patrimônio.

Baldez explicou que a transferência das operações não se dará através da forma clássica de privatização, que é a venda das ações das companhias docas na bolsa de valores, como ocorreu com as siderúrgicas e ocorrerá agora com a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). “A orientação do Ministério dos Transportes é que sejam feitos arrendamentos de berços e áreas, nos portos públicos.

O patrimônio portuário e as companhias docas continuarão pertencendo à União”.

Decreto

O assessor revelou que o presidente Fernando Henrique Cardoso assinou um decreto (publicado no **Diário Oficial da União**, no último dia 30 de agosto), incluindo várias companhias docas, entre elas da Codesa, no Programa Nacional de Desestatização (PND). Esse decreto, segundo Baldez, criou margem para interpretações distorcidas, mas ele simplesmente visou a dar sustentação jurídica ao programa de arrendamento. O programa será executado diretamente pelas companhias docas. O Ministério dos Transportes ficará na supervisão.

O arrendamento de Barra do Riacho, no contexto do programa do ministério, conforme Baldez, é legítimo, porque conta com autorização prévia do órgão. “Para melhorar a eficiência

dos portos, o Governo precisaria realizar uma série de investimentos. Como não há recursos orçamentários para isso, a alternativa é o arrendamento. “Quem arrendar os portos terá que realizar os investimentos”, frisou.

A proposta de estadualização dos portos capixabas chegou ao ministério dos Transportes por vias indiretas. “Ouvimos falar que o Governo do Espírito Santo quer a estadualização. Mas não recebemos nenhum pedido formal neste sentido. No momento não dá para discutir este tema, porque estamos concentrados nos arrendamentos”. Baldez acrescentou que técnicos do Ministério dos Transportes estão percorrendo várias companhias docas, para discutir o cronograma de arrendamentos. A Codesa, segundo disse, também será visitada e a expectativa é de que terminado o arrendamento de Barra do Riacho, sejam agendados os arrendamentos de Vitória e Vila Velha (Capuaba).

Edital deve sair no dia 20

O edital estabelecendo preços e condições para o arrendamento de Barra do Riacho deverá ser publicado no **Diário Oficial da União** por volta do próximo dia 20 de outubro. “O preço e as condições já estão definidos. Falta apenas o Conselho de Administração homologar os números”, revelou o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Afonso Celso Andára da Silva. A reunião do Conselho de Administração da Codesa está marcada para terça-feira.

Andára informou que tão logo o Conselho aprove os preços e as condições, a Codesa remeterá a decisão ao Ministério dos Transportes, em Brasília, para que o órgão promova a publicação. As regras são simples, segundo o dirigente. “A vencedora terá que garantir investimentos e movimentação mínima, para operar os terminais”.

A escolha recairá sobre quem oferecer o melhor lance, em cima dos preços mínimos. As propostas devem ser envelopadas e enviadas à diretoria da Codesa. O prazo para o envio do material é de 30 dias após a publicação do edital. Andára prevê a abertura dos envelopes por volta do dia 20 de novembro.

Vale quer Barra do Riacho para enfrentar Sepetiba

112878
José Antônio Sarcinelli

O Porto de Barra do Riacho, em Aracruz, pode vir a ser o principal concorrente de Sepetiba. Pelo menos é o que pretende a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), que vai disputar o terminal com outros grupos, dentro do processo de arrendamento que está sendo promovido pela Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A meta da estatal é investir US\$ 70 milhões em cais e equipamentos, para fazer de Barra do Riacho um porto eficiente e competitivo e transformá-lo, dessa forma, na principal porta de entrada e saída de cargas do país.

— Queremos sair na frente de Sepetiba —, admitiu o superintendente do Porto de Tubarão, Eugênio Mamede. “Os recursos já estão reservados e o projeto bem avançado. Se vencermos a licitação, deveremos iniciar as obras imediatamente”, garantiu. O porto fluminense de Sepetiba por enquanto abriga apenas um terminal, que dá suporte às exportações e importações da Companhia Siderúrgica Nacional (CSN). Mas em breve estará recebendo investimentos de R\$ 150 milhões para dotá-lo de mais berços operadores de minerais. Igual quantidade deverá ser injetada a médio prazo, para fazer de Sepetiba um porto movimentador de carga geral.

Neste aspecto, Barra do Riacho se assemelha a Sepetiba, já que conta com apenas um terminal — Portocel —, que opera as cargas da Aracruz Celulose e Cenibra. A diferença, conforme destacou o superintendente da Vale, é que o porto de Aracruz já está com as obras de infra-estrutura concluídas. Sepetiba, ao contrário, ainda tem que investir em dragagem e construção de piers. “Como deveremos estar em condições de operar vários tipos de cargas antes de Sepetiba, temos todas as chances de firmar o porto capixaba no mercado e enfrentar a ameaça de Sepetiba”, prevê Mamede.

