

Estado melhora portos para enfrentar concorrentes

AJ13149

José Antônio Sarcinelli

Apesar de contar com uma das tarifas mais baixas do país, menos burocracia, mão-de-obra eficiente e equipamentos em boas condições de uso, os portos públicos do Estado – Vitória e Vila Velha (Capuaba) – receberão novos investimentos em tecnologia e manutenção, para aprimorar ainda mais o atendimento aos usuários. Um dos objetivos é fazer frente à investida da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) que, além de reduzir as tarifas do Porto do Rio em até 55%, no início deste ano, pretende expandir o porto de Sepetiba para atrair mais cargas para aquele Estado.

De acordo com o presidente da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Afonso Celso Andára da Silva, serão aplicados neste ano nos dois portos capixabas R\$ 6 milhões, dos quais R\$ 4,8 milhões para a manutenção de guindastes e empilhadeiras e R\$ 1,2 milhão para um projeto pioneiro: a informatização do terminal de contêineres de Capuaba, que elevará em 100% a agilidade na movimentação de cargas.

O dirigente acredita que com estes investimentos o Estado continuará levando vantagem sobre os portos fluminenses. “O Rio quer recuperar as cargas perdidas ao longo dos últimos anos e se transformar na principal via de escoamento dos produtos destinados ao Mercosul. Mas nossas tarifas continuam competitivas e contamos com uma vantagem a mais, que é a agilidade nas operações”, revelou.

Andára afirmou que não vai adotar medida semelhante no Estado porque as tarifas locais continuam atrativas não apenas em relação ao Rio, mas também ao porto de Santos. “Se reduzirmos ainda mais os preços, vamos comprometer a receita e inviabilizar o equilíbrio financeiro da empresa”. Para ele, a CDRJ não poderá sustentar as novas tarifas por muito tempo, sem comprometer o pagamento da folha de pessoal. “Na

verdade, é ele (o Rio) que têm que competir com o Espírito Santo”.

Contratos

Além dos investimentos em tecnologia e manutenção, a Codesa tem ainda como estratégia, para manter e até mesmo ampliar as cargas regionais, ampliar os prazos dos contratos operacionais. O presidente informou que a companhia pretende negociar com os principais clientes prazos mais dilatados quando ocorrer o vencimento dos atuais contratos. A meta é, em vez de um ano, firmar prazo de dois ou mais.

A estratégia permite reter o cliente por mais tempo e garantir mais cargas para os portos locais. “Assim evitamos que o usuário seja abordado pelos concorrentes”, justificou. Ao mesmo tempo, o dirigente espera ampliar o mix de cargas, atraindo os empresários descontentes com os serviços prestados pelos portos do Rio e Santos. “Muitos deles têm reclamado da demora para a liberação das cargas nestes terminais”, revelou.

A adesão da Codesa ao Corredor Centroleste, ocorrida no final do ano passado, também reforça o potencial de atração de clientes, na visão dele. De acordo com o presidente, dezenas de empresários de Minas e dos Cerrados passaram a receber mais informações sobre os portos capixabas, através da divulgação promovida pelo escritório operacional do Centroleste.

Investimentos

Os investimentos para 1996 serão executados com recursos próprios. R\$ 3,8 milhões, que representam as sobras de caixa do exercício passado, já estão disponíveis. Os R\$ 2,2 milhões restantes virão do lucro a ser obtido no decorrer deste ano. A informatização de Capuaba vai dobrar a capacidade de embarque e desembarque de contêineres. Andára explicou que o novo processo permitirá a movimentação de 22 unidades por hora, contra as 11 unidades atuais.

O projeto visa dotar o porto de um terminal de contêineres sinali-



Foto de Nestor Müller

Para a manutenção de equipamentos serão alocados neste ano R\$ 4,8 milhões

zado, onde os conferentes levantarão os dados da movimentação através de coletores óticos. A contagem dos veículos e demais cargas que dispõem de códigos de barras será automática. No caso dos contêineres, os números passarão a ser digitados. As informações, ao final do dia, serão passadas para o computador que emitirá as faturas quase que instantaneamente.

De acordo com o dirigente, no processo manual, a emissão demora até uma semana. O ganho na velocidade de embarque e desembarque será decorrente da facilidade em localizar os contêineres no pátio, via computador. “Os operadores não perderão mais tanto tempo para indentificar a posição dos caixotes no pátio. Teremos um serviço ainda mais eficiente”.

Sepetiba não atrai cargas capixabas

O porto fluminense de Sepetiba não ameaçará as cargas escoadas pelo Espírito Santo, mesmo depois de executado o projeto de implantação de novos berços, previsto para acontecer em cinco ou seis anos. “Vamos apenas nos aperfeiçoar para atender melhor a demanda das empresas situadas no Rio de Janeiro”, garantiu o gerente do terminal, Marco Aurélio Braga. Especializado em minerais, Sepetiba tem como principal concorrente no Estado o porto de Tubarão, da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD).

