



## **DESESTATIZAÇÃO DA CODESA: JANELA DE OPORTUNIDADES PARA O ESPÍRITO SANTO**

O porto é um dos elos dentro de uma rede logística. Campo fértil para a inovação, o segmento portuário é capaz de movimentar uma cadeia enorme de atividades muito diversificadas.

Para exemplificar, antes de um contêiner de café ser embarcado num navio, ele precisa ser reparado por mantenedores (soldadores, caldeireiros, pintores), depois limpo (varrido ou lavado), desinfetado, algumas vezes forrado. Em seguida, vem o trabalho de estufagem ou ovação, que é colocar e arrumar o café dentro dele, o que pode ser em sacas ou diretamente em granel; neste caso, máquinas especializadas são necessárias. Finda essa preparação, o contêiner deve ser inspecionado e lacrado.

Depois dessa preparação, que é feita na instalação do produtor ou exportador, o contêiner é transportado para o porto, mas antes disso é preciso ser inserido no sistema de exportação controlado pela Alfândega. Sua entrada no porto precisa ser programada e sua estadia no enquanto espera o embarque precisa ser controlada, podendo inclusive pagar por ela caso exceda o número de dias livres normalmente concedido pelo porto. Ou seja, essa unidade de carga precisa ser rastreada o tempo todo.

Todas essas atividades exigem máquinas operacionais de grande e pequeno portes, equipamentos eletrônicos como leitores óticos, rotuladoras, além, naturalmente, de mão de obra de todos os tipos. Desde a operacional, passando pela de controle administrativo e financeiro-contábil, até aquela de apoio indispensável relativa à medicina e saúde, segurança do trabalho e patrimonial, de assistência social, de capacitação e treinamento.

A atividade portuária, que é uma cadeia por si só, puxa ainda setores como o de alimentação (suprimento a navios e a pessoas em terra), de combustíveis para navios e veículos, do mercado financeiro com suas transações nacionais e internacionais e muito mais além.

Muitas das operações, entretanto, ainda são rudimentares, sendo, como dito no início, campo fértil para a inovação. Inovação que tem uma janela de oportunidade enorme com a desestatização da Codesa, ocorrida em 30/03/2022. Novos investimentos também na modernização desses processos serão muito bem-vindos.

## COINFRA Infraestrutura e Energia

INFORME ESTRATÉGICO



### DESESTATIZAÇÃO DA CODESA: JANELA DE OPORTