

ESPECIAL PORTO & MAR
 DESESTATIZAÇÃO



UM MAR DE PLANOS E DÚVIDAS



O Governo Federal está mais perto de um ato inédito: a desestatização de uma Autoridade Portuária. A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que administra os portos de Vitória e Barra do Riacho, no Espírito Santo, deverá ser leiloadada neste ano. Há perspectiva de investimentos superiores a R\$ 1 bilhão. A iniciativa tem relação com o que também se prevê para a Autoridade Portuária de Santos. Trabalhadores, empresários e advogados apontam dúvidas e temores, mas a União acredita em portos mais eficientes e competitivos após o leilão das administradoras desses complexos portuários.

DESESTATIZAÇÃO

CODESA DEVE IR A
LEILÃO NESTE ANO

Resta autorização do TCU para que se privatize a estatal. Governo espera R\$ 1 bi em investimentos



DANIEL LAGO

Ainda neste ano, deve ocorrer o leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Falta, apenas, a aprovação do Tribunal de Contas da União (TCU) para a publicação do edital. Com a concessão, o Governo Federal pretende garantir investimentos de mais de R\$ 1 bilhão no porto capixaba nos próximos anos.

O modelo adotado é híbrido, conhecido como *landlord* privado. Nela, o porto continuará pertencendo à União, mas com gestão privada e regulação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que terá a palavra final sobre mudanças nas regras.

No mundo, o modelo mais utilizado é o *landlord* clássico: a infraestrutura do porto é provida pelo Estado, e ao setor privado cabem melhorar a infraestrutura e realizar operações portuárias, por meio de arrendamentos (concessões).

Assinada pelos ministros da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e da Economia, Paulo Guedes, a Resolução 188 do Conselho do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI) prevê a desestatização "mediante a alienação da totalidade das ações detidas pela União no capital social da Codesa", que administra os portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, no Espírito Santo (ES).

O contrato de concessão valerá por 25 anos, prorrogável por mais cinco, a critério do poder concedente. Abrangerá a administração do porto e a exploração indireta das instalações. A resolução veda a exploração direta das estruturas.

O Ministério da Infraestrutura calcula que a desestatização da Codesa gerará receita de R\$ 480 milhões em outorgas fixas e R\$ 770 milhões em outorgas variáveis — a serem pagas em 25 anos. Também se esperam dividendos de R\$ 480 milhões ao longo de 35 anos — uma espécie de divisão de lucros que o Governo Federal receberá de quem arrendar a Codesa.

Antes de se firmar o contrato de concessão, a empresa escolhida terá de pagar o valor ofertado no leilão a ser promovido pelo Governo. Vencerá a que oferecer o maior valor de outorgas.

DETALHES

Com a transferência do controle acionário, a Codesa deverá aumentar o capital social mediante recursos transferidos pela União em exercícios passados.

Além disso, se oferecerá o direito de compra de ações detidas pela União (equivalentes a 10%) aos empregados e aposentados da Codesa, antes da venda para o licitante vencedor.

Também estão previstas regras para a transição dos atuais empregados da Codesa, como a vedação de demissão sem justa causa pelo período de 12 meses. Outro ponto: a necessidade de contribuir com verba de fiscalização para a Antaq.



Contrato permitirá mais aportes no complexo



Além do previsto de R\$ 1 bilhão em investimentos, o contrato de concessão terá um mecanismo que permitirá incluir futuros aportes identificados pelo concessionário, em conjunto com usuários dos portos e o Governo Federal.

Como no Porto de Santos, os acessos aos portos de Vitória e Barra do Riacho prescrevem usuários dentro e fora do porto organizado. Por isso, investimentos em dragagem de manutenção devem somar, pelo menos, R\$ 300 milhões.

Em Barra do Riacho, há um complexo privado que reúne empresas que usam infraestrutura aquaviária. Para o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, essas instalações poderão se beneficiar da desestatização.

"Nos precisamos melhorar a eficiência da gestão. Tem que ser ágil na manutenção, no balizamento, no VTMIS (sistema à

navegação), na dragagem. Ele tem que montar um serviço de infraestrutura eficiente para que as nossas operações tenham competitividade", afirmou o presidente ATP.

Também há temores quanto ao retorno de investimentos do concessionário. "Se vier com aumento de custos para os terminais, isso não é aceitável."

Segundo o Ministério da Infraestrutura, o investidor que arrendar a Codesa e a concessões dos portos de Vitória e Barra do Riacho deverá investir pelo menos R\$ 783 milhões para recuperação estrutural e manutenção da infraestrutura dos portos durante 45 anos.

O diretor de Negócios do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bades), Marcos Kneip Navarro (foto), vê com otimismo a possibilidade de investimento, principalmente na conexão com estados vizinhos, como Minas Gerais.

Governo quer atrair nacionais e estrangeiras

Empresas nacionais e internacionais que atuam em concessões de infraestruturas, fundos de investimentos, operadores portuários e logísticos estão na lista de possíveis investidores na disputa pela Codesa, diz o Ministério da Infraestrutura. Porém, restrições à participação preocupam o setor.

Pelos valores das outorgas (leia nesta página), é previsível que a empresa seja arrematada por um grande grupo econômico. "Defendo a participação majoritária nos consórcios de representantes que atuam no setor, limitando a participação de especuladores e posições minoritárias na composição dos consórcios", afirmou o diretor-presidente da Companhia Portuária Vila Velha (CPVV), Edmundo Finamore Ferraz.

Será vedada a participação indi-

vidual de pessoas jurídicas arrendatárias de áreas nos portos ou detentoras de contratos de adesão com instalação no complexo portuário. Mas essas empresas poderão participar como membros de consórcios proponentes, desde que não controlem mais de 15% do consórcio — ou a soma de sua participação não supere 50%.

Para o especialista do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Fíndes), Romeu Rodrigues, o edital deveria prever maior participação de arrendatários no grupo que vai disputar a Codesa, para que pudessem "ter mais voz na administração da empresa (...). Como ficou oculto, arrendatários atuais devem se interessar em se unir a fundos de investimento para participar do leilão", afirmou o executivo da Fíndes.

Para ele, há uma receita para tornar o leilão atrativo à iniciativa privada. Os

primeiros itens são estudos econômicos e ambientais bem elaborados, com a aprovação de órgãos licenciadores, para se conseguirem, pelo menos, as licenças prévias, a fim de que os concessionários iniciem obras de imediato.

"Talvez mais importante, garantir a segurança jurídica dos atos, preservando a continuidade de contratos em vigor. Por último, prever financiamento desburocratizado aos concessionários, para que possam investir nas melhorias necessárias, que são o objetivo final desses processos", destacou Rodrigues.

As restrições à participação também preocupam o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa. "O processo fala da participação de operadores e de TUPs (terminais de uso privado), mas vai ser fixado um percentual que ainda não divulgaram para a gente", afirmou Barbosa.

DESESTATIZAÇÃO

INCERTEZA UNE CLASSES

Empresários e trabalhadores dizem ter faltado debate sobre o processo e temem efeitos sociais e econômicos

DIREÇÃO
Quando o assunto é a desestatização da Codelsa, operadores e trabalhadores portuários têm as mesmas expectativas. E elas não são boas: alta de tarifas portuárias, fechamento de pequenas empresas importadoras e exportadoras, evasão de empresas e desemprego.

Assim dizem os trabalhadores que atuam no Porto de Vitória e são representados pelo Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santo (Suport). E, também, a maioria das empresas abrangidas pelo Sindicato dos Operadores Portuários do Estado do Espírito Santo (Sindiope).

Para os líderes das duas entidades, faltou debate entre o Governo Federal e os envolvidos na atividade portuária no Espírito Santo. "Até houve uma série de reuniões com operadores, terminais e entidades no início do processo, porém, apenas para a retri-

ção de informações pela consultoria contratada e pela diretoria da Codelsa", afirmou o presidente do Sindiope, Roberto Garófalo.

A entidade representa operadores portuários de bacos públicos, os arrendatários de terminais públicos e os terminais de uso privado.

Segundo o executivo, a desestatização, "na forma que vem sendo imposta, trará sérios e irreversíveis prejuízos para o setor portuário capixaba".

Entre os trabalhadores, se pensa que a atividade ficará refém de algum tipo de oligopólio ou monopólio. Por isso, a defesa é de que o Estado tivesse prioridade na concessão da Codelsa, mantendo o porto público, porém, estatualizado.

De acordo com o presidente do Suport, Ernani Pereira Pinto, hoje, são cerca de 300 funcionários concursados da Codelsa e 1,8 mil avulsos do

Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmões). Todos são representados pela entidade.

"A competitividade pode abrir espaço para buscar mais cargas. No entanto, é preciso proteção aos direitos dos trabalhadores (...). Pelo contrário, até agora foram feitas demissões de concursados, aumento de cargos comissionados e não há qualquer garantia de manutenção dos trabalhadores da Codelsa em algum órgão público".

gestão

Para Garófalo, a grande vantagem do processo de desestatização é a retirada da interferência política na gestão portuária. Porém, isso mostra que o problema é a qualidade da gestão.

Os dois sindicalistas apontam o risco de fechamento de empresas e de concentração da atividade nas mãos de grupos econômicos, como os armadores.

Especialistas citam contratos

TRANSIÇÃO

As adaptações de contratos de arrendamentos devem ser o ponto sensível do período de transição de um porto público para um porto concedido à iniciativa privada. Para especialistas em Direito Marítimo e Portuário, outra questão que deve ter atenção do Governo Federal é a manutenção de regras.

Hoje, os contratos de arrendamento são pautados por regras de Direito Público. Há, por exemplo, cláusulas de supremacia do interesse público (exorbitantes), que dão direito a decisões unilaterais pelo Poder Público. No entanto, com a desestatização, esses contratos passarão a ser regidos pelo Direito Privado, sem interferência do Governo. Conforme o advogado Marcelo Santamar, na transição, todos os prazos fixados nos atuais contratos de arrendamento serão respeitados. As cláusulas exorbitantes, típicas de contratos com entes públicos, serão evitadas. Porém, caberá à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) a mediação de conflitos.

As demais cláusulas dos contratos deverão ser objeto de negociação entre os operadores portuários e o concessionário privado. Finalmente, caso não haja entendimento na negociação destas cláusulas, o contrato deverá ser objeto de arbitragem perante a Antaq para o estabelecimento das regras objeto de controvérsia", afirmou.

"Não vislumbro uma transição propriamente dita. É reperto que os ajustes nos arrendamentos são o tema mais sensível do projeto (...). Na proposta de modelagem concluída, é certa a alteração dos termos contratuais, com a substituição do Estado e suas prerrogativas contratuais. Agora esses dois pontos, os termos e condições contratuais devem ser mantidos, e a segurança jurídica plena aos atuais arrendatários, garantida", afirmou o advogado Thiago Miller.

O advogado Antônio Lawand aponta que todos os repasses, tarifas e preços praticados terão que ser abertos. "Isso, para mim, vai ser uma situação bastante interessante e de transparência ainda não vista no setor portuário."

Para a advogada Daniella Reveredo, a gestão do negócio e do serviço portuário privatizado é a maior preocupação dos usuários, com "35 anos de torcida para colocar os portos organizados do Brasil dentre os mais avançados do mundo em termos de tecnologia no setor portuário".

Custos, desemprego e concentração: riscos

Aumento de custos aos usuários, desemprego e concentração de mercado nas mãos de grandes players do setor. Estes são três riscos apontados por advogados especialistas em Direito Marítimo e Portuário no processo de desestatização da administração dos portos de Santos e Vitória.

"Alado a este risco, temos o fato de a regulação não estar estruturada para essa nova relação", afirmou o advogado Thiago Miller.

Para a advogada Daniella Reveredo, a instabilidade jurídica é uma preocupação. "Sabemos, também, da perda de credibilidade internacional, que afeta diretamente os investimentos da iniciativa privada com mais robustez no País, e, como consequência, esse processo de desestatização pode não atingir os objetivos fundamentais do Programa Nacional de Desestatização."

Os advogados Eliane Octaviano Martins e Antônio Lawand apontam ser importante que desestatizações se amparem em bases sólidas contratuais e decisões sedimentadas do Superior Tribunal de Justiça (STJ) e do Supremo Tribunal Federal (STF).

"Sempre há riscos nos processos de desestatização. Um deles refere-se ao mercado ficar muito concentrado na mão de poucos players, como aconteceu com telecomunicações. E o segundo é o contrato de concessão ser mal trabalhado em suas cláusulas de atualização, especialmente de tarifas para os usuários", destacam Eliane e Lawand.



Indústria e terminais são otimistas

Gestão profissional, mais eficiência em decisões e novos investimentos em infraestrutura. São as vantagens listadas por empresários que apoiam a desestatização da Codelsa. Mesmo com preocupações relacionadas ao modelo de administração do porto de Vitória, há quem garanta que a privatização é o melhor para o desenvolvimento do complexo portuário.

Para o especialista do Conselho de Infraestrutura da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Fides), Romeu Rodrigues, não há dúvida de que a administração privada é mais eficiente do que a pública.

"Apesar de algum avanço recente, entendemos que é possível eviduir mais com relação às limitações de tamanho e calado dos navios operados. (...) O processo lançado pelo Governo Federal tem ouvido os setores interessados, embora nem sempre acolhendo as sugestões de melhoria.

Mas acreditamos que o resultado será positivo", destacou o executivo da Fides.

A mesma opinião tem o diretor-presidente da Companhia Portuária Vila Velha (CPVV), Edmundo Finamore Ferraz. Segundo ele, a Codelsa sairá das "amarras do sistema público" e passará a ter a agilidade do setor privado.

O CPVV é o primeiro terminal portuário privado do Brasil, inaugurado em 2000. O terminal, do Grupo Coimex, atende às operações de exploração e produção de petróleo, mantendo grande volume de atracações e serviços prestados para essa indústria.

