

## Economia

MURILLO BARBOSA PRESIDENTE DA ASSOCIAÇÃO DE TERMINAIS PORTUÁRIOS PRIVADOS

# Privatização da Codesa vai atrair investimentos

Tipo de desestatização a ser adotado está em estudo e o Estado pode se fortalecer como polo exportador, segundo especialista

Fernando Bianchi

A desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) vai atrair investimentos para o setor portuário no Espírito Santo, e o complexo da Barra do Riacho, em Aracruz, é o que tem maior potencial de desenvolvimento com a medida.

A avaliação é do presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, que na última semana reuniu-se em Vitória com empresários do setor portuário e representantes do governo para avaliar os impactos da desestatização da Codesa para os operadores portuários privados do Estado.

O governo, por meio do Banco Nacional do Desenvolvimento (BNDES), já escolheu as empresas responsáveis pelos estudos, com custo de R\$ 1,9 milhão, que definirão qual modelo de desestatização é mais adequado para a Codesa.

Segundo Barbosa, para o porto de Barra do Riacho, que hoje opera somente com terminais privados, a melhor saída seria a privatização total. O complexo movimentado, principalmente, celulose, gás e combustíveis.

“Defendemos que Barra do Riacho seja transformado em um complexo portuário privado. A Codesa hoje não presta nenhum serviço lá, quem faz tudo são os terminais privados”, disse Barbosa.

**A TRIBUNA - Como foi a visita ao Estado?**

**MURILLO BARBOSA -** Quere-

mos saber qual vai ser o processo, e que os possíveis acordos e contratos existentes hoje entre a administração da Codesa e os terminais de uso privado (TUPs) sejam respeitados em um processo de possível concessão ao setor privado.

Há várias possibilidades sendo estudadas, como vender, colocar ações à venda e concessão total. De 136 milhões de toneladas que o Estado movimentou no ano passado, 130 milhões foram dentro de terminais de uso privado, e não no porto da Codesa. Aproximadamente 100 milhões foram da Vale, mas esses outros 30 milhões foram movimentados em terminais privados.

O modelo da Codesa depois será replicado em outros portos do Brasil, que também estão dentro da área de portos públicos.

“Defendemos que Barra do Riacho seja transformado em um complexo portuário privado. Seria uma grande experiência”

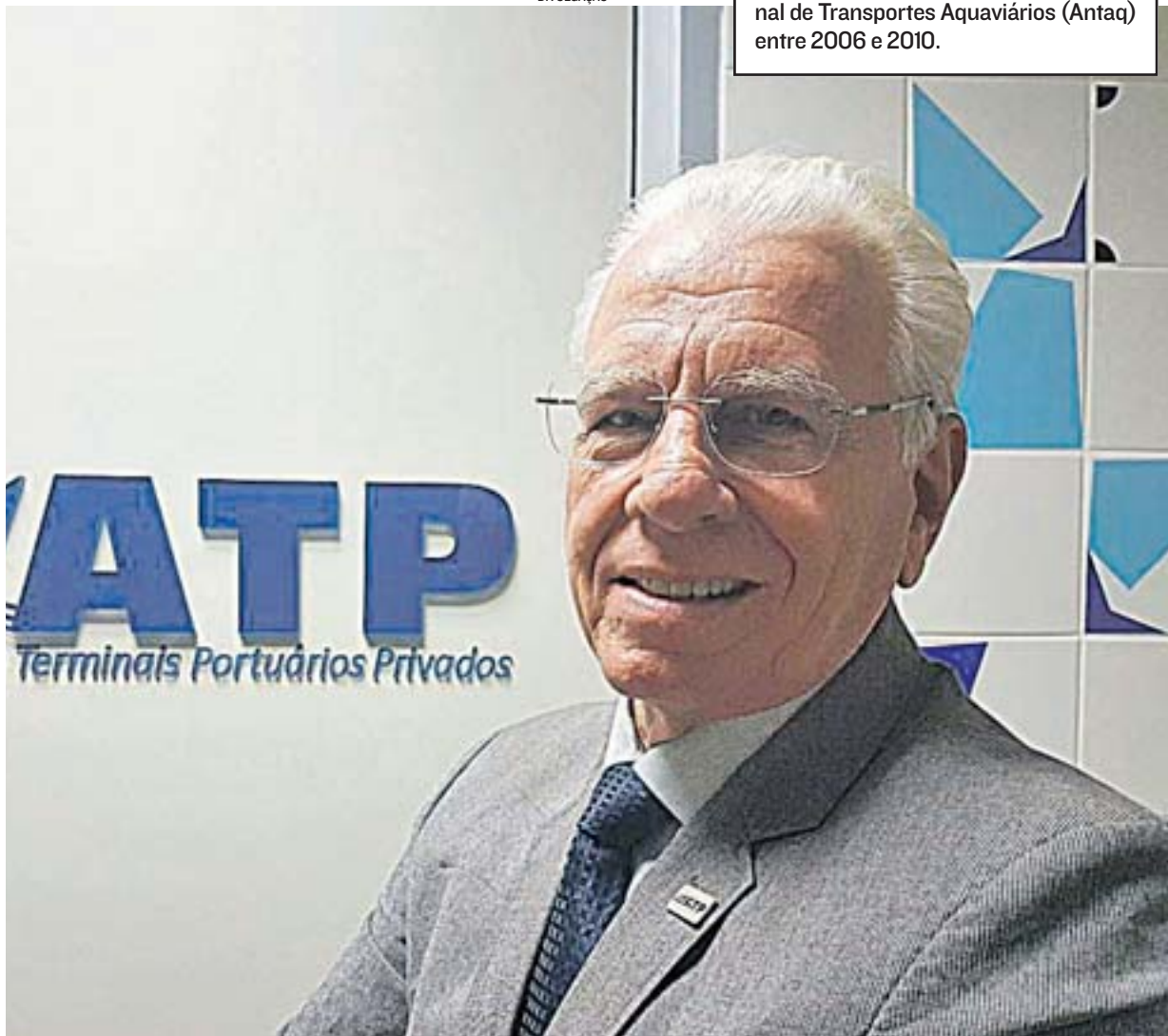
**> Quais são os desafios da desestatização para o Estado?**

