

Concessão reduz 50% do quadro da Codesa

O arrendamento dos portos de Vitória e Capuaba provocará o desligamento dos 247 empregados da empresa que atuam na capatazia

JOSÉ ANTÔNIO SARCINELLI

A transferência da operação dos portos públicos capixabas para a iniciativa privada, através de concessões, provocará um corte de 50% no quadro de 596 funcionários da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). A estatal deverá manter apenas parte do corpo técnico e do pessoal administrativo, um contingente de 300 pessoas. Dentro dos 296 restantes, 247 funcionários que hoje prestam serviços de capatazia terão a alternativa de atuar na faixa do caos como trabalhadores avulsos, disputando trabalho com as demais categorias do setor.

O corte de pessoal, segundo explicou o presidente Afonso Celso Andára da Silva, será necessário em função da saída da Codesa da operação portuária. "A empresa cuidará apenas da gestão do patrimônio dos portos e da fiscalização do setor. A iniciativa privada cuidará do despacho das cargas. Para executar esta nova tarefa, não precisaremos mais dos operários da capatazia". O dirigente destacou que para viabilizar a transição, a empresa pretende adotar um programa de desligamento voluntário.

Andára revelou que a Codesa ainda não tem os recursos para bancar este programa e que espera o apoio do Governo federal. Desde a última quinta-feira, o dirigente se encontra em Brasília, negociando com o ministro dos Transportes, Antônio Padilha, repasse financeiro adicional, para o custeio das demissões. Ele calcula que as indenizações custarão cerca de R\$ 15 milhões. "Ainda não temos o dinheiro para financiar o programa", revelou. Andára permanece em Brasília até amanhã, para contatos também com a Secretaria de Controle das Estatais (SCE).

O programa de desligamentos, segundo disse, não limitará o quadro

que permanecerá na companhia. A prioridade, num primeiro momento, será o afastamento do quadro da capatazia. Ele calcula que pelo menos 50 pessoas do setor administrativo deverão requerer aposentadoria no período. A partir dos 300 remanescentes, espera promover ajustes graduais, na medida em que for necessário adequar a empresa à nova legislação. "Vamos nos ajustar na medida dos recursos disponíveis".

OPERAÇÃO - A saída da Codesa da operação portuária, como primeiro passo para a execução do programa de privatização, via arrendamento, dos portos públicos, foi determinada pelo Conselho de Autoridade Portuária (CAP), em março. O prazo inicial esgotou em junho, mas a empresa obteve prazo adicional de 90 dias para cumprir a medida. "O novo prazo esgota em setembro, mas se não conseguirmos os recursos para o desligamento, vamos ter que solicitar ao CAP mais três meses e assim sucessivamente", antecipou.

Se o Governo federal não bancar o desligamento, a Codesa tem como alternativa a receita a ser apurada com a concessão do porto de Barra do Riacho. O edital deverá ser avaliado pelo Conselho Nacional de Desestatização, o que possibilitará a realização do leilão ainda neste ano, provavelmente em novembro. A empresa poderá, neste caso, optar pelo desligamento gradual, à medida em que forem sendo leiloadas as áreas do porto.

Barra do Riacho, conforme Andára, será o primeiro porto público capixaba a ser transferido para a iniciativa privada. Capuaba e Vitória só deverão ser arrendados no próximo ano. O dirigente disse que a empresa ainda não avaliou quanto poderá apurar com a transferência do porto de Aracruz, porque o valor será definido com base na área ocupada e no volume de cargas movimentadas.