"Tudo mudou para melhor, a começar pela escolha dos futuros gestores, que deixará de ser feita pelo aparelhamento político para ser por mérito e competência. Sobre as tarifas, minha opinião é que, no médio prazo,

cairão, pois os custos ocultos serão extirpados."

Outro terminal privado, o Imetame, defende a desestatização. Em nota, destacou que "os portos precisam de eficiência e, para isso, ter velocidade em tomadas de decisão, aplicação de recursos, investimentos e uma gestão alinhada com as práticas de mercado em qualidade, governança e sustentabilidade".

TEMAS

Para o especialista da Fides, há preocupações com a garantia de continuidade dos contratos, que terão de migrar para uma relação privada. Também se teme o aumento de tarifas. "De modo geral, esperam-se simplificação e mais agilidade", afirmou Rodrigues.

A Imetame salientou que, na desestatização, o maior cuidado deve ser com os passivos da Codelsa.

DESTATIZAÇÃO

NEGÓCIOS COMPETITIVOS

Setor produtivo ganhará com porto privado, diz banco. Mas trabalhadores temem migração de cargas

DIREÇÃO

Maiores competitividade para a indústria e o setor produtivo do Estado e melhora no ambiente de negócios em infraestrutura. São as principais expectativas do Banco de Desenvolvimento do Espírito Santo (Bades) com a desestatização da Codesa.

"A ideia é ter maior condição de competitividade", afirma o diretor de Negócios do Bades, Marcos Kucip Navarro. Ele antevê investimentos no complexo portuário expaxaba e na hinterlândia, que inclui o Estado de Minas Gerais. "Na parte de acessos, serão investidos mais de R\$ 300 milhões, e isso trará mais eficiência para o porto."

Mesmo com a expectativa positiva, a manutenção dos empregos portuários e a sobrevivência de pequenos importadores e exportadores são preocupações do Bades. Mas, segundo Navarro, as questões foram endereçadas ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

INCENTIVO

O Espírito Santo oferece incentivo fiscal para atrair a empresas do setor industrial, válido até 2032. Mas, segundo o diretor do Bades, não há expectativa de que novos regimes tributários sejam oferecidos.

Para Navarro, "não adianta ter só o benefício. Tem que ter um bom ambiente de negócios, e os incentivos fazem parte desse pacote. Mas você precisa, por exemplo, do Porto do Espírito Santo tem excelência no desembarque de veículos, de aeronaves. É muito eficiente também na questão de embarque e desembarque de café, rocha."



DIREÇÃO

Para os trabalhadores portuários que atuam em Vitória, o ideal seria que o Estado tivesse prioridade na concessão da Codesa. A categoria defende a manutenção de empregos e teme que o processo resulte em migração de cargas para outros complexos portuários.

"O estado capixaba ficará refém de algum tipo de oligopólio e monopólio. Isso vai tirar a nossa autonomia, e haverá a migração de cargas do Espírito Santo para outros estados, trazendo como consequência a falta de emprego para trabalhadores que atuam na área portuária", afirma o presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária do Espírito Santo (Suport), Ernani Pereira Pinto.

Conforme o sindicalista, os portuários concursados exigem tratamento idêntico ao que se dá aos empregados concursados de outras estatais federais, como a Infraero.

"Além disso, a desestatização tende a alterar o regime de contratação da mão de obra avulsa, em especial quando não existir mais banco público (termo de exclusividade) a partir de 2025. Nossa proposta é que o Governo registre que as empresas privadas serão obrigadas a contratar a mão de obra avulsa durante todo o período de concessão dos bens públicos", afirmou Pinto.

Segundo o presidente do Suport, trabalhadores do País se uniram e criaram o Fórum Permanente Portuário (FPP), que se reúne semanalmente para tratar da desestatização da Codesa, por não terem participado da definição do futuro modelo de gestão do complexo.

SANTOS: EXPECTATIVAS

Prefeitura e empregados da Autoridade Portuária querem discutir plano de privatização do complexo local

DIREÇÃO

O aprimoramento da relação Porto-Cidade, mais competitividade e capacidade operacional do caos santista estão entre as expectativas do prefeito de Santos, Rogério Santos (PSDB, foto), para a desestatização da administração portuária. Porém, as estimativas de crescimento são cautelosas, principalmente, pela expansão prevista no Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ), não com a concessão à iniciativa privada.

"O Poder Público municipal entende a necessidade de maiores competitividade e capacidade operacional, mas alinha ao equilíbrio entre as demandas do Município e do Porto, com especial atenção à manutenção dos empregos, tendo em vista sua importância para a economia das famílias e do município", afirmou Santos.

Segundo o prefeito, a Administração manifestou interesse em participar ativamente do processo de desestatização da administração portuária. E aguarda o período de consulta e audiência pública para avaliar os planos do Governo Federal.

O prefeito mencionou que a movimentação portuária responde por dois terços da arrecadação do Imposto Sobre Serviços de Qualquer Natureza (ISSQN), que soma cerca de R\$ 600 milhões por ano.

"O Porto de Santos dispõe de áreas de expansão (...). Sua destinação a atividades portuárias, retroportuárias, logísticas e industriais potencializa aumento de arrecadação de tributos em todos os níveis de governo, além da geração de empregos mais bem qualificados e remunerados, que também incrementam a economia local", destacou Rogério Santos.

INTERVIEW

Questionado sobre o impacto social da desestatização, Santos se preocupou com a qualificação profissional.



"O que se tem observado é que, à medida que a expansão e a otimização das atividades portuárias geram novos empregos, a modernização e a automatização das operações reduzem a demanda pela mão de obra convencional, o que já vem ocorrendo desde 1997. (...) Isso implica responsabilidade de todos os envolvidos no processo em qualificar a mão de obra convencional para atender as novas atividades portuárias. (...) como uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE)."

O prefeito de Santos também apontou a necessidade de obras de infraestrutura, mobilidade urbana e solução de passivos ambientais, que ficarão a cargo do futuro concessionário.

"Que haja a consolidação da condição de hub port de nosso complexo portuário. Isso favorece o incremento de empregos diretos e indiretos e de outros setores satélites (serviços, turismo de negócios)", declarou.

DIREÇÃO

Uma autoridade pública, com autonomia de gestão, capacidade de fiscalização e que possa em prática as políticas públicas do setor. É isso que o Sindicato dos Empregados na Administração Portuária (Sindaport) defende para a gestão do Porto de Santos.

A entidade é contra o processo de desestatização da Autoridade Portuária de Santos (APS), atual nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp). Para o presidente do Sindaport, Everandyr Cirino dos Santos (foto), o Porto precisa de obras de infraestrutura, principalmente nos acessos, e não de uma eventual empresa privada responsável pela gestão.

"Ou alguém conhece alguma autoridade de vordade que seja privada? Devo ser isento de interesses financeiros e econômicos, o que fatalmente não vai ocorrer com a privatização da APS, que certamente terá por trás da privatização um grupo financeiro de algum setor portuário específico", afirmou o sindicalista.

