



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

EXCELENTÍSSIMO SENHOR VICE-PRESIDENTE DO TRIBUNAL DE CONTAS DA UNIÃO (TCU) MINISTRO DR. BRUNO DANTAS NASCIMENTO.

1 FEDERAÇÃO NACIONAL DOS PORTUÁRIOS (FNP), fundada em 25 de setembro de 1953, Entidade Sindical de Grau Superior, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 33.922.451/0001-35, endereço eletrônico: fnportuarios@terra.com.br, por meio de seu presidente Eduardo Lirio Guterra, com sede no SDS Edifício Venâncio IV, nº 44, Bloco “Q”, 2º andar, salas 210/212, Asa Sul, CEP 70393-903, Brasília, DF, na qualidade de interessada e na defesa dos interesses e direitos dos/as trabalhadores/as portuários/as e entidades filiadas em nível nacional, vem, respeitosamente, perante Vossa apresentar:

2 Temos acompanhado atentamente todos os “passos” que movimentam o processo de desestatização da CODESA e no dia de ontem (09.11.2021), tivemos acesso ao documento do Ministério da Infraestrutura em resposta à proposta dos auditores do TCU (Tribunal de Contas da União) sobre relatório de análise dos estudos para a desestatização da CODESA, que segundo está escrito “mostrou que há elevado grau de alinhamento para a aprovação do modelo proposto para a primeira concessão de uma autoridade portuária do país”.

3 Tem informação que o relatório foi entregue no fim da semana passada pela secretaria de Portos e Transportes Aquaviários do ministério à Secretaria de Infraestrutura de Portos e Ferrovias do Tribunal de Contas da União.



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

4 Destacamos o seguinte trecho: (...) “O documento, disponível neste link, indica quais são as determinações, recomendações e alertas que os auditores pretendem sugerir ao relator, após suas análises dos estudos encaminhados pelo ministério, e pede para que o governo apresente justificativas e comentários antes da proposição final” (...).

5 Desse modo, passamos a apresentar nossas Considerações relacionadas à forma da condução do processo de desestatização da CODESA.

MEMORIAL COM DESCRIÇÃO DE ARGUMENTOS E DESTAQUES PARA AVALIAÇÃO DA PROPOSTA DE DESESTATIZAÇÃO DA CODESA

6 Os eventos administrativos relacionados à desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo – CODESA - tem se dado em ritmo acelerado. E, nesse processo, foram restritos os espaços abertos para a apresentação de questionamentos e de contribuições por parte dos segmentos econômicos e corporativos envolvidos. As informações do Ministério da Infraestrutura, da ANTAQ e do BNDES de que a proposta encaminhada ao Tribunal de Contas da União resultou da colheita de contribuições e debates amplos não condiz com os acontecimentos. A abertura de tempos para manifestação de propostas em prazos formalmente restritos é muito distinta da interlocução efetiva em que há de fato “escutas ativas”, que produzem consequência e não apenas cumprem exigências burocráticas.

7 A estruturação dos preparativos para efetivar a licitação das funções públicas outorgadas à CODESA acompanhada de uma alienação da totalidade das ações mantidas pela União avançou a partir da qualificação da empresa no Programa Nacional de Desestatização – PND - em 2019.

8 Não são conhecidas as justificativas para a escolha da CODESA para ser a primeira companhia portuária pública a ser alvo da estatização e também não se tem



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

conhecimento dos argumentos que sustentaram a opção pelo modelo híbrido de se fazer a concessão associada simultaneamente à alienação das ações de controle detidas pela União. Vale lembrar que o Decreto 9.852/2019 não definiu uma obrigatoriedade para se juntar a alienação de ações e a concessão das atividades portuárias públicas. A forma foi uma opção do MINFRA e do BNDES. Também não se tem informações de que esse modelo escolhido prevalecerá para as futuras modelagens de outras companhias portuárias.