Barra do Riacho será avaliado por consultor

A companhia Docas do Espírito Santo está abrindo licitação para con-

ceber orientações mais precisas do ministro dos Transportes, Antônio

CANDIDATOS AOS PORTOS

Capuaba

Silotec
Área: 15 mil m2
Objetivo: armazém frigorífico para 150 mil ton/ano

Silotec
Área: 4 mil m2 e berço
Objetivo: contêiner e carga geral

Cesa
Área: 5,6 mil m2
Objetivo: silos para 148 mil ton/ano de grãos

Polimodal
Área: 20 mil m2
Objetivo: carga geral e contêiner

Tangará
Área: 20 mil m2
Objetivo: galpão para cereais

Docas
Área: não dimensionada
Objetivo: armazém para 400 mil ton/ano de grãos

Bertarelli
Área: 6 mil m2
Objetivo: galpão para movimentar 240 mil ton/ano de cimento

Coimex
Área: berço com 100 mil m2
Objetivo: movimentação de veículos e carga geral

Unicafé
Área: 100 mil m2 e berço
Objetivo: movimentação de café

Cotia Trading
Área: berço de atracação

Nativa Engenharia
Área: berço de atracação

Sea World
Área: 75 mil m2
Objetivo: movimentação de granito

Lasa
Área: 10,9 mil m2
Objetivo: movimentação de 60 mil ton/ano de granéis líquidos

Guicafé
Área: 100 mil m2
Objetivo: movimentação de café e carga geral

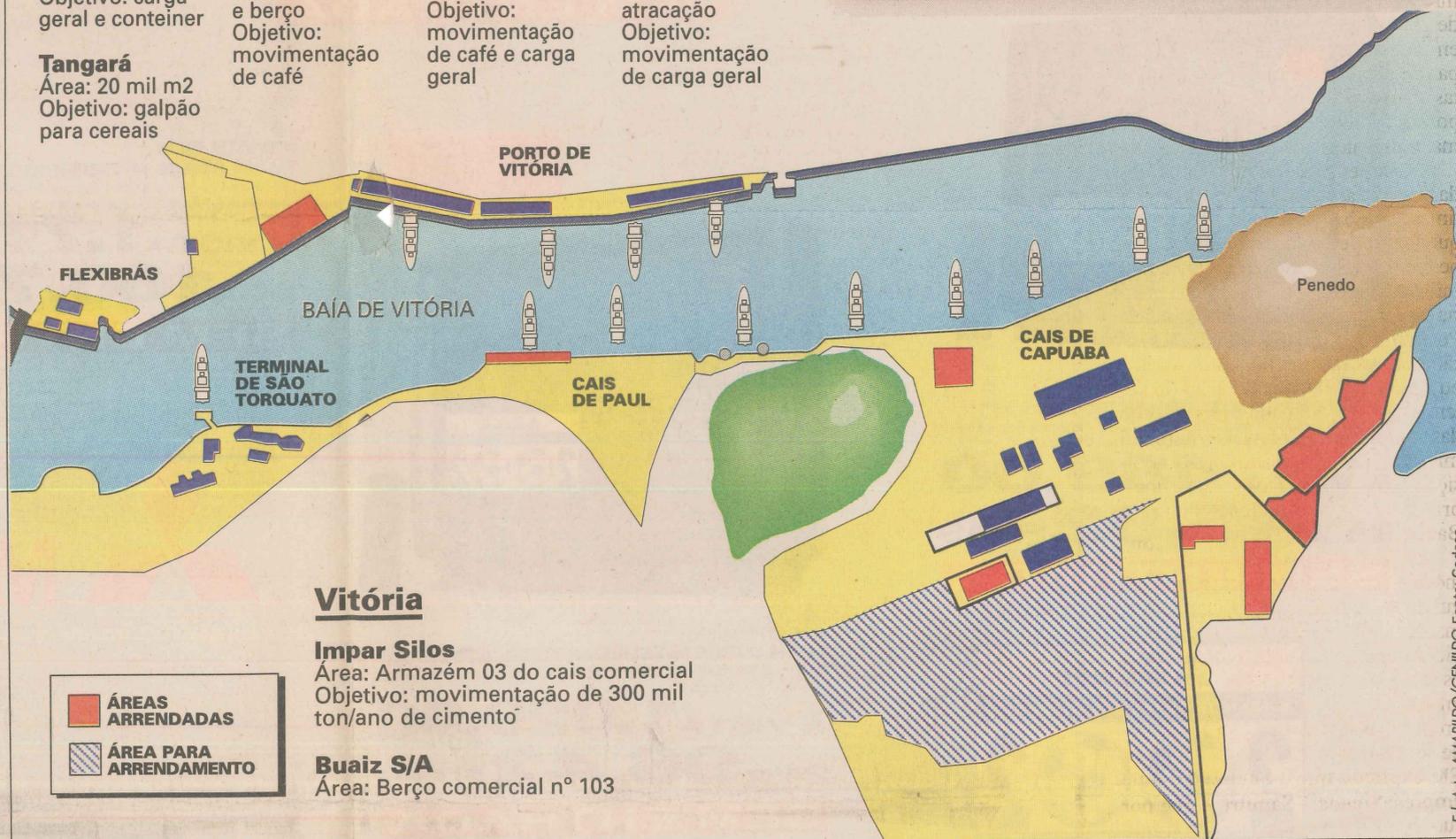
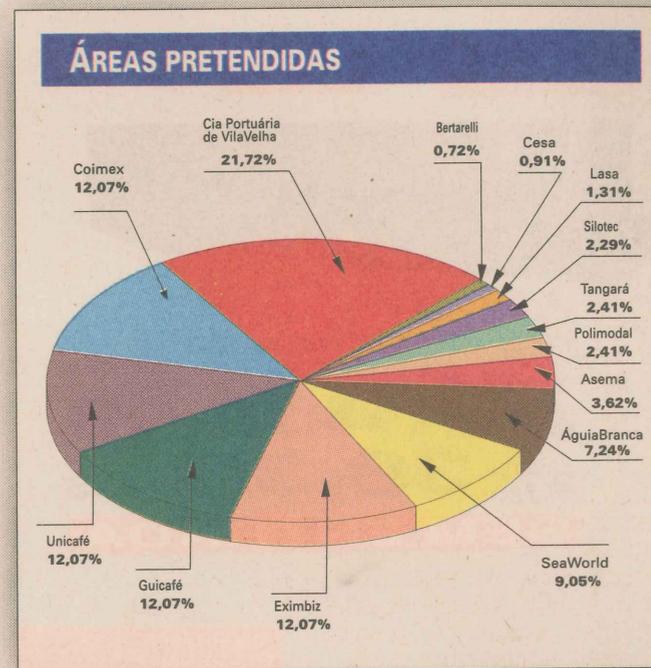
Águia Branca
Área: 80 mil m2