O projeto da Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) para Sepetiba, segundo Braga, é fazer dele a segunda via de escoamento de cargas do Estado, uma vez que o porto do Rio de Janeiro está operando no limite. “A tendência é de parte deste porto ser destinada à exploração turística, com a transferência das cargas pesadas para Sepetiba. Vamos, na realidade, competir com o próprio Rio e não com o Espírito Santo”, salientou.

As instalações atuais de Sepetiba são as mesmas de 1982, quando foi inaugurado. O terminal possui apenas um berço, especializado em desembarque de granéis sólidos (minerais). O principal cliente é a Companhia Siderúrgica Nacional (CST), responsável por 95% da movimentação. Em 1995, o porto movimentou 3,1 milhões de toneladas, entre carvão, coque, enxofre, alumínio e concentrados de zinco. O volume correspondeu a 4,96% das cargas movimentadas por Tubarão no período, que somaram 62,38 milhões de toneladas.

Braga acrescentou que a CDRJ pretende dotar Sepetiba de mais dois berços, um para grãos e outro para carga geral. As obras de infraestrutura serão bancadas pela empresa, com recursos próprios, e o restante das instalações caberá à iniciativa privada, através de licitação. Como os recursos da companhia não são abundantes, as obras deverão demandar prazo de cinco ou seis anos. Mas se não surgirem empresas interessadas, o projeto pode demorar mais tempo.

Tubarão oferece maiores opções

A expansão de Sepetiba não preocupa a diretoria da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD). Segundo a direção, as instalações de Tubarão oferecem melhores condições aos clientes e, por este motivo, o projeto não representa uma ameaça ao terminal capixaba. “Os acessos ferroviários ao porto fluminense são precários, o que não ocorre com Tubarão, que é servido pela ferrovia mais eficiente do país, a Estrada de Ferro Vitória a Minas”, destacou o diretor de Transporte e Produtos Florestais, José Carlos Nunes Marreco.

Marreco salientou que Sepetiba tem ainda restrição de calado (profundidade) e que na melhor das hipóteses, mesmo com a execução das obras projetadas, poderá receber navios com capacidade de até 150 mil toneladas, enquanto Tubarão comporta embarcações com o dobro da capacidade. “A vocação dele é diferente daquelas dos portos do Espírito Santo. É claro que algum produto, como granel líquido, soja, movimentados pelos terminais capixabas, poderão ser deslocados para lá, mas nada que justifique uma preocupação maior de nossa parte”, salientou.

Mesmo na hipótese de ocorrer o desvio de cargas, o diretor disse que a movimentação local não será afetada, porque existe a perspectiva da vinda de novos grãos para Tubarão. Ele lembrou que a Vale está investindo na construção do trecho ferroviário entre Pirapora e Inaí, o que estenderá o Corredor Centroleste até Brasília. O investimento, conforme disse, permitirá a abertura de uma nova fronteira agrícola, que superará em muito tudo aquilo que por ventura seja desviado para o Rio de Janeiro.

O diretor afirmou que torce para que Sepetiba dê certo porque o país, para se desenvolver como um todo, não pode ficar na dependência de apenas um corredor, de uma ferrovia e de uma porta de entrada e saída de produtos. Ele admitiu inclusive a possibilidade de a CVRD participar da licitação que a Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) promoverá para a implantação de novos berços no terminal.

Condições

O superintendente do Porto, Cândido Cotta Pacheco, acrescentou que se Sepetiba está projetando investimentos, Tubarão também. "Não estamos desatentos ao que acontece no mercado. Os nossos clientes não vão buscar a via fluminense, porque aqui encontram as condições que precisam para movimentar seus produtos. Esse porto terá primeiro que equacionar um problema que não temos, que é a qualidade dos acessos. Até resolver isso, já teremos realizado várias melhorias no nosso porto".

Pacheco destacou que a CVRD sempre tem procurado aprimorar o seu sistema de transporte, que compreende porto e ferrovia. Nesse aspecto, disse que até o final do próximo ano Tubarão contará com mais três berços, sendo um deles exclusivo para grãos. O investimento é da ordem de US\$ 35 milhões e tem por objetivo diversificar as cargas e agilizar ainda mais os embarques. "Os navios de minério e grãos atracam em um mesmo berço. A partir de um terminal exclusivo, o tempo de espera na barra das embarcações que buscam a soja será bem menor", explicou.

Além das melhorias em Tubarão, a CVRD, conforme lembrou o superintendente, pretende construir um novo porto, em Aracruz, especializado em contêineres, ao custo de US\$ 70 milhões. Com o novo terminal, o potencial de atração de cargas do Espírito Santo passa a ser bem maior. "As indústrias mineiras poderão escoar toda a produção por este porto". Para ele, este investimento reduz ainda mais as chances de Sepetiba desviar cargas do Espírito Santo.