9 A contratação dos estudos de consultorias para subsidiar tecnicamente a proposta pública foi feita em 2020 em um ano marcado pela pandemia de COVID-19 que alterou profundamente as condições para as entidades atuarem no acompanhamento do processo sob exame. Após as conclusões dos trabalhos nem o BNDES nem o MINFRA abriram para um debate público com base nas informações produzidas. Os espaços para exame dos documentos e formulação de questões ocorreram nas Audiências Públicas da ANTAQ e do MINFRA/BNDES. Neste último houve apenas uma apresentação curta e sintética dos resultados de uma das consultorias contratadas, feita por um dos consultores externos. Os cinco minutos concedidos para cada manifestante no evento virtual foram marcados à risca (e até com rispidez), mesmo com os problemas inerentes à comunicação à distância. O fato, pode parecer menor, mas ele ganha relevo por caracterizar a forma de tratamento que tem sido dado pelos gestores públicos na interlocução com representantes de partes interessadas. O discurso é um, mas a prática é outra.

10 É indispensável realçar que a concessão pública projetada terá uma duração de 35 anos, podendo chegar a 40 anos, o que mais provavelmente deverá ocorrer. Ou seja, estamos falando de uma alteração profunda na organização de um setor vital para a economia que durará 4 décadas! Uma alteração que toma como base um modelo não testado, conforme trataremos no item seguinte. Por isso mesmo, é fundamental superar questionamentos básicos e incertezas que precisam ser tratadas a partir de uma real e efetiva interlocução entre os atores envolvidos. Depois que o processo se efetivar todas as questões pendentes terão muito mais dificuldades para serem sanadas e conduzidas a bom termo, dentro dos melhores interesses para a coisa pública.



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

11 Registre-se, por fim, que diversos questionamentos objetivos formulados por escrito na Audiência Pública promovida pelo MINFRA e pelo BNDES em 06 de julho de 2021 deixaram de ser respondidos sob a alegação de que já haviam sido abordados na Audiência Pública realizada pela ANTAQ em fevereiro de 2021.

12 O modelo de privatização da CODESA é uma alternativa ainda não testada. Ele inova ao fazer a alienação do total da participação acionária da União associada a uma concessão por 35 anos (+5) das suas *funções de autoridade portuária*.

13 A opção selecionada não tem indicações de êxito ao redor do mundo. A absoluta maioria das administrações portuárias preserva as *funções de autoridade portuária* em poder de entidades públicas ou condominiais, com destaque para todos aqueles portos organizados classificados como os mais eficientes do mundo.

14 É inaceitável o argumento de que tal originalidade não implica em maiores riscos futuros. Ora, se há centenas de casos com gestões modernas oriundas de atuações administrativas públicas ou compartilhadas, porque aqui no Brasil deveríamos ir de um extremo ao outro para transferir plenamente para um ator privado toda a função de autoridade portuária?

15 Outro argumento que, a nosso ver, é impróprio pois carece de comprovação fática está na justificativa de que haverá sim uma adequada regulação e fiscalização das atividades do concessionário por parte da atuação exclusiva da agência reguladora nacional, a ANTAQ. Caso tal modelo se efetive, estaremos consagrando uma ampliação da presença fiscal e burocrática do poder central, atropelando esforços de descentralização buscados na administração pública e negando os preceitos federativos traçados na Constituição Federal e em escritos legais que lhe deram corpo.

16 Diante de qualquer hipótese de futuro conflito entre o concessionário da função pública e os atuais ou futuros arrendatários e/ou contratantes-operadores as respostas sempre fornecidas pelos condutores do projeto passam pela afirmação simplória de que a ANTAQ resolverá. Será mesmo, que todo o universo de disputas de interesses normais e legítimos no dia a dia operacional de um porto organizado sempre será bem solucionado pela agência reguladora federal? Ademais, será que os atuais defensores do



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

modelo proposto desconhecem os inúmeros casos disponíveis na literatura sobre os desdobramentos derivados de tensões e negociações entre regulador e regulado, ou mesmo desconhecem as situações não raras de capturas por parte do *Principal* (o poder concedente) frente ao *Agente* (o concessionário)?

17 A propósito, na Audiência Pública do MINFRA/BNDES foi enfatizado por vezes que haverá um alinhamento de interesses entre o futuro concessionário da função pública e os agentes privados que já possuem contratos ou outros que o farão. Esse alinhamento de interesses será realmente predominante? Aqui, a melhor resposta deve ser dada pelos próprios empresários que já operam ou que pretendem operar. Caso a indagação seja feita a eles, será constatado que predomina o receio de que o modelo proposto poderá levar a aumento de custos de operação e riscos de perdas de cargas para outros portos. Os discursos em defesa do modelo proposto que aparecem vez ou outra são elaborados por aqueles que não conhecem a proposta ou não conhecem a dinâmica portuária.