Cia. Portuária Vila Velha
Área: 180 mil m2

Eximbiz
Área: 100 mil m2 de cais
Objetivo: movimentação de contêiner

Cesa
Área: 2 mil m2
Objetivo: movimentação de 50 mil ton/ano de sulfato de sódio e barrilha

Asema
Área: 30 mil m2 com berço de atracação
Objetivo: movimentação de carga geral



avaliado por consultor

A companhia Docas do Espírito Santo está abrindo licitação para contratar uma empresa especializada em consultoria, cuja tarefa básica será a de promover a avaliação do Porto de Barra do Riacho, em Aracruz, para posterior transferência para a iniciativa privada. Segundo informou o presidente da Codesa, Afonso Celso Andára da Silva, a licitação foi aberta na última semana e até sexta-feira não foram apresentadas propostas.

Andára explicou que o processo de concessão de Barra do Riacho deverá ser aprovado pelo Conselho Nacional de Desestatização (CND), ao qual cabe a publicação do edital. A firma de consultoria atuará como auxiliar da Codesa, na preparação de proposta de preço. Ele disse que o valor considerará não só a área de quase 900 mil metros quadrados, como também a movimentação futura de mercadorias.

O dirigente destacou que a orientação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) é de que o porto seja dividido em várias áreas. A tendência é que o número de áreas fique limitado a três, cada uma com leilão próprio. O processo ainda não está definido e ele disse que esperava re-

ceber orientações mais precisas do ministro dos Transportes, Antônio Padilha, em encontro previsto para a última quinta-feira, em Brasília. Andára retorna amanhã a Vitória.