Para Cirino, mesmo sem a definição do modelo a ser adotado na desestatização da gestão do Porto de Santos, há muito mais pontos contrários do que favoráveis. Entre eles, estão perda de postos de trabalho, mais terceirização, redução dos ganhos dos trabalhadores a serem admitidos na nova empresa, menos benefícios nos acordos coletivos de trabalho e maior rotatividade na mão de obra direta da empresa.

GUARDA PORTUÁRIA

A segurança no Porto de Santos também preocupa o Sindaport. A Guarda Portuária responde pela fluidez no trânsito e pela gestão do acesso de pessoas e veículos na área portuária, com mais de 16 quilômetros de extensão e 45 quilômetros de vias públicas.



"Há o risco de que a terceirização reduza ou, até mesmo, elimine totalmente a mão de obra com empregados próprios da Autoridade Portuária. São vários exemplos, como na parte de manutenção, principalmente elétrica, na Usina Hidrelétrica de Itatinga; a fiscalização operacional, que envolve infraestrutura, meio ambiente e operações portuárias", apontou.

Mesmo discordando da desestatização, o Sindaport pretende participar ativamente das mudanças que devem acontecer na empresa no ano que vem.

"A única maneira de manter os empregos na atual Autoridade Portuária é evitando a privatização, com a empresa continuando a ser pública. Mas também, se necessário, estamos abertos a um diálogo sério, podendo se discutir uma fase de transição para os já empregados, com garantia de emprego, pois muitos já se encontram no final da carreira", afirmou Everandyr Cirino dos Santos.

DESESTATIZAÇÃO

COMPARE OS COMPLEXOS PORTUÁRIOS DE SANTOS E VITÓRIA

Contêineres (2000)
4,2 milhões de TEU



Santos (SP)
O Porto de Santos está localizado no Litoral de São Paulo, a 70 km da Capital. Um estuário natural é o limite entre as cidades de Santos e Guarujá, nas Ilhas de São Vicente e Santo Amaro, formando o canal de navegação do Porto.

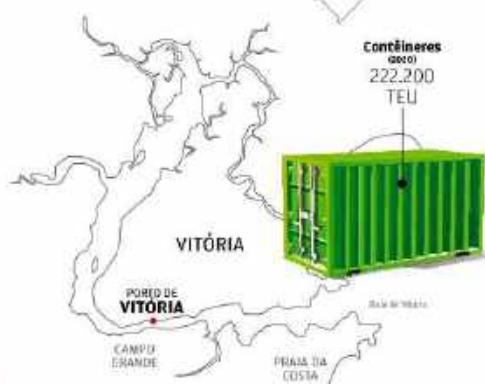
Cais acostável
16 quilômetros
Área total
8 km²



Vitória (ES)

O Porto de Vitória situa-se no Centro de Vitória, capital do Espírito Santo, na área da Baía de Vitória. Abrange os municípios de Vitória (ilha) e de Vila Velha (continente).

Cais acostável
2,9 quilômetros
Área total
2,1 km²



Contêineres (2000)
222.200 TEU



Acessos

(R) (R)

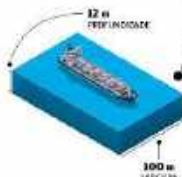
RODOVIÁRIO
SP-025 (Rodovia Padre Manoel da Nóbrega), Sistema Anchieta-Imigrantes (Bovatos), SP-150 (Via Anchieta) e SP-060 (Rodovia dos Imigrantes), Rodovia Cangaço Domênico Rangeloni e BR-101 (Ilha Santos).

FERROVIÁRIO

Malhas Paulista e Suleste, Ferrovias RBRS Logística S.A. e América Latina Logística do Brasil S.A. (ALL), respectivamente.

MARÍTIMO

O acesso é franco, contendo um canal com largura de 130 m e profundidade de 12 m, na parte marítima da baía de Santos, e, no estuário, largura de 300 m e profundidade de 22m.



146,604 MILHÕES DE TONELADAS

MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS (em TEU)

6,945 MILHÕES DE TONELADAS

4,904 ATRACAÇÕES DE NAVIOS (em TEU)

1,012



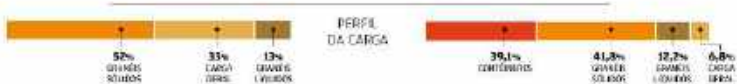
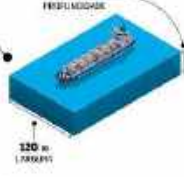
liga, milho, açúcar, café, combustíveis, fertilizantes, veículos

PRINCIPAIS CARGAS MOVIMENTADAS

Combustível, trigo, automóveis, produtos químicos, metais, roupas prontas, concentrado de leite, fertilizantes, grãos líquidos, etc., incluindo o serviço de embarcações offshore. Conta ainda com opções para montagem e armazenamento de peças e equipamentos.

MARÍTIMO

A entrada da barra apresenta largura de 250 m e profundidade de 19 m. O canal de acesso se estende por 7 km, com 120 m de largura e profundidade de 11 m.



10 mil CAMINHÕES POR DIA

1.830

1,2 mil VAGÕES POR DIA

40

60 BRÇOS DE ATRACAÇÃO

14



DESESTATIZAÇÃO

ENTREVISTA **Diogo Piloni**, secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários

“MODELO AUMENTARÁ COMPETITIVIDADE”

DEBORA CO

Garantir uma gestão portuária eficiente, com a realização de investimentos em infraestrutura e modernização. A atuação do Governo Federal de desestatizar empresas como a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) e a Autoridade Portuária de Santos, novo nome da Companhia Docas do Estado de São Paulo, a Codelsp, passa por esses pontos. Os debates devem ser realizados neste ano e no próximo, respectivamente. Mas, apesar da boa intenção, o plano não agrada toda a comunidade portuária, e há temores de aumento de custos e desemprego de trabalhadores. Na entrevista a seguir, o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, defende o projeto.

A desestatização de administrações portuárias entrou no radar do Governo Federal e se tornou um dos projetos prioritários deste ano. A pasta aponta a ineficiência da administração pública. Mas, por que desestatizar a Codesa e Autoridade Portuária de Santos neste primeiro momento? Quais foram os principais problemas mapeados nas duas empresas?

A desestatização portuária é uma das alternativas da política pública a fim de aumentar a competitividade e o desenvolvimento do País, com a alavancagem de investimentos na ampliação da infraestrutura do setor, proporcionando maior eficiência operacional e reduzindo custos aos usuários. Embora nos últimos anos tenham-se verificado avanços na operação e na exploração portuárias e o consequente aumento da movimentação de carga, há um cenário de desconexão entre a expansão da capacidade da infraestrutura portuária frente ao crescimento do setor. Dessa forma, os investimentos por parte da iniciativa privada nesses projetos se revelam como uma alternativa viável para a melhoria da qualidade dos serviços prestados e da eficiência operacional, fornecendo ao parceiro privado liberdade, flexibilidade e agilidade necessárias para que possa otimizar o uso desse espaço público e proceder às adaptações das operações de que o dinamismo dos fluxos de comércio necessita.

