

Manifesto contrário ao processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA

A **Associação dos Operadores Portuários do Espírito Santo (AOPES)**, o **Sindicado dos Operadores Portuários do Espírito Santo (SINDIOPEs)**, o **Terminal Especializado de Barra do Riacho S/A (PORTOCEL)**, o **Sindicato Unificado da Orla Portuária (Suport-ES)** e a **Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo**, respectivamente, entidades representativas dos agentes econômicos e dos trabalhadores que atuam no porto organizado de Vitória/ES, vêm manifestar suas preocupações quanto ao processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA), conduzido pelo governo federal para a outorga de concessão do serviço público de Administração do Porto com a delegação à concessionária das atividades, e da exploração indireta das instalações portuárias.

Importante destacar que as instituições signatárias deste manifesto representam as organizações que atuam diretamente nas atividades operacionais e comerciais das cargas movimentadas nos portos organizados de Vitória e Barra do Riacho, de modo que são, portanto, conhecedoras dos avanços já alcançados e dos desafios existentes no setor portuário do Espírito Santo por exercerem, de forma privada, a prestação de serviço aos usuários importadores e exportadores.

Nesse contexto, em primeiro lugar, é de fundamental importância refletirmos sobre os reais motivos da desestatização:

- Garantir e atrair investimentos?
- Permitir maior autonomia para agilidade nas tomadas de decisões ao gestor do porto?
- Estimular a concorrência?
- Substituir a gestão pública pela gestão privada?

Não se nega que a atração de investimentos, a maior autonomia na tomada de decisões e o aumento da concorrência são valores importantes e almeçados por todos os operadores e usuários dos Portos de Vitória e Barra do Riacho. A grande questão é como isso será alcançado.

A audiência pública promovida pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para recebimento das contribuições relativas ao modelo de desestatização apresentou demonstrou que o tema “modelo portuário” é extremamente sensível, complexo e requer mais tempo e maior amplitude de debates para tomada de qualquer decisão que se pretenda legítima e dotada de segurança jurídica, em especial porque o porto é um instrumento de uso público, independentemente do modelo de gestão que será adotado.

Ocorre que o modelo de desestatização apresentado pelo Governo Federal não garante o elemento essencial dos portos: seu papel de instrumento de desenvolvimento econômico e regional. Além disso, compromete a concorrência, favorece a formação de oligopólios e aumenta ainda a insegurança jurídica no setor portuário.

Na visão dos signatários deste manifesto, o cronograma de desestatização estabelecido pelo governo federal, especialmente o tempo destinado ao estudo de desenvolvimento e conclusão do modelo, é extremamente exíguo e não permite o debate plural das diversas implicações de sua implantação, divorciado, portanto, de um adequado planejamento estratégico e da necessária segurança jurídica para o setor, cujos reflexos, certamente negativos, serão suportados pelos próximos 35 anos por toda a comunidade portuária.

Com essa desestatização, o atual governo afirma que o desenvolvimento portuário deve seguir estritamente os princípios de mercado, no qual as tarifas portuárias devem ser cobradas dos usuários dos serviços para atender a taxa de retorno do investimento pelo setor privado e, portanto, é desconhecedor do papel do porto como infraestrutura econômica; meio para prestação de serviço público e indutor do desenvolvimento regional.

Apresentamos as seguintes razões para as referidas afirmações:

1. O modelo de exploração dos portos adotado pela Lei dos Portos (Lei nº 12.815/2013), em especial os portos públicos, tem por base um ambiente

concorrencial no qual coexistem as figuras dos arrendatários de áreas do porto (Art.2º, XI) e dos operadores portuários (Art.2º, XIII), para o desempenho, respectivamente, da exploração de áreas arrendadas e do livre exercício das atividades econômicas de movimentação de passageiros ou movimentação e armazenagem de mercadorias.

2. O processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (CODESA) que está sendo conduzido pela Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA); pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) e pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), através de licitação destinada a implantar um novo modelo de Administração do Porto público por um concessionário privado, traz grandes incertezas a toda a comunidade portuária, seja no tocante à preservação dos contratos de arrendamento e as condições em que isso ocorrerá, seja ainda na preservação das atividades essenciais desenvolvidas pelos operadores, que atendem a uma miríade de usuários do porto não vinculados à exploração de uma área.

