



Processo de privatização dos portos começa a deslanchar em todo o País

Vitória prepara arrendamento; Santos, RJ, Rio Grande e Paranaguá estão com editais na praça

por Rosana Hessel
de Guarujá

A vez dos portos chegou na privatização. Santos, Rio de Janeiro, Rio Grande e Paranaguá, já iniciaram os processos de arrendamento e estão com editais na praça. A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) está preparando a primeira área do porto de Vitória para arrendamento à iniciativa privada. Localizado a 60 quilômetros ao Norte do porto de Vitória, o porto Barra do Riacho, já está com edital pronto sendo apreciado pelo Ministério dos Transportes, informou José Carlos Guimarães, diretor comercial da Codesa. Segundo ele, assim que tiver o aval do ministério, a Codesa colocará o edital de concorrência à venda.

Com 900 mil metros quadrados e calado de 11 metros de área, o porto poderá ser destinado à movimentação de contêineres, madeira ou veículos. "Essa decisão dependerá do arrendatário", disse Guimarães, acrescentando que três empresas demonstraram interesse pela área, entre elas a Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

De acordo com Guimarães, a Codesa acaba de concluir o programa de zoneamento de áreas dos portos de Vitória e Capuaba,



o Proavit. "Vamos aguardar agora a apreciação do ministério e do Conselho Nacional de Desestatização (CND)". Segundo Guimarães, os 12 berços do porto foram organizados em seis áreas. Serão arrendados um terminal de grãos (cereais, grãos em geral); um terminal de contêineres; um terminal de carga geral; um cais para movimentação de veículos e carga geral; um terminal de contêineres; e uma área que será destinada a fins não operaciono para a construção de um estaleiro.

Guimarães conta que o arrendamento

deverá atrair mais de US\$ 100 milhões em investimentos na modernização de equipamentos. Desse total, US\$ 70 milhões estão previstos para Barra do Riacho.

O porto de Vitória ocupa hoje uma área de 500 mil metros quadrados e tem capacidade para expansão de mais 300 mil metros quadrados. Em 1996, o porto movimentou 3 milhões de toneladas. Entre os principais produtos, veículos (850 mil unidades), contêineres (60 mil unidades), e mármore e granito.

Guimarães prevê um acréscimo imediato de 20% na movi-

mentação de cargas somente com um ganho de eficiência na transferência das operações para a iniciativa privada, que passaria a operar o porto durante 24 horas.

A administração do porto do Recife (PE) é vinculada há sete anos à Companhia Docas do Rio Grande do Norte (CDRN), desde a extinção da Portobrás, uma contratação, que acaba atrapalhando o processo de privatização dos portos.

O porto da capital pernambucana com 16 berços, movimenta 2,5 milhões de toneladas/ano, tendo como principal produto o açúcar, informou Carlos Vilar, diretor da administração do porto do Recife.

De acordo com Carlos Ivan da Câmara Ferreira de Melo, presidente da CDRN, o porto pernambucano passará finalmente para o governo do Estado no dia 1º de abril. "Com a desfederalização do porto, ele finalmente poderá ser privatizado", disse. Ele também afirmou que a Álcalis pretende investir US\$ 8 milhões na construção de um terminal de barrilha em Natal.

Melo prevê a saída total da empresa das operações dos portos que administra em 1998. Segundo ele, a estatal está fazendo um estudo de viabilidade para o arrendamento do porto de Natal e aguarda a decisão do governo sobre o porto de Cabedelo (PB) e o de Fortaleza (CE).

O porto de Natal, que tem dois berços e movimenta 300 mil toneladas por ano, vem perdendo carga para outros portos por ter calado pequeno (7 metros), o que não permite que o navio saia completamente lotado. Ele conta que das 100 mil toneladas de açúcar produzidas no Estado, somente 20 mil saem pelo porto de Natal.