E por que a Codesa primeiro?

Para a definição do ativo portuário pioneiro para o processo de desestatização, foram avaliados alguns aspectos dos portos organizados. No caso da Codesa, dentre outros aspectos, foram considerados os seguintes: dimensão e complexidade do espaço; quantidade significativa de áreas operacionais disponíveis para novos projetos de arrendamento; necessidade de investimentos que dificilmente seriam supridos pelos recursos próprios da companhia e pelo Governo Federal; e uma situação financeira que permite a viabilidade econômica do projeto. De forma similar, também se avaliou o Porto Organizado de Santos, que, além das vantagens de um parceiro privado para realizar investimentos de relevantes monta financeira e complexidade, a transferência à iniciativa privada também traria ganhos de produtividade quanto à gestão, à eficiência e à celeridade nas compras e contratações necessárias às operações. Há, ainda, o potencial de trazer importante experiência internacional em gestão portuária. Além disso, esse modelo possibilita que novas experiências de desenhos operacionais, gerenciais e tecnológicos para a gestão dos portos se consolidem no Brasil, incentivando o investimento em inovação por meio da concorrência entre portos e da melhoria contínua da eficiência operacional.

Diante dos problemas apontados, qual será a receita da iniciativa privada para garantir eficiência aos complexos portuários concedidos?

Considerando que o modelo aprovado foi o de alienação da Codesa associado à outor-



“Esse modelo possibilita que novas experiências de desenhos operacionais, gerenciais e tecnológicos para a gestão dos portos se consolidem”

ga do serviço público portuário — e que esse modelo, em avaliação preliminar, também deverá ser aplicado ao Porto de Santos —, a remuneração da concessionária se dará através de receitas tarifárias, decorrentes das operações inerentes à atividade portuária, como infraestruturas de acesso aquaviário, operacional e terrestre; instalações de acostagem; utilização de armazéns; e de uso de abrigo e de receitas não tarifárias referentes aos serviços prestados não cobertos pelas tarifas portuárias, o que se dará mediante preço, livremente estabelecido pelo concessionário, mas fiscalizada pela Antaq a fim de evitar eventual abuso. Como o Ministério da Infraestrutura vê os temores e apontamentos de operadores e trabalhadores que atuam no Porto de Vitória sobre o risco de aumento de tarifas ou fugas de cargas após a desestatização? O modelo de concessão vai aumentar a competitividade dos portos de Vitória e

Barra do Riacho, contribuindo para o aumento do volume de carga movimentada. Para tanto, a concessão contará com elementos regulatórios que limitam aumento de tarifas e incentivam a atração de cargas para o porto. Com isso, os principais serviços comuns aos usuários e ofertados pela administração do porto são cobertos por mecanismos de regulação. Embora a concessionária possa prestar serviços acessórios e complementares opcionais aos usuários, não será permitida qualquer outra cobrança tarifária que não esteja prevista em contrato para serviços portuários.

Haverá um teto?

Nos primeiros seis meses, a concessionária irá observar como teto tarifário para todas as tarifas os valores atualmente vigentes. As propostas tarifárias da concessionária deverão seguir boas práticas de precificação de infraestrutura e serviços portuários, bem como diretrizes expedidas pela Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários), que tem o poder de suspender as alterações caso estejam em desacordo com as previsões contratuais ou se for identificado prejuízo aos usuários. O contrato prevê, ainda, o monitoramento de indicadores relativos à disponibilidade de áreas operacionais no Porto de Vitória, com objetivo de aderir o efetivo uso das áreas disponíveis para operações portuárias, identificando se a administração do porto está atendendo as demandas dos usuários com regularidade.

Os mesmos temores são apontados em Santos, principalmente por causa dos investimentos que serão exigidos do novo concessionário, como a construção do túnel submerso entre Santos e Guarujá. Como tornar o negócio atrativo ao investidor privado? Como o administrador será remunerado?

A remuneração nos modelos de concessão

em desenvolvimento pelo Governo Federal não difere, em linhas gerais, das formas usuais de remuneração de administradores de portos no mundo. Ou seja, o Porto deverá ser remunerado essencialmente por serviços e uso da infraestrutura de uso comum que é oferecida aos usuários do complexo, como acessos e bexões de atracação, e pela locação de áreas operacionais contratadas com terminais portuários (landlord). Em 2020, a receita líquida do Porto de Santos atingiu R\$ 1,1 bilhão, com geração de caixa medida pelo Ebitda (lucros antes de juros, impostos, depreciação e amortização) de R\$ 500 milhões. As duas principais fontes de receita do Porto foram as tarifas de acesso aquaviário e as receitas patrimoniais de arrendamento. Com a existência de fontes diversificadas de recursos, a realização de investimentos no complexo portuário não dependerá de aumentos tarifários. Considerando os esperados ganhos de eficiência e o crescimento da movimentação ao longo do período da concessão, será possível compatibilizar grandes investimentos em melhoria da infraestrutura portuária com o retorno adequado de tais aplicações. Tal potencial para remunerar investimentos de grande porte e qualificar o projeto junto aos investidores privados, tornando-o mais atrativo.

E quais são os cuidados que o Governo Federal tem tomado durante a modelagem para garantir que os projetos sejam bem sucedidos?

Na estruturação de cada processo de desestatização, deve ser assegurada a precificação adequada dos serviços portuários, incentivada a concorrência no mercado, garantidas a qualidade e a legalidade do processo de desestatização, alcançando adequadamente seus riscos, consideradas as externalidades econômicas e sociais, bem como avaliada devidamente a viabilidade financeira da desestatização planejada. Para que todos esses pontos sejam assegurados, é fundamental a realização de estudos, o intuito de se adotar o modelo de exploração mais adequado para cada um dos projetos. Nesse sentido, para os projetos da Codesa e dos portos organizados de Santos e de São Sebastião, os estudos para a modelagem, coordenados pelo Mintra, contam com apoio do IINDESE consultorias especializadas no setor, que atuam em diferentes frentes de trabalho. Também é importante a realização de audiências públicas frequentes com a comunidade portuária para coletar sugestões e impressões sobre a modelagem, de forma a se ter um modelo construído a partir da interação com múltiplos stakeholders do Porto.

Há possibilidade de reversão da desestatização? Haverá acompanhamento da gestão ou algum tipo de indicador para garantir que os portos serão bem administrados durante a concessão?

Sim. No caso dos portos de Vitória e Barra do Riacho, inicialmente estão previstos seis indicadores principais que visam a acompanhar a disponibilidade e a qualidade da infraestrutura, a produtividade, o efetivo uso das áreas operacionais e aspectos de governança e sustentabilidade. Novos indicadores poderão ser propostos em processo qualquer que seja o modelo contratual. Quanto ao Porto de Santos, estes indicadores ainda estão em fase de elaboração. Assim como em outros setores de infraestrutura, a concessão dos portos organizados ocorre por tempo determinado e fixado contratualmente. Ao término da vigência do contrato de concessão, os ativos retornam à União, que poderá firmar um novo contrato de concessão ou reassumir a administração dos portos. O prazo fixado para o contrato de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho é de 35 anos. É claro que o contrato trata da obrigação de critérios, indicadores, fórmulas e parâmetros definidores da qualidade da atividade prestada, bem como de suas metas.