3. Soma-se a este quadro a elevação dos custos portuários, notadamente nas tarifas portuárias, com reflexo direto nas cargas importadas e exportadas, aumentando o já elevado “Custo Brasil”, com risco de fuga das cargas para outros portos concorrentes.

4. O modelo proposto carece ainda de garantias para a efetiva e plena operacionalidade dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, com elevados riscos de aumento de custos nas operações.

5. Com isso, uma era de incertezas se descortina para o porto público, notadamente, quanto aos aspectos de manter a sua competitividade frente aos demais portos concorrentes, pelo aumento de custos de administração do porto, agora, somado ao custo de remuneração do capital do concessionário privado; ao custo pelo investimento em dragagem do canal de acesso marítimo e dos acessos terrestres em ferrovia e rodovia, que antes eram de responsabilidade do governo federal.

6. O projeto de desestatização traz claros pontos de impedimento ao livre exercício da atividade econômica dos operadores portuários, via concentração

do novo concessionário através da sua participação societária direta, ou através das suas controladoras, controladas ou coligadas à concessionária, caso concretizada a desestatização. Legítima a constituição de um oligopólio portuário, além de gerar novos encargos financeiros aos terminais de uso privado, que se utilizam dos molhes de abrigo e canais de acesso que, agora, serão tratados como unidades de negócio do futuro concessionário privado.

7. Não bastasse, o modelo é extremamente falho no que se refere à execução de atividades próprias do Estado, como o planejamento portuário; a exploração dos ativos, com reflexos concorrenciais negativos e próprio exercício do poder de polícia, tudo em prejuízo do ecossistema portuário do Espírito Santo.

8. O Porto de Vitória está sendo utilizado como projeto piloto para que esse modelo portuário seja replicado aos demais portos do país. A ausência de um projeto estratégico de Estado e de longo prazo nos remete aos seguintes questionamentos:

- Como o concessionário irá cumprir os investimentos previstos mantendo a competitividade tarifária?
- O estudo apresentado considera que a melhoria da infraestrutura por meio dos investimentos justifica o aumento tarifário como benéfico aos usuários, sem que os importadores e exportadores tenham sido consultados ou demonstrado que este modelo irá atrair novas cargas.
- O Porto de Vitória é um porto consolidado, assim, quais seriam essas melhorias que justificariam o aumento das tarifas? Os usuários terão efetivamente vantagens para preservação da movimentação de suas cargas no Porto de Vitória, ou corre-se o risco da fuga de carga, ante a competição interportuária?
- Quais são as salvaguardas e garantias para os operadores e usuários, se o modelo de desestatização desenhado para o Porto de Vitória (CODESA) não der certo?

Por todos esses elementos, se mostra extremamente prejudicial à continuidade do processo de desestatização desenhado para o Porto de Vitória

(CODESA), sem uma maior reflexão acerca das alternativas existentes e as consequências do modelo proposto, que inevitavelmente (i.) restringirão a atuação dos operadores portuários e (ii.) aumentará os custos portuários, com reflexo em toda a cadeia de importação e exportação do Estado do Espírito Santo, para o qual restará tão somente o esvaziamento econômico do setor de serviços portuários para os próximos 35 anos, comprometendo severamente o desenvolvimento socioeconômico regional.

Somente o maior debate e aprofundamento do papel do Porto Público permitirá o efetivo alcance de mais investimentos, empregos e desenvolvimento da economia do Espírito Santo e do Brasil.

Vitória-ES, 25 de junho de 2021.

Fórum Permanente Portuário

Associação integrada pela Associação dos Operadores Portuários do Espírito Santo (AOPES), Sindicato dos Operadores Portuários do Espírito Santo (SINDIOPES), Terminal Especializado de Barra do Riacho S/A (PORTOCEL), Sindicato Unificado da Orla Portuária (Suport-ES) e Intersindical da Orla Portuária do Espírito Santo.

AOPES
Associação Profissional dos Operadores
Portuários do Estado do Espírito Santo

 **SINDIOPES**
OPERADORES PORTUÁRIOS

 **PORTOCEL**

 **SUPORT-ES**

 **INTERSINDICAL**
DA ORLA PORTUÁRIA ES