

# TRIBUNA LIVRE



GUILHERME NARCISO DE LACERDA

## Riscos da privatização da Codesa

**A** privatização da Codesa avança, enquanto o governo estadual, os grupos políticos e a classe empresarial assistem passivamente. Será que, de fato, todos eles sabem o que está sendo proposto? Talvez muitos não reajam por uma postura ideológica estreita; nem sabem como será, mas a aceitam por princípio e se apegam em informes enganosos de que haverá maiores investimentos. Ledo engano. Mais uma vez, o Espírito Santo está sendo cobaia.

Foi assim em 1994, quando a Escelsa foi a primeira do setor elétrico a ser alienada. Naquele tempo, o Espírito Santo pagou o preço pela forma açodada em que a alienação se deu, inclusive com a liquidação das ações do governo estadual para pagar despesas correntes.

O desenvolvimento capixaba não se explica sem o seu complexo portuário. Mesmo antes de Tubarão, ainda quando o Estado se desenvolvia em torno do café, o Porto de Vitória foi a mola mestra para a nossa economia.

A venda do controle acionário da Codesa com base na maior outorga implicará a transferência de um ativo localizado no Estado apenas para fazer caixa no orçamento federal.

Não se advoga ficar de braços cruzados. Existem outros caminhos para superar dificuldades burocráticas para contratações de serviços de dragagem e derrocagem (retirada de rochas) do canal ou de outras obras nas retroáreas. A alienação das ações não é a única e nem a melhor alternativa para agilizar investimentos.

As decisões tomadas entre operadores portuários e a futura controladora serão sempre as melhores para o desenvolvimento estadual? Os portos mais eficientes do mundo não seguem o modelo proposto. A Codesa deu um excelente resultado

financeiro no último exercício. Ela pode ser ainda mais eficiente e são bem-vindas todas as barreiras para impedir atuações impróprias.

Uma gestão moderna poderia contemplar, por exemplo, uma PPP, transferindo para o privado os serviços de zeladoria e de obras.

A remuneração se apoiaria em metas e seriam mantidos no âmbito público a gestão dos contratos com a concessionária e os operadores de terminais.

Outras inovações poderiam ser propostas.

O governo federal poderia alienar apenas parte de suas ações e construir uma gestão compartilhada. O governo do Estado já avaliou ampliar sua participação?

Por que não incluir no modelo um plano de investimentos no Estado,

ao invés de apenas optar pela maior outorga?

O ativo é federal no papel, mas sua função social e seu valor econômico pertencem ao Estado. É bom para o nosso Estado ficar excluído de qualquer função fiscalizadora e estratégica?

Enfim, o tema é de suma importância e deveria ser alvo de profundo debate nas instâncias políticas e econômicas locais.

GUILHERME NARCISO DE LACERDA é doutor em Economia e escritor.



**Quando o Estado se desenvolvia em torno do café, o Porto de Vitória foi a mola mestra para a nossa economia**