O Espírito Santo tem uma vocação portuária muito grande, está nas proximidades dos campos de petróleo, tem produção própria, a ferrovia Vitória a Minas, várias coisas que facilitam ser um polo exportador e importador.

Tem um eixo rodoviário muito importante, que é a BR-101. A rodovia é uma alternativa, mas o que o porto precisa mesmo é de uma linha férrea para atender a esses projetos todos. A ferrovia Vitória-Rio seria uma alternativa, mesmo que seja feita por trechos. O martelo ainda não foi batido pelo governo, mas essa necessidade é indiscutível.

**> Por que o porto de Barra do Riacho é mais atrativo para a iniciativa privada?**

“O martelo ainda não foi batido pelo governo, mas a necessidade da ferrovia Rio-Vitória para os portos é indiscutível”



MURILLO afirmou que o modelo de desestatização aplicado na Codesa será replicado em outros portos do Brasil

**> Quais são as principais dificuldades do modelo público?**

Hoje, não há nenhum arrendamento estabelecido, só tem TUPs. Defendemos que Barra do Riacho seja transformado em um complexo portuário privado. Seria uma grande experiência.

A Codesa hoje não presta nenhum serviço lá, quem faz tudo são os terminais privados, então, por que não continuamos neste modelo? Quem faz a manutenção dos balizamentos lá são os TUPs. O Porto de Vitória pode ter outro modelo de concessão, mas em Barra do Riacho defendemos o terminal totalmente privado.

**> Quais são as principais dificuldades do modelo público?**

Você tem de fazer um processo

**PORTO DE VITÓRIA:** várias possibilidades estão sendo estudadas, como vender, colocar ações à venda e a concessão total. De 136 milhões de toneladas que o Estado movimentou no ano passado, 130 milhões foram dentro de terminais de uso privado, e não no porto da Codesa

## QUEM É

## Murillo Barbosa

Diretor-presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), entidade que atua em defesa do segmento portuário privado no Brasil.

Murillo Barbosa exerce o cargo de diretor desde a criação da entidade, em 2013. Serviu à Marinha do Brasil por 42 anos, onde teve contato com o setor portuário. Foi diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) entre 2006 e 2010.



BETO MORAIS - 03/03/2019

licitatório para arrendar uma área do porto. Em alguns países da Europa, isso não é nem preciso. Mas vamos admitir que é necessário fazer licitação, porque é uma área pública. Mas é preciso fazer licitação até para comprar papel, coisas para o dia a dia, então a autoridade portuária não tem flexibilidade nenhuma para operar.

As autoridades portuárias têm muita dificuldade, por exemplo, para fazer um processo de dragagem. Lutam atrás de dinheiro, e quando conseguem, iniciam um processo de licitação.

O segundo colocado fatalmente vai entrar na Justiça pedindo a paralisação do processo, e as coisas não andam nessa relação do público-privado.

Por isso, o Ministério da Infraestrutura está estudando um processo para que essa gestão portuária melhore. Hoje, o Brasil é olhado com um certo receio, porque sabe-se das dificuldades.

**> O que representa a Codesa ser escolhida como modelo das futuras desestatizações dos portos?**

No Brasil, os ativos pertencem ao Estado, a União é a grande administradora do condomínio e exerce a autoridade de fiscalização dentro do porto, e a renda toda parte da

operação da iniciativa privada.

Mas no resto do mundo, essa autoridade portuária tem uma flexibilidade de operação muito grande, e no Brasil não temos essa possibilidade.

Então, o governo está estudando um processo para que os portos públicos que nós temos passem a apresentar uma melhor performance, aumentando a produtividade, atraindo investimentos.

**> Quais devem ser as principais mudanças?**

Estão sendo feitos estudos para quatro portos públicos. O de Vitória; o de São Sebastião, em São Paulo; Suape, em Pernambuco; e Itajaí, em Santa Catarina.

Cada modelo, a consultoria do BNDES vai definir o que é melhor. Mas o objetivo é aumentar a competitividade, a flexibilidade de investimentos estrangeiros dentro deles.

Os TUPs são um exemplo espetacular e registraram um crescimento expressivo nos últimos anos, porque eles têm total liberdade. Isso é uma razão de atratividade muito grande.

O Ministério está procurando um modelo que possa levar o porto público para uma condição de operação parecida com a instalação portuária privada.

“No resto do mundo, a autoridade portuária tem flexibilidade de operação muito grande, e no Brasil não temos isso”