18 O MINFRA e o BNDES argumentam que a ANTAQ estabelecerá uma receita teto para os reajustes das tarifas. Ou seja, ocorrerá um tabelamento, tal como se dá para a definição dos pedágios nas rodovias. Ocorre que a realidade da utilização de um site portuário é muito diferente do uso de uma rodovia. A comparação é esdrúxula e o que serve para a concessão rodoviária não serve para a gestão portuária. As definições de custos em contratos para recepção ou para envio de cargas caracterizam-se por planilhas complexas e que levam em conta horizontes de tempo diferenciados. Por sua vez, a busca de maximizar resultados financeiros em tempos curtos, ou seja, em exercícios dos balanços anuais podem não coincidir com estratégias de ampliação das atividades econômicas do porto, especialmente quando há risco de existirem outros interesses corporativos, para além daqueles estabelecidos em contrato, gerados por empresas coligadas à concessionária ou a ela associadas por vias indiretas.

19 Uma outra relação inovadora que será estabelecida pela proposta é a de que o futuro concessionário terá que recolher à Agência Reguladora um percentual de 7,5% do seu faturamento bruto anual. Nesse caso, fica no ar a dúvida se este adicional será



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

incluído no custo das operações no porto de Vitória e Barra do Riacho. Será que, mantendo tudo o mais constante, os preços então não ficarão mais altos do que outros que não possuem tal ônus? Obviamente que sim. E com isso, haverá fatalmente perda de cargas e operações.

20 Também é importante chamar a atenção que o modelo proposto levará provavelmente à extinção da figura do *operador portuário em regime de uso não exclusivo*. A concentração das empresas operadoras fatalmente ocorrerá, com implicações negativas para concorrência e com impactos diretos na retenção de renda regional e na apropriação de valor por parte de prestadores de serviços. Indagado sobre esse ponto na Audiência Pública os representantes do BNDES e do MINFRA esclareceram que a dinâmica de contratação se subordinará aos melhores interesses entre as partes, em relações eminentemente privadas. Ou seja, o mercado terá condições de se autorregular e gerar as melhores soluções para as empresas e corporações envolvidas. Infelizmente, sabemos que, na prática, a realidade é muito diferente e tudo indica que os resultados não atenderão aos melhores fins de um porto regional que fortaleça as cadeias de distribuição dos diversos setores econômicos atendidos.

21 Outro elemento central que está mal esclarecido refere-se ao critério de seleção da melhor proposta dos futuros licitantes. Até agora, do que se sabe, o certame licitatório será feito pela oferta da maior outorga. Apesar dos defensores do modelo afirmarem que reviram o modelo e que haverá exigência de investimentos, não está esclarecido se tal compromisso será tomado como critério objetivo para a escolha da melhor proposta no certame. Exigir objetivamente que haja um plano de investimentos, com valores e tempos definidos é muito diferente de se fazer afirmações genéricas de que o novo modelo levará a uma ampliação dos investimentos.

22 Por sua vez, contata-se que a proposta encaminhada desconsidera totalmente a existência das comunidades urbanas que historicamente estiveram estruturalmente vinculadas às atividades portuárias. O plano de investimentos não pode se restringir ao espaço próprio do porto organizado. As cargas não nascem e nem morrem nos portos; elas são transportadas. No caso da CODESA, há um entorno urbano fortemente



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

adensado e com várias restrições de mobilidade urbana. Não é possível pensar em um porto moderno e eficiente, tal como se propõe o modelo de desestatização, desconsiderando que ele está encravado em regiões urbanas pobres e com muitas necessidades de intervenções para integrar as áreas retroportuárias até os berços de atracação. As referências aos investimentos previstos são genéricas. Nesse particular, vale a mensagem passada pela frase de que *“a produtividade sistêmica não se alcança apenas com melhorias de infraestrutura para dentro da porteira”*.

23 A respeito desse ponto seria interessante que os gestores públicos conhecessem iniciativas que estão sendo tomadas recentemente em vários quadrantes do mundo para fazer das áreas portuárias espaços integrados com as cidades a que fazem parte. As licitações de vários sites portuários (não da função de autoridade portuária) incluem a exigência de se fazer investimentos integrados nas áreas em que se situam, dentro do modelo que passou a ser conhecido como *“ Modelo Porto-Parque Industrial-Cidade – PPC”*¹. A crescente presença dos chineses em portos de vários continentes tem sido alvo de debates nos quais se inclui as obrigações dos concessionários em realizar investimentos também no entorno (citam-se os casos de países da África e no porto de Haifa em Israel onde empresas chinesas venceram licitações para serem operadores portuários).

ASPECTOS DETERMINANTES DO PROCESSO QUE NÃO ESTÃO ESCLARECIDOS

24 Vários aspectos de alta relevância do modelo não estão devidamente esclarecidos. Citam-se alguns:

24.1 O valuation estimado para o ativo. Na Audiência pública fez-se referência a um dado valor referencial estimado por meio do fluxo de caixa descontado – FCD. Todavia, a exposição sobre os estudos foi sumária. Há informações de que foram

¹ <http://www.dialogosinternacionais.com.br/2020/09/portos-parques-industriais-e-cidades-os.html>



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

desenvolvidos dois estudos. Um deles havia apresentado um valor para o ativo significativamente maior e, sem maiores explicações, ele não foi considerado. Quais são realmente as explicações para essa importante questão? Não há explicações cabais para a medida tomada. Enfim, há necessidade de que sejam liberadas as informações sobre as métricas e considerações teóricas tomadas como base para se fazer a estimativa do valor presente líquido (VPL) do ativo a ser licitado. Apenas disponibilizar estudos com informações gerais não resolve.

24.2 Valor dos investimentos projetados – Da mesma forma, não há uma informação objetiva sobre os investimentos programados e em quais tempos eles deverão ser implantados.

24.3 A propósito, na apresentação dos estudos realizados pelo consórcio liderado pela PwC o consultor Marcelo Salles manifestou em determinado momento (tempo 1:18 e slide intitulado *Como o valor da concessão cobre os passivos da CODESA e os encargos do contrato de concessão*) o seguinte: *“importante ressaltar que do valor de R\$ 480 milhões que será pago à vista no início, o novo concessionário deverá aportar R\$314 milhões na forma de capital social, e deixa margem para eventualmente se ter a captação de financiamentos em Instituições financeiras”*. Não ficou esclarecido esse argumento associando a obrigação de aumento de capital e o pagamento da outorga fixa. É de extrema relevância que essa Corte de Contas indique providências para elucidar esta e outras questões.

24.4 Possibilidades de investimentos com recursos oriundos da outorga. Os representantes do MINFRA, do BNDES e da CODESA ressaltaram na Audiência Pública de 06 de julho de 2021 que havia possibilidades de se ter a destinação de recursos financeiros obtidos com pagamentos das parcelas das outorgas (fixa e variáveis) para investimentos não programados no rol de obrigações do futuro concessionário. A afirmação pode ser confirmada no tempo 2:42 do referido evento e há o complemento de que para tal aplicação ocorrer *“bastava que houvesse a demanda da comunidade portuária, a anuência da própria concessionária, com mediação da ANTAQ, para efetivar projetos que não estariam previstos no caderno de encargos da licitação”*.



CUT / CNTTL

Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

25 Vejam que uma questão tão delicada como esta, associada aos investimentos, é colocada numa dimensão nebulosa, de “pode ser que”, desde que a “comunidade pleiteie”. Afirmações vagas assim, dentre muitas outras, demonstram o manancial de incertezas que persistem e se não forem sanadas levarão fatalmente a litígios de difícil solução no futuro, com riscos altos de prejuízos para a sociedade e para o respeito à coisa pública.

26 Estudos de mercado e projeções de demanda – Os estudos de mercado considerados para estimar as receitas (e daí chegar ao valor do ativo a ser licitado) são recentes, mas eles deixaram de considerar aspectos de alto impacto sobre as projeções de operações para os portos capixabas.

27 A integração logística dos portos organizados sob discussão e a sua hinterlândia terão uma profunda modificação ocasionada por eventos nas ferrovias e nas rodovias por onde trafegam as mercadorias do ou até os berços de atracação da CODESA.