Disputa

Além da CVRD, Vitória Aduaneira e Prefeitura de Aracruz deverão apresentar proposta de arrendamento para Barra do Riacho. Esta segunda empresa e o órgão já enviaram pedido oficial de abertura de licitação à Codesa. O preço para o arrendamento, anunciado na última semana, pela doca capixaba, para Mamede, está acessível. O valor fixado leva em conta a área ocupada e o volume de cargas movimentadas. Por metro quadrado ocupado, será cobrado R\$ 0,20 no primeiro ano, R\$ 0,30 no segundo, R\$ 0,40 no terceiro e R\$ 0,60 a partir do quarto ano.

Por cada contêiner a ser movimentado no local, a Codesa quer receber R\$ 8,00 e por cada tonelada de carga geral mais R\$ 1,00. O adicio-

o tá parado há 20 anos. Agora queremos dinamizá-lo. Por isto queremos disputar o arrendamento”, frisou. Os preços fixados pela Codesa, para a locação da área, na avaliação dele, não vão afugentar os investidores.

Soresini afirmou que a Prefeitura de Aracruz vai procurar outros interessados para formar um consórcio. Mas se por ventura fracassar, disputará sozinho o porto. Recursos para isso, segundo o secretário, não vão faltar. “Vamos recorrer a financiamentos, se necessário”. Conforme disse, o município quer ser o agente catalizador do processo de ocupação de Barra do Riacho, devido ao impacto de sua expansão na economia da região.

Para a Vitória Aduaneira, Barra do Riacho representa a complementação de atividades na área de comércio exterior. O grupo possui várias empresas que atuam nas áreas de turismo, terminal retroportuário, transporte, comércio exterior. “Só não temos ainda um porto”, revelou o presidente do grupo Natalino Marchiori. O projeto da Vitória Aduaneira envolve a operação de apenas um berço. O aumento na escala — a licitação deverá envolver oito berços — preocupa o empresário. “Já não sei se vamos poder disputar”, admitiu.

Potencial

Barra do Riacho opera por ano cerca de 1,5 milhão de toneladas, praticamente a totalidade de celulose. Para o superintendente da Vale, o potencial de novas cargas é grande. Primeiro, pelas mercadorias que poderão chegar ao Estado, por ferrovia, vindo da região central do país. Segundo, pelo desembarque de produtos originários do exterior, para internação no país. “O porto pode agregar mais cargas ao complexo capixaba, a partir do momento em que oferecer serviços ágeis e a um custo competitivo”.

Segundo Mamede, as 100 milhões de toneladas movimentadas anualmente pela Estrada de Ferro Vitória a Minas (EFVM) não representam a totalidade de seu potencial. “Existe uma demanda ainda não atendida que pode incrementar ainda mais o volume de cargas na ferrovia”. Além de grãos, carga geral, o superintendente acredita que há espaços ainda para serem operados produtos siderúrgicos originários de outras empresas que não as que administram o consórcio de Praia Mole — CST, Açominas e Usiminas.

Os 800 mil metros quadrados de área do porto, segundo Mamede, representam um espaço suficiente para movimentar por ano um milhão de contêineres. Para se ter uma idéia da grandeza deste número, citou que é o total que o país movimenta de contêineres por ano. Ou seja, só Barra do Riacho é capaz de duplicar a movimentação brasileira. Este nú-



O Porto de Barra do Riacho tem potencial para duplicar a movimentação de cargas containerizadas do país, com 800 mil metros quadrados de área disponível

Ministério descarta estadualização

A proposta defendida pela equipe do governador Vitor Buaiz, de estadualização dos portos capixabas, não está definitivamente nos planos do Ministério dos Transportes. “Pelo menos não no momento”, afirmou o assessor do gabinete do Ministério dos Transportes, Luiz Henrique Baldez. Segundo ele, a meta agora é transferir as operações portuárias para a iniciativa privada, limitando as companhias docas ao papel de fiscalização e gestão do patrimônio.

Baldez explicou que a

O patrimônio portuário e as companhias docas continuarão pertencendo à União”.

Decreto

O assessor revelou que o presidente Fernando Henrique Cardoso assinou um decreto (publicado no **Diário Oficial da União**, no último dia 30 de agosto), incluindo várias companhias docas, entre elas da Codesa, no Programa Nacional de Desestatização (PND). Esse decreto, segundo Baldez, criou margem para interpretações distorcidas, mas ele simplesmente visou a dar susten-

dos portos, o Governo precisaria realizar uma série de investimentos. Como não há recursos orçamentários para isso, a alternativa é o arrendamento. “Quem arrendar os portos terá que realizar os investimentos”, frisou.

A proposta de estadualização dos portos capixabas chegou ao ministério dos Transportes por vias indiretas. “Ouvimos falar que o Governo do Espírito Santo quer a estadualização. Mas não recebemos nenhum pedido formal neste sentido. No momento não dá para discutir este tema, porque este

Edital deve sair no dia 20

O edital estabelecendo preços e condições para o arrendamento de Barra do Riacho deverá ser publicado no **Diário Oficial da União** por volta do próximo dia 20 de outubro. “O preço e as condições já estão definidos. Falta apenas o Conselho de Administração homologar os números”, revelou o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Afonso Celso Andára da Silva. A reunião do Conselho de Administração da Codesa está marcada para terça-feira.

Andára informou que tão logo o Conselho aprove os preços e as condições, a Codesa remeterá a decisão ao Ministério dos Trans-