A previsão inicial do ministro, conforme antecipou, é de que o leilão ocorra ainda em novembro deste ano. Uma das questões que o dirigente pretende equacionar durante a estada na capital federal é se as áreas poderão ser ofertadas simultaneamente. A concessão de Barra do Riacho foi solicitada no último ano pela Companhia Vale do Rio Doce, Vitória Aduaneira e Prefeitura de Aracruz. A Codesa, em novembro último, encaminhou proposta de edital para referendo do Ministério dos Transportes, mas o processo ficou retido. "Desta vez a concessão deve ser efetivada".

Barra do Riacho foi construído na década de 80 pela extinta Portobrás. A atividade está limitada até hoje ao único terminal inserido em sua área, o Portocel, da Aracruz Celulose, que escoava a celulose produzida por esta empresa e pela Cenibra. Com a concessão, a Codesa espera promover a ocupação do porto. O investimento previsto para isso gira em torno de R\$ 100 milhões.

ARRENDADAS
ÁREA PARA ARRENDAMENTO

ton/ano de cimento

Buaiz S/A

Área: Berço comercial nº 103

Terminais atraem 19 empresas

Um conjunto de 19 empresas pretende disputar as áreas e instalações dos portos de Vitória e Vila Velha (Capuaba), dentro do processo de transferência das operações do setor para a iniciativa privada, que está sendo deflagrado pelo Governo federal. Os leilões de arrendamento deverão ocorrer somente no próximo ano, mas desde o início do ano vários candidatos promoveram a inscrição na Companhia Docas do Espírito Santo. Entre os candidatos, predominam empresas regionais de comércio exterior.

"A prioridade é o arrendamento de Barra do Riacho, em Aracruz. Somente depois que este porto for transferido à iniciativa privada, é que vamos promover a transferência dos portos da baía de Vitória", afirmou o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Afonso Celso Andára da Silva. O dirigente revelou que serão licitadas

individualmente espaços da retroárea e os berços destes dois portos.

São candidatos ao Porto de Vitória a Impar Silos, que deseja assumir o armazém comercial número 3, para movimentar por ano 300 mil toneladas de cimento, e a Buaiz Indústria e Comércio. Este último grupo quer o armazém comercial número 2, para movimentar 240 mil toneladas/ano de grão, e mais o berço 103 do cais comercial.

Capuaba, com extensão até o cais de Paul, reúne mais interessados: 17 ao todo. Os projetos mais ambiciosos são das **tradings** locais - Coimex, Guicafé, Unicafé e Eximbiz -, que querem 100 mil metros quadrados da retroárea, além de berços, para movimentação de carga geral, veículos e contêineres. Os demais candidatos são a Silotec, Cesa, Polimodal, Asema, Tangará, Docas, Bertarelli, Cotia, Nativa, Sea World, Águia Branca e Compa-

nhia Portuária de Vila Velha.

Dentre os projetos pioneiros, em termos de movimentação de cargas, estão os da Lasa, de Linhares, que solicita área de 10,9 mil metros quadrados para movimentar 60 mil toneladas/ano de granéis líquidos, e da Bertarelli, que deseja movimentar cimento no porto. A Silotec também pretende realizar empreendimento inédito no Estado: a implantação de um armazém frigorífico com capacidade para 150 mil toneladas/ano.

VALOR - A Codesa está disponibilizando para a iniciativa privada todos os oito berços de Capuaba e Paul e um espaço adicional de 250 mil metros quadrados de retroárea. Como a demanda por áreas no terminal supera 800 mil metros quadrados, a companhia pretende selecionar os projetos. Já no Porto de Vitória, serão disponibilizados os três berços e todos os armazéns. Andára disse que os

preços ainda não estão definidos. Mas antecipou que a Codesa proporá ao Conselho Nacional de Desestatização valores diferenciados para a área e instalações e para o volume de mercadorias a ser movimentado em cada berço.