28 Com relação à ferrovia esse Tribunal de Contas tem ciência de que está em discussão no momento atual a renovação da concessão da antiga ferrovia Centro Atlântica – FCA (atualmente VLI). Há trechos concedidos que unem o centro-oeste ao litoral capixaba, cortando o estado de Minas Gerais e integrando-se à ferrovia Vitória a Minas – FVM - pelo direito de passagem. Um dos pontos em discussão é a reestruturação de parte da malha (Serra do Tigre) no referido estado para aumentar a capacidade de carga da ferrovia das regiões produtoras de *commodities* até o Espírito Santo. Os investimentos requeridos são demandas antigas das classes produtoras das regiões que serão atendidas, notadamente Goiás, Distrito Federal, Minas Gerais e Espírito Santo. Com a concretização de tal aprimoramento haverá um forte aumento nas operações portuárias capixabas. Esse evento não foi considerado no estudo de mercado contratado a consultorias externas. Há necessidade de revisão das estimativas inseridas no estudo e que levarão às projeções de receitas no cálculo do valor do ativo público a ser desestatizado, sob pena de se estar transferindo gratuitamente ganhos financeiros concretos gerados pelo setor público para o controle e usufruto de empresas particulares.



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

29 A importância dessa questão é muito grande, tanto que ela já foi alvo de uma manifestação da Federação das Indústrias do Espírito Santo, em documento formalizado a esta Corte de Contas e no qual incluiu um estudo de alto nível elaborado por entidade de reconhecimento internacional (Fundação Dom Cabral). Mas, o mais grave é que não é apenas o evento referido associado à FCA que deverá impactar o valor da CODESA. A recente alteração legal promovida pela Medida Provisória 1.065 de 30 de agosto de 2021 propõe instituir um novo marco legal para as ferrovias. A partir de tal ato legal foram abertas condições para se propor e implantar novos trechos ferroviários a partir de uma *Autorização Federal*. Várias solicitações para novos trechos foram apresentadas. Alguns destes novos trechos tem relação espacial e econômica com os portos organizados da CODESA. Registre-se, ainda, um elemento adicional associado à velha reivindicação governamental e das classes produtoras do ES de integração ferroviária até o Rio de Janeiro em trecho hoje concedido à FCA, mas desativado.

30 Vale lembrar mais uma vez que está se discutindo a concessão por 40 (quarenta) anos de um ativo portuário complexo e amplo que possui vários sites nos municípios de Vitória, Vila Velha, Cariacica, Serra e Aracruz. Aliás, esse último município foi recentemente integrado à área da SUDENE, com benefícios fiscais e atrativos para a implantação de projetos econômicos. Resta saber se essa nova situação foi contemplada nos trabalhos técnicos.

31 Por sua vez, o estudo de mercado deixou de contemplar, também, um outro elemento que tem um efeito fortíssimo sobre a dimensão da movimentação de cargas nos portos capixabas. Trata-se da concessão à iniciativa privada das rodovias BR 262 no trecho entre Viana-ES até João Monlevade-MG e a BR 381 entre este município e Governador Valadares-MG. A licitação ocorrerá no próximo mês de dezembro. O cronograma dos investimentos do caderno de encargos estabelece prazos curtos para a duplicação da maior parte do trecho rodoviário situado no Espírito Santo. Hoje em dia as deficiências das rodovias que chegam ao litoral capixaba são sempre destacadas como um dos maiores entraves para o desenvolvimento portuário. A referida concessão das BR 262/381 se integrará com as melhorias em andamento na BR 101-ES já concedida à



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

exploração empresarial. Como ficam os estudos de mercados ao contemplarem esses investimentos que beneficiarão os portos?

32 Enfim, são eventos externos bem definidos que levam a fortes alterações nas projeções de mercado que, a nosso ver, precisam ser incluídas para se estimar o valor dos ativos públicos sob análise.

33 Participação dos entes federados nas formulações dos futuros planos de desenvolvimento e zoneamento portuário. O modelo desconsidera por completo a participação do governo estadual e dos municípios (em que o porto está situado) nas proposições do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento portuário - PDZ. Indagado a respeito, a informação do BNDES e do INFRA foi a de que os governos subnacionais poderiam encaminhar suas questões para o CAP. Ressaltam que estão asseguradas as determinações emanadas do capítulo IV, parágrafo 36, do Decreto 8.033 de 27.06.2013. Vale ressaltar que nas respostas aos pleitos de participação das comunidades urbanas diretamente envolvidas os termos das respostas são os de que estão garantidos os espaços legais para manifestação dos *usuários*. Registram que as revisões do PDZ continuarão a serem aprovadas pelo Poder Concedente, admitindo-se colher as sugestões dos *usuários*.

