

Porto de Vitória terá gestão pioneira inspirada na Austrália e Inglaterra

Modelo que será adotado após a desestatização da Codesa será híbrido, algo inédito no setor portuário do Brasil hoje, com a iniciativa privada com função de autoridade portuária. Entenda o formato

Caroline Freitas | Repórter de Economia
cfreitas@redegazeta.com.br

Vitória / Rede Gazeta
Publicado em 19/04/2021 às 20h42



Porto de Vitória: leilão de concessão do porto e venda da Codesa está previsto para o quarto trimestre de 2021. Crédito: Vitor Jubini

A desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que será feita com a venda da empresa e a concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, seguirá um modelo híbrido de administração portuária, até então pioneiro no país. O formato vai criar um novo modelo de gestão portuária no Brasil, que já é adotado atualmente em países como Austrália e Inglaterra.

A proposta prevê a distribuição de responsabilidades entre o poder público, que atuará na regulação e planejamento estratégico, e a iniciativa privada, que será responsável pela gestão dos portos e se tornará uma autoridade portuária, sistema conhecido como landlord.

Na prática, o poder público ficará responsável por resguardar os interesses nacionais, mas ficará a cargo da concessionária realizar as atividades ligadas ao dia a dia das operações - como o controle da movimentação de cargas - e sua exploração comercial, devidamente autorizada contratualmente.

No mundo, o modelo mais comum é o landlord clássico, em que a infraestrutura do porto é provida pelo Estado, e o setor privado fica responsável pelo fornecimento de infraestrutura e pela realização das operações portuárias, por meio de arrendamentos (concessões).

Em audiência pública extraordinária promovida pela Câmara dos Deputados na última sexta-feira (16), o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, explicou que a modalidade utilizada será o landlord privado.

Dessa forma, as operações de movimentações de cargas serão feitas por terceiros, por meio de arrendamentos, o que aumenta a liberdade e a autonomia na administração do porto. Ou seja, a empresa que comprar a Codesa não vai ser uma operadora do porto, e sim ter funções de autoridade portuária e administração.

A nova Codesa será responsável, por exemplo, pelo investimento e manutenção das infraestruturas de acesso marítimo e rodoviário. A concessão prevê investimentos superiores a R\$ 1,6 bilhão ao longo dos 35 anos de vigência, que devem contribuir para aumento de produtividade e atração de novas empresas. A expectativa é de que, com isso, receita da companhia quadruplique.

"Nosso modelo possui questões específicas relacionadas ao nosso mercado interno, que prevê um protagonismo maior nas agências reguladoras, que terão mais autonomia na cobrança de tarifas de serviço pela autoridade portuária e à exploração de áreas dentro do porto. São medidas que aumentarão a capacidade portuária e promoverão a atividade econômica nacional", afirmou Piloni.

O presidente da Codesa, Júlio Castiglioni, explicou que atualmente a autoridade portuária é a própria Companhia Docas, que atua como uma espécie de síndico, que toma conta do porto e aplica as regras. Entretanto, enquanto empresa pública, tem uma série de amarras, de controles e fiscalizações que lhe retiram a capacidade de atuar de maneira célere e com a agilidade que a economia demanda.

"A carga não espera ninguém, e hoje sofremos com a concorrência com portos privados e portos públicos de outros locais. Com o modelo de desestatização, o que a gente está levando ao mercado é a venda da Codesa, que passará a ser uma empresa privada, que pode manter esse nome ou mudar, mas terá o dinamismo que nos falta atualmente, liberdade negocial, condições de extrair do porto o melhor aproveitamento econômico possível, explicou.

Segundo o Ministério da Infraestrutura, o poder público ainda terá uma participação na atuação da empresa, mas, após o processo de desestatização da Codesa, o papel de autoridade portuária passará a ser privado. As agências reguladoras, representadas pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), por sua vez, vão fiscalizar o trabalho da companhia privada.

"A nova Codesa terá mais poder, mas algumas decisões não poderão ser unilaterais. O governo ainda vai determinar como o porto pode ser ocupado, que tipo de carga tem que ser movimentada e, se eventualmente, for necessária alguma alteração no plano de desenvolvimento do porto, a autoridade portuária (privada) no máximo poderá fazer uma proposta de alteração nas regras, mas a decisão fica por conta do poder público", frisou Castiglioni.

Segundo ele, trata-se de um modelo semelhante ao que ocorre atualmente com a concessão dos aeroportos e das rodovias. Os ativos continuam públicos (como o porto seguirá sendo de propriedade da União), mas terá gestão privada com regulação da concessão pelas agências (como funciona com a Anac, nos aeroportos, e a ANTT, nas rodovias), que detém a palavra final sobre mudanças nas regras.

O diretor de Defesa de Interesses da Federação das Indústrias do Espírito Santo (Findes), Luís Claudio Montenegro, que é ex-presidente da Codesa, destaca que a mudança é extremamente benéfica, pois, com o novo modelo, a empresa concessionária passa a deter o poder de ceder áreas de operação, assumindo um papel que atualmente é público.