DESESTATIZAÇÃO

LEILÃO EM SANTOS É PREVISTO PARA 2022

Comunidade portuária espera apresentação do modelo e quer ser ouvida

A desestatização da Codelsa será um exemplo para a da SPA. Há pontos comuns nos dois processos? Quais?

O projeto de desestatização de Santos está em andamento e se encontra na fase de elaboração dos estudos e proposição de modelagem preliminar. Na sequência, será apresentada a todo o setor e à sociedade, através de processo de consulta pública. A modelagem que está sendo elaborada foi inicialmente inspirada no aprendizado que o projeto e as discussões da desestatização da Codelsa trouxeram.

Quais serão os cronogramas dos dois processos? Quando devem ser realizados os leilões?

Com relação à Codelsa, o processo está em fase avançada, aguardando análise do projeto por parte do TCU, seguido do lançamento de edital e da realização de leilão ainda no fim de 2021 ou no início de 2022. Quando ao Porto de Santos, como dito, o processo está em fase de estudos, com as etapas seguintes previstas para o próximo ano.

Quem são os potenciais investidores que poderão arrematar as duas empresas? Haverá restrições de participação? Quais?

A restrição de participação prevista para o certame relativo ao Porto de Vitória tem como objetivo garantir a diretiva de que a concessão do porto organizado ocorra com exploração indireta das áreas operacionais. Ou seja, que o administrador do porto não atue simultaneamente em operações portuárias ou explore terminais em área do porto ou usuários da infraestrutura do porto organizado. Os potenciais investidores incluem empresas nacionais e internacionais de concessões de infraestrutura, fundos de investimentos, operadores portuários e logísticos e autoridades portuárias. Em relação ao projeto de Santos, os critérios de participação no certame ainda estão em fase de elaboração.

O que será feito com as outorgas dos leilões das duas empresas? Quanto o Governo Federal espera arrecadar em cada um desses projetos?

Para a Codelsa, o valor mínimo estabelecido a título de outorga pelo direito do contrato de concessão é de cerca de R\$ 697 milhões, com o pagamento de R\$ 479 milhões (mais um eventual ágio oferecido no leilão) à Codelsa e à União no momento da celebração do contrato — o restante será pago em parcelas anuais. Esse pagamento da maior parte da outorga fixa em parcela única, juntamente com eventual ágio, reduz as chances de lances que podem inviabilizar o projeto, gerando o maior compromisso com o projeto por parte dos interessados no certame e proporcionando uma seleção de melhores players. Já para o Porto de Santos, os valores de outorga, sua forma de pagamento e sua destinação ainda estão em fase de definição.

Como será o período de transição de uma empresa pública para a privada? Como os contratos deverão ser adaptados às regras de Direito Privado?

Em relação ao Porto de Vitória, após a transferência das ações da União ao novo investidor, a companhia deixará de ser uma empresa pública, passando a se submeter integralmente ao regime de Direito Privado. As obrigações já assumidas pela Codelsa em contratos com fornecedores e empregados não serão alteradas. A concessionária irá assumir imediatamente a posição da União, não remanescendo qualquer vínculo entre os arrendatários e o poder concedente. A concessionária deverá respeitar os termos e condições previstos nos contratos em vigor e observar procedimento previsto no contrato de concessão para adaptação e transição organizativa.

Muito se falou sobre a expectativa de aportes de R\$ 1 bilhão nos portos do Espírito Santo. Mas, efetivamente, quais serão esses investimentos? Há obras prioritárias em acessos ou infraestrutura?

O investidor que arrematar a Codelsa e a concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho deverá realizar investimentos totais mínimos de R\$ 783 milhões para recuperação estrutural e manutenção da infraestrutura dos portos ao longo do contrato de 35 anos. Deste montante, pelo menos R\$ 300 milhões são voltados à dragagem de manutenção do Porto de Vitória. O contrato contará, ainda, com mecanismo que permitirá a inclusão de futuros investimentos identificados pelo concessionário, em conjunto com usuários dos portos e poder concedente.

E no Porto de Santos, quanto deverá investir pelo novo concessionário? Como? Há obras prioritárias em acessos ou infraestrutura?

Os investimentos a serem definidos como obrigatórios para o futuro concessionário do Porto de Santos ainda estão em fase de análise. Porém, há uma estimativa inicial que já soma mais de R\$ 5 bilhões de investimentos.

COMUNIDADE

A comunidade do Porto de Santos aguarda a apresentação do novo modelo de gestão do cas santista ainda neste semestre. O plano do Governo Federal prevê o leilão da Autoridade Portuária de Santos (APS) no ano que vem. Mas o setor ainda vive a expectativa da divulgação de regras e de restrições de participação no processo e de obrigações do novo concessionário, com a realização de investimentos.

A primeira etapa da desestatização da gestão do Porto de Santos foi concluída. Trata-se de um levantamento da situação da estatal, com um diagnóstico dos pontos fortes e fracos da empresa. Foi feito pelo consórcio Dagnil, contratado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Liderado pela DTA Engenharia, ele conta com as empresas Alvarez e Masual Consultoria em Engenharia, Garin Infraestruturas Assessoria e Participações Ltda. e com os escritórios de advocacia Lobo & De Rizzo e Navarro Prado.

Ale agora, pouco foi divulgado pelo Governo Federal sobre o processo, o que preocupa usuários do cas santista. Para o diretor-executivo do Sindicato das Agências de Navegação Marítima do Estado de São Paulo (Sindamar), José Roque, a modelagem deve dar maior visibilidade aos investimentos, garantir a justiça e a regulação do setor.

"O formato que será implantado tem que contemplar um aumento de volume de carga, ser descentralizador, garantir melhoria de infraestrutura e logística, além de não ficar restrito a uma única empresa que detenha as decisões. Os demais operadores devem ser consultados e participativos, assim como os armadores que escalam os seus navios no Porto e os agentes marítimos que atuam como mandatários", afirmou.

Segundo Roque, há uma concorrência entre os complexos portuários brasileiros, e os usuários de Santos se preocupam com possíveis aumentos de tarifas e custos.



REUTERS/AGENCE FRANCE PRESSE



REUTERS/AGENCE FRANCE PRESSE

Se preciso, processo poderá ser revertido

PARADOXO

A desestatização é reversível e, até se tornar realidade, há o risco de paralisação do projeto. Mesmo assim, caso ocorra o plano, o Governo Federal deverá concentrar esforços na regulação das atividades do novo concessionário.