34 Justificativas para se fazer a desestatização com a concessão das funções portuárias e a simultânea alienação de ações do bloco de controle da companhia. O argumento utilizado para a desestatização é o de que a CODESA mantida como empresa pública constitui um empecilho para o aprimoramento dos serviços a serem prestados na dinamização do comércio exterior. Apegam-se, para tanto, à limitação da companhia para a execução de investimentos derivada da dimensão requerida de capital financeiro. Além disso, ressaltam que a legislação que rege a atuação de empresas públicas impede agilidades para a modernização de sua gestão. Tais argumentos tem sustentações que podem ser questionadas. Há meios sim de se fazer com mais agilidade a gestão operacional e a contratação de obras. As atividades de zeladoria do porto e da execução de obras não precisam ser sempre feitas por intermédio de contratos de curto prazo, com base na lei 8.666/1993 (agora revista e com prazo para entrar em vigor da lei 14.133/2021).



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

35 Em nenhum momento os proponentes do modelo de desestatização abriram o debate para considerar se não haveria outras alternativas menos drásticas que levassem à conquista de caminhos mais ágeis para se atingir os fins pretendidos de se ter mais investimentos e mais eficiência.

36 Não se faz aqui a defesa da proposta, mas poderia ser indagado: porque os gestores públicos não admitiram a hipótese, por exemplo, de se fazer uma concessão exclusiva de obras e gestão operacional das atividades de manutenção e melhorias das infraestruturas e dos equipamentos públicos, com base nas leis 8.987/1995 e 11.079/2004? Por que não separar as funções de autoridade portuária – muito bem delineadas na Lei 12.815/2013 e no rol de preceitos constitucionais – das atividades de gestão operacional e contratação de investimentos?

37 Todos os envolvidos sabem que a referida Lei 12.815 de 2013 trouxe condições efetivas para possibilitar a modernização dos portos públicos, aprofundando a alteração que a Lei n. 8.630 de 1993 já havia iniciado ao retirar a operação portuária das competências das autoridades portuárias.

38 Parece que muitos não se dão conta de que atualmente todas as operações finalísticas da operação portuária já são feitas exclusivamente por atores privados!

39 Assim, a proposição em debate implicará, na realidade, em se ter uma situação jurídica nova nos portos brasileiros. Haverá concessões e arrendamentos feitos em duas camadas, ou seja, um concessionário ou arrendatário atual deixará de ser parte direta na relação com o Poder Concedente (público) para se colocar numa relação de subarrendatário em uma relação privada com o futuro concessionário o qual, por sua vez, atuará como se o Poder Concedente fosse.

40 Acrescente-se que o modelo proposto quando foi levado a público já estava em estágio avançado, com os trabalhos técnicos realizados em ambientes fechados nos períodos em que nossos cotidianos não transcorriam normalmente em função da pandemia de COVID 19.



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

CONSIDERAÇÕES FINAIS: EM DEFESA DE UMA GESTÃO MODERNA E PROFISSIONAL DA AUTORIDADE PORTUÁRIA.

41 A Federação Nacional dos Portuários reitera sua posição acerca da necessidade de que a CODESA prime por ter uma governança corporativa de excelência, de forma a cumprir sua missão social e gerar resultados financeiros e econômicos satisfatórios para ser um esteio no processo de desenvolvimento nacional.

42 Os questionamentos feitos à forma que se encaminha a licitação pública e ao próprio modelo escolhido para a desestatização não significam que haja uma opção por ter uma companhia pública influenciada por interesses menores de cunho político ideológico e que não responda às necessidades da sociedade. Da mesma forma, nossa manifestação não se estriba na defesa de interesses corporativos estreitos.

43 Nossos posicionamentos aqui registrados visam preservar interesses públicos antes que se efetive a licitação. Será lamentável que, após o acontecimento, sejamos obrigados a recorrer a ações judiciais para demonstrar as fragilidades que caracterizaram o processo de desestatização.

44 As questões aqui levantadas deixam claro que há muitas lacunas que precisam ser esclarecidas para evitar que bens públicos geradores de políticas públicas tão relevantes sejam tratados sem o devido rigor legal e distante de uma indispensável transparência.