"Em um trabalho que serviu de orientação a um relatório recente do TCU, eu estimei que há cerca de 60% de áreas sem utilização nos portos brasileiros. Eles calcularam isso de forma mais precisa e chegaram a 53%. Isso, porque o modelo de contratação pública é muito burocrático e lento. Entre todas as mudanças previstas, essa é a mais impactante."

"No mundo, o modelo landlord é basicamente de um porto com gestão pública, que entrega áreas para operação privada. De certa forma, seremos pioneiros em um modelo em que essa atribuição de provedor de áreas passa para a iniciativa privada"

Luís Claudio Montenegro

Diretor de Defesa de Interesses da Findes

COMO SERÁ A DESESTATIZAÇÃO E A ATUAÇÃO DA NOVA EMPRESA

O processo em curso pelo governo federal prevê que a privatização da empresa estatal Codesa, com alienação de 100% das ações da companhia. Isto é, o licitante que arrematar a companhia assumirá todos os passivos e a empresa passará a ser privada.

O licitante também receberá o direito de exploração dos portos de Vitória e Barra do Riacho (Aracruz), sob regime de concessão. Diferente da Codesa, eles não serão alienados, mas concedidos por um período de 35 anos, prorrogáveis por mais 5 anos. Ao final desse prazo, retornarão à gestão da União ou podem ser novamente licitados.

No total, os portos devem receber investimentos de mais de R\$ 1,6 bilhão ao longo do contrato. Serão aplicados, por exemplo, R\$ 55 milhões em recuperação estrutural, R\$ 300 milhões em uma obra para segregação do acesso ao terminal de Capuaba. Também são estimados cerca de R\$ 1,3 bilhão em investimentos em manutenção de infraestrutura e serviço.

Os contratos de arrendamento hoje existentes – Technip, Prysmian, TVV/Login, e Peiú/TPP, em Vitória, e de Portocel, em Barra do Riacho – serão mantidos e herdados pela concessionária, que assumirá as receitas provenientes dos contratos, e poderá negociar condições para que se assemelhem aos termos atuais.

ENTENDA

O porto é um condomínio de infraestrutura para movimentação multimodal de cargas e suas operações dependem de cada tipo de carga, equipamentos necessários, modalidades envolvidas, entre outros fatores. Essas operações costumam acontecer em terminais portuários. O Terminal Portuário de Vila Velha (TVV), por exemplo, é um terminal para operação de contêineres.

Via de regra, segundo o diretor de Defesa de Interesses da Findes, Luís Claudio Montenegro, a gestão de um porto é composta por cinco funções básicas:

- **Provedor de infraestrutura:** acesso ferroviário, rodoviário, dutoviário, acesso marítimo, rede de energia, sistema de esgoto, de água, infraestrutura de cais, rodovias internas, etc.;
- **Provedor de serviços:** manutenção de infraestruturas, segurança, rebocadores, praticagem, sinalização, radares, limpeza, monitoramento ambiental, plano de contingências, etc.;
- **Harmonização da atuação de autoridades:** são cerca de 29 autoridades atuantes no comércio exterior. O trabalho harmônico, a oferta de condições de trabalho dessas autoridades, etc.;
- **Operação portuária:** carga e descarga de mercadorias de navios, caminhões, trens e movimentação e armazenagem de cargas na área portuária;
- **Provedor de área:** o porto provê áreas para a realização das diversas operações. Essas áreas podem ser disponibilizadas para operadores que precisem de áreas exclusivas para fazer os seus investimentos na operação.

Com a privatização, haverá maior participação privada nessas áreas, inclusive com investimentos. Essas funções relacionadas à gestão do porto, portanto, passarão por algumas mudanças.

- **Provedor de infraestrutura:** hoje, praticamente toda a infraestrutura é financiada por recursos públicos. O objetivo é que o novo concessionário tenha a obrigação desses investimentos (dragagem, melhoria do acesso, etc.);
- **Provedor de serviços:** atualmente, vários serviços são privados, como praticagem e rebocadores, por exemplo, outros são exercidos pela autoridade portuária pública, que passarão a ser de obrigação do gestor privado (VTMIS, Portaria de acesso, segurança de todo o porto, entre outros);
- **Harmonização de autoridades:** será exercida pelo governo, com o apoio de sistemas e informações do concessionário;
- **Operação portuária:** já é privada desde 1993. As empresas do governo não fazem operação portuária desde então;
- **Provedor de áreas:** é o ponto principal. O modelo a ser adotado pressupõe que o gestor do porto possa prover áreas para operadores privados que queiram realizar as operações de carga, descarga e armazenagem. Atualmente, isso é feito pelo Ministério da Infraestrutura (poder concedente) em leilões de arrendamento. No novo modelo, o concessionário passa a deter o poder de ceder áreas de operação.

CRONOGRAMA

Segundo informações do Ministério da Infraestrutura, atualmente a equipe técnica está consolidando as contribuições feitas nas audiências públicas para que o processo de desestatização da Codesa seja encaminhado para o parecer do Tribunal de Contas da União (TCU). A previsão é que o edital seja publicado ainda neste semestre.

O leilão para venda da Companhia Docas e concessão dos portos deve ocorrer até novembro, [conforme já adiantado pela colunista de A Gazeta Beatriz Seixas](#).