"A possibilidade de reversão existe, ou melhor, de paralisação do projeto por falta de sustentação política. Assistimos no passado com os Correios e, recentemente, com a Eletrobras, cujo resultado foi deveras duvidoso e sua privatização não trará os benefícios esperados. O risco político é grande, ainda mais em um momento conturbado como o que vivemos e às vésperas de um ano eleitoral", afirmou o advogado Thiago Miller.

O advogado Marcelo Samuraco (foto) adverte que a reversão de um processo desse porte é onerosa. "O tempo de concessão é um prazo adequado para tornar o ativo atraente para os olhos dos potenciais concorrentes do leilão em termos de viabilidade financeira do projeto e do respectivo cashback (retorno do investimento), mas, ao mesmo tempo, não comporta equívocos, na medida em que a reversão para o modelo atual poderá levar bastante tempo."

Para o advogado Antônio Lawand, é possível a reversão de um contrato administrativo de concessão à iniciativa privada. Porém, as regras devem conter essa possibilidade, com prioridade à prestação do serviço. "Ainda que seja uma concessão trabalhada com regras especiais pela nova Lei de Portos, (...) há sempre a possibilidade de reverter a desestatização, por má prestação de serviço, infrações reiteradas (...) e isso tem de ser muito bem construído no

contrato através de decisões sedimentadas no STJ (Superior Tribunal de Justiça) e no STF (Supremo Tribunal Federal)."

De acordo com a advogada Daniella Reverendo, especialista em Direito Marítimo e Portuário, há exemplos de empresas que voltaram ao Poder Público após crises. Um deles, em Itu (SP), em que a Prefeitura reassumiu o serviço de saneamento básico "após dez anos de concessão e várias crises hídricas".

CIDADÃO

Uma regulação eficiente é a maior arma do Governo para garantir uma boa prestação do serviço de administração portuária, mesmo que ela seja desestatizada. "Não faltará fiscalização, na minha opinião, haja vista a quantidade de atores envolvidos (terminais privados, arrendatários, operadores e intervenientes). Mas a capacidade e o tempo de resposta me preocupam, particularmente", afirmou Miller.

A mesma questão é levantada por Daniella. A advogada aponta haver mecanismos de controle de desempenho de concessionários por meio de agências reguladoras. Cita, porém, um caso emblemático do Porto de Santos em demora no tempo de resposta. Trata-se do imbróglio envolvendo o Grupo Libra.

"Ao final de longas batalhas jurídicas por 25 anos, a Libra não teve êxito no seu intento, encerrando sua trajetória no Porto, causando diminuição de berços para a atracação containerizada, acurando desempenho de muitas pessoas e deixando uma dívida bilionária para o Porto de Santos", detalhou.

DESESTATIZAÇÃO

DEFESA E CRÍTICA

Os artigos a seguir apresentam o que, na visão dos autores, significam aspectos positivos e questionáveis do futuro leilão da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa)

Modelo deve garantir papel central ao empreendedorismo

JULIO CASTIGLIONI Presidente da Comissão Docas do Espírito Santo (Codesa)

Até menos nas últimas duas décadas, o Brasil tem colocado em sua arena pública de debate uma questão que obedece à lógica do anti-empirismo, que adota a polarização como política de choque para, inevitavelmente, insistir na suposta dicotomia entre gestão privada e interesse público.

É tempo de abandonar esse falso problema. Afinal, a quem poderia aproveitar uma óbvia discussão, como se fizesse psicodrama, com complexos deslizes de infraestrutura de um país a partir de abordagem histórica e simplista?

Poderemos adotar o compromisso com o resultado. Dêfetasmos a busca por um modelo que coloque as pessoas à frente das ideologias e, sobretudo, não se apegue à ingenuidade de acreditar que seja possível dividir esta pessoa, sem que, antes, se divida da conta.

As experiências relatadas pelo Ministério da Infraestrutura, no decurso dos trabalhos de modelagem da desestatização da Codesa, revelam que, onde há porto funcionando bem e atendimento às expectativas da sociedade — aqui compreendida em sua integralidade —, não se encontra espaço para esta rivalidade entre público e privado alimentada no Brasil. Verifica-se, nestes casos de sucesso, um pragmatismo que condiz as administrações portuárias, mundo afora, a se lidar como pessoas e tornar-se mais eficientes e competitivas.

Cada autoridade portuária, neste contexto global, busca a sua própria forma de colocar em prática o modelo landlอร์ด, sem apoio à dignas estatais ou privadas.

Foi assim, assumindo o compromisso com resultados práticos, que Botecchi e Antunes passaram por um processo de corporatização de suas estatais portuárias, movimento que vem lhes permitindo atuar com dinamismo, com liberdade e agilidade em uma nacionalidade de pública que se converte em rápida a ser coletivamente distribuída. Por isso, convencionado que seja “público” se resume à titularidade do ativo portuário, à política de infraestrutura e à distribuição coletiva das riquezas geradas ao final deste processo. Para garantir esse pilar, a existência de uma empresa que, ocupando permanentemente ao Estado, obedece a práticas e firmamentos de gestão notadamente periódicas.

Entramos igualmente visões no Brasil, não como excesso de formalidade, letargia decisória, captura política, ruptura na sucessão entre gestores, subsídios injustificados, constituição temas absolutamente estranhos a esses grandes portos. Já se piores as tentativas de nós, brasileiros, de explicar aos europeus a insanidade que se tornou esta grande gincana do econômico chamada licitação pública.

É não ficar por aí. Na Austrália, o modelo landlอร์ด foi desenhado pelo caminho das concessões. Na Inglaterra, em geral, opta-se pela privatização clássica. Nos Estados Unidos, portos públicos com plena autonomia empresarial. Em todos estes casos parece ser uma identidade de fins (implantação de landlอร์ด como forma de se tornar mais eficiente e competitivo), mas uma diferença nos meios. Cada um, repete-se, busca uma regra de governança que seja condizente, inclusive, com o grau de maturidade regulatória, com a identidade cultural e com a tradição jurídica, elementos que constituem sempre um traço distintivo. Não há, portanto, uma receita pronta. Cada país deve encontrar seu caminho, e o Brasil já derrapou demais nesta ilusão de que empresa estatal é sinônimo,



necessariamente, de interesse público.

No Brasil, percebe-se que a Lei dos Portos direciona o setor portuário público para o landlอร์ด. Mas a incongruência entre este plano normativo e o mundo de carne e osso é insuperável. Em choque contra este valor programático, temos a realidade de empresas estatais que parecem possuir alvará para serem deficitárias.

No nosso contexto, em que as relações partem da premissa da desconfiança mútua, é absolutamente impossível imaginar que possam ter, num prazo razoável, empresas estatais atuando com o grau de liberdade verificado no modelo landlอร์ด europeu. Para isso, seria necessário mudar a Constituição Federal, as leis, os atos regulatórios e, após operar esta revolução normativa, torcer para que essa sociedade esteja madura o suficiente para confiar que um gestor público possa ter liberdade empresarial, sem o risco de ser interpretado de posição de deslealdade.