O objetivo dos arrendamentos é atrair novos investimentos para o complexo portuário, uma vez que o setor público não dispõe de recursos para bancar a modernização do setor. A estimativa da Codesa é que os investimentos, num prazo de três anos, somem R\$ 145,3 milhões, incluindo Barra do Riacho. Atualmente, a Codesa mantém sete contratos de arrendamento com empresas privadas, envolvendo tanto Vitória como Capuaba. Os arrendatários são: Flexibrás, Vale, Rhodes, Tecn-grãos, Hiperexport, Polimodal e Multitex. Estas empresas já investiram nestes dois portos R\$ 90 milhões.



JORNADA

Apesar de acordo para jornada de 24 horas, a Codesa só pretende adotá-la após arrendar todos os seus terminais

Gildo Loyola

Funcionamento da operação 24h ainda não está com data definida

A operação 24 horas dos portos públicos capixabas, apesar de acordada desde o final do ano passado entre os operadores privados e os sindicatos que representam os trabalhadores avulsos, ainda não tem data definida para entrar em vigor. A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), maior operadora do setor, não pretende aderir ao novo sistema enquanto não concluir o processo de arrendamento dos terminais sob seu domínio - Vitória, Capuaba e Barra do Riacho.

"O funcionamento 24 horas é impraticável agora", afirma o presidente da companhia, Afonso Celso Andára da Silva. Ele lembrou que a Codesa deixará a operação do setor, por determinação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), e que esta questão deve ser definida depois, pelos novos responsáveis pela operacionalização dos portos. O dirigente explicou que o principal entrave são os avulsos que fazem o serviço de capatazia para a companhia.

Andára afirmou que o novo modelo prevê quatro turnos de seis horas, o que representará a redução da jornada atual dos avulsos em duas

horas. "Estes funcionários só aceitam a operação 24 horas se a Codesa indenizá-los pelas duas horas que deixaram de trabalhar diariamente. Para nós, que deixaremos a operação em breve, este custo é inviável".

A Codesa emprega 247 pessoas na capatazia. A indenização reclamada pela categoria representará um desembolso de R\$ 500 mil. "Não tem sentido pagarmos esta quantia para três meses depois deixarmos a operação. A Codesa não se opõe a operação 24 horas, mas não podemos aderir em função deste custo". Andára entende que tão logo a empresa arrende os terminais, será mais fácil implantar este novo modelo.

DESEMPENHO - O objetivo da operação 24 horas é reduzir o tempo de espera dos navios e, com isto, atrair mais cargas para o Estado. Apesar do novo modelo ainda não ter sido implantado, Andára disse que os portos públicos vêm incrementando o desempenho e que no primeiro semestre deste ano o volume de cargas cresceu 7,2% em relação ao mesmo período do ano passado, alcançando o patamar de 1,5 milhão de toneladas, entre importação e exportação.

O principal motivo deste incremento, no entendimento dele, são as tarifas, que ainda permanecem competitivas em relação aos concorrentes - Santos e Rio de Janeiro. Até o final do ano a expectativa é de que o movimento de cargas continue crescente, em função da entrada de novos produtos no porto, principalmente grãos e açúcar.

O dirigente disse que somente neste mês, o volume de grãos (soja e trigo) totalizou 100 mil toneladas, um número, segundo ele, bem expressivo comparado com a média dos anos anteriores. Dentre as novas cargas, ele destaca como a mais importante o açúcar. Para este ano, a estimativa é de que sejam movimentadas 100 mil toneladas, contra 42 mil no ano passado, um acréscimo de 32%.

Andára disse que no primeiro semestre ocorreu apenas um embarque de açúcar e que para os próximos meses deverão ocorrer mais três. "Esta carga está sendo atraída de Goiás, Rio e São Paulo devido aos preços competitivos e à agilidade nos embarques. A tendência é de que o açúcar se torne uma carga rotineira em nossos portos".