45 Os argumentos repetidos à exaustão de que a CODESA precisa ser privatizada para viabilizar uma modernização portuária só se sustenta com base em princípios ideológicos e não em aspectos fáticos e de fundamentos econômicos.

46 De fato, houve períodos em que a CODESA apresentou gestões deficientes e os investimentos necessários para sua modernização não foram tratados com prioridade e profissionalismo. Porém, a Companhia já deu demonstrações de sua



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

capacidade gerencial e aqueles períodos de incertezas e práticas impróprias não tem mais espaço para se sustentarem. Seu corpo técnico, todo ele contratado por meio de concurso público, clama pela permanência de um corpo diretivo devidamente sintonizado com os melhores padrões de governança.

47 Os próprios resultados recentes da administração da CODESA são exemplos de que a função de autoridade portuária e de gestão do porto organizado podem ser mantidos e sempre aprimorados para contribuir ao desenvolvimento econômico regional e nacional.

48 É oportuno ressaltar que, atualmente, a Companhia Docas do Estado do Espírito Santo CODESA posiciona-se em primeiro lugar na classificação elaborada pelo TCU pelo Índice Integrado de Governança e Gestão (IGG) para mensurar o padrão de governança corporativa dentre as companhias portuárias do Brasil (<https://www.portosenavios.com.br/noticias/portos-e-logistica/indice-de-governanca-do-tcu-aponta-codesa-como-a-docas-de-melhor-governanca-2/8>).

49 Há instrumentos legais disponíveis para que este desejado padrão de governança conquistado seja preservado de quaisquer iniciativas inconvenientes. Há meios de se fazer revisões estatutárias e da própria composição acionária. As alternativas para se reestruturar as linhas de comando e de gestão são bem conhecidas e podem ser efetivadas a partir de um suficiente debate com os atores diretamente envolvidos com a atividade portuária. Em outros termos, não há necessidade de se implantar um inusitado modelo de privatização plena da função pública de autoridade portuária para que se tenha uma companhia que cumpra suas funções econômicas e sociais e ainda gere valor para seus acionistas.

50 Vale recordar que há espaço normativo que permite agilizar ações para a gestão operacional e para a realização de investimentos já catalogados como indispensáveis para atender uma demanda ampliada do comércio exterior brasileiro.



Federação Nacional dos Portuários

SDS - Edifício Venâncio IV - Salas 210/212 - Asa Sul - CEP: 70.393-903 - Brasília-DF

Fone: (61) 3322-3146 - Fax: (61) 3323-5779 - CNPJ: 33.922.451/0001-35

E-mail: fnportuarios@terra.com.br - Site: www.fnportuarios.org.br

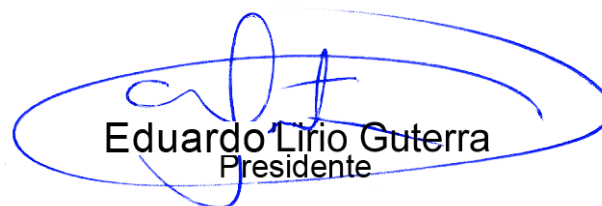
51 A Lei 11.079/2004 e as alterações que lhe foram incluídas bem como a recente aprovação da Lei 11.433/2021 (em substituição à Lei 8.666/93) instituem espaços legais para que uma administração pública eficiente viabilize com mais rapidez melhorias para a gestão operacional e para a implantação dos investimentos e não fique enredada em contratos de curto prazo com prestadores de serviços.

52 Enfim, como demonstrado, há vários aspectos da modelagem desenvolvida que precisam ser esclarecidos. Os trabalhos preparatórios da licitação foram efetivados em ritmo acelerado e com restrita interlocução com os atores sociais interessados, notadamente em um tempo de não-normalidade cotidiana, como se deu desde março de 2020 até muito recentemente.

53 Essas são as considerações que apresentamos e que solicitamos que sejam examinadas, dentro do mais alto espírito contributivo na busca de soluções adequadas no momento em que esse Tribunal de Contas examina a proposta de desestatização da CODESA encaminhada pelo executivo federal.

Termos em que pede deferimento.

Brasília, 10 de novembro de 2021.


Eduardo Lirio Guterra
Presidente