Por isso, nesta quadra de nossa história, não há outra alternativa senão a busca de um modelo landlอร์ด instrumentalizado por uma gestão privada. A nossa sociedade não deseja mais viver os mesmos problemas. Diversamente, está ávida por soluções práticas e responsabilmente criativas. Temos um modelo sofisticado de concessão portuária para o Porto de Vitória, que promove o reencontro entre interesses públicos e privados. Um modelo que não demoramos a nos empolgar, mas que preserva na mão dos brasileiros a política pública de infraestrutura, que aumenta o controle social sobre os instrumentos de gestão portuária, que realinha o poder regulatório àquele que democratiza o acesso ao porto, na medida em que multiplica as possibilidades de atividades comerciais.

Críticas construtivas ao modelo de concessão do Porto de Vitória são naturais e bem-vindas. Em dois anos, a gestão da Codesa já fez mais do que uma centena de reuniões de trabalho com os stakeholders. Duas audiências públicas, mais do que sessenta questões respondidas. De toda forma, há de se redobrar a cautela com aqueles discursos de oportunidade que, se apoderando de uma bandeira do interesse público, na verdade estão apenas travestindo interesses privados. A estes poucos, certamente, o modelo não servirá.

Em nosso País, compreendemos — sempre penalizado pela ineficiência estatal — esta há anos postulando maior liberdade de atuação. É hora de atender a este pleito e é justamente o que se propõe para o futuro do Porto de Vitória. No lugar de um Estado letárgico, refratário e passivo, a implantação de um modelo que realinha o empreendedorismo à racionalidade do sistema.

Compete ao Estado manter a função pública do porto

ROBERTO GAROFALO Presidente da Sociedade Brasileira de Operações Portuárias do Estado do Espírito Santo (Sobop)

Motivado pelos constantes resultados ruins de nossos portos, o Governo Federal lançou um agressivo programa de desestatização dos portos brasileiros, baseado no modelo australiano, no qual o Poder Público concede a administração dos portos ao setor privado, que fará a gestão de acordo com as regras impostas pela Antaq. Como projeto piloto, o Porto de Vitória, em a desestatização da Codesa.

Os melhores resultados financeiros dos portos, como se sabe, decorrem dos repetidos problemas de infraestrutura, movente de na tomada de decisão e efetivação das ações decisivas, nunca tendo a questão portuária sido enfrentada como uma prioridade de Estado, mas, sim, servido a interesses político-partidários. Defendem os entusiastas da desestatização que a solução para todos os problemas do setor portuário está na retirada do Estado da gestão, sendo esta transferida aos particulares, por possuírem muito mais agilidade em suas decisões e implementações.

Sempre que se abocetam problemas vividos por nossas estatais, enfrenta-se uma discussão acalorada entre os defensores do Estado mínimo, sustentando que intervenção estatal gera ineficiência; e, em posição oposta, aqueles que defendem maior participação do Estado, como gestor e intervenor das relações comerciais e sociais, com um alto teor de regulamentação. Particularmente, são favoráveis a menor intervenção do Estado, com um baixo grau de regulamentação, permitindo que os negócios fluam por si só e não em virtude de leis e decretos, que podem gerar, e inevitavelmente geram, distorções.

Neste sentido, entendemos que o Estado não deve interferir na grande maioria das relações, salvo para salvaguarda de direitos. Tal pensamento, contudo, não se aplica ao setor portuário, onde acredito que sua presença deve ser crítica, enquanto Autoridade Portuária, regulando a atividade estatal, dando a caráter de exclusividade monopólio natural desses infraestruturas. Mais ainda, que compete ao Estado a manutenção da função pública do porto, cujo objetivo é viabilizar o desenvolvimento econômico, não apenas da própria companhia, mas, principalmente, de toda a comunidade que do porto sobrevive, direta ou indiretamente.

Entende-se, ainda, que o enfrentamento da questão portuária não deve ser dado apenas nos limites das instalações portuárias, mas em todo o seu entorno, principalmente no tratamento da questão de acessos terrestres, rodovias, ferrovias, aeroportos, legislação aduaneira, trabalhista e de todos os assuntos que possam interferir, positiva ou negativamente, De que adianta um porto tecnicamente preparado para a boa produtividade, se operando apenas com parcela de sua capacidade, por falta de infraestrutura de acesso? No Porto de Vitória, a despeito do alto grau de preparo e performance dos operadores, tem-se a competitividade abalada por restrição de horário por tráfego de caminhões, acesso viário precário, caudo, sistema da Receita Federal imperante.

Pode-se observar que a sempre venoso do certo não logrará êxito apenas na melhoria da área infra-estrutura, quando muito, em seu entorno, com a realização de obras e investimentos em infraestrutura, não sen-



do competente, contudo, para interferir no fluxo do tráfego de acesso ao porto, ficando, assim, à mercê das autoridades públicas estaduais e municipais.

Mais ainda, para a efetivação das melhorias necessárias ao atendimento do edital de privatização, é imprescindível que a concessionária da administração da Codesa acabará por transferir para as tarifas portuárias o valor de seus investimentos, sendo certo o aumento de custo para todos os usuários, que refletirá na perda da tão almejada competitividade.

Acredita-se na extinção de berços públicos e na elitização das cargas, na medida em que apenas os grandes grupos econômicos passarão a operar no porto, com a verticalização das operações. Com isso, será extinta do sistema a mais variada sorte de empresas, de pequeno e médio portes, como exportadores, importadores, operadores portuários, prestadores de serviços, sem dúvida alguma, os trabalhadores portuários. Somente os grandes sobreviventes, como a cooperativa direta, a queda de circulação de dinheiro na economia e arrecadação para Estado e município.

Comprovando o equívoco de sua narrativa, o próprio Ministério da Infraestrutura, ao montar uma equipe administrativa para conduzir o processo de desestatização da Codesa, incumbiu-se de selecionar pessoas capacitadas, que, de forma profissional, passariam a tomar as melhores decisões comerciais e administrativas, segundo as boas práticas de mercado e ética. O resultado não poderia ser diferente. Significativa melhoria em todos os índices e resultados, de onde se conclui que o problema não está em ser privado ou pública a gestão, mas sim, em ser profissional ou não. Só não são melhores porque o Estado e o Município não participam da gestão portuária. Por isso, entendemos que a administração do porto deve ser desestatizada, pois são as autoridades locais que devem elaborar suas matrizes e rapidamente chegar a solução.

No mais, por sua importância socioeconômica, a gestão portuária deve ser pública, como política de Estado, com administração efetivamente profissional, com gestores selecionados por seu operadores, aprovados por um Conselho de Autoridade Portuária deliberativo, cuja função essencial seria o direcionamento da política portuária local, assegurando a estabilidade das gestões de cumprimento de projetos de longo prazo, impedindo solução de continuidade. Sacar o Estado da gestão portuária significa transferir o real enfrentamento do problema para o futuro.

“Temos um modelo sofisticado de concessão portuária para o Porto de Vitória, que promove o reencontro entre interesses público e privado”

“A gestão portuária deve ser pública, como política de Estado, com administração efetivamente profissional e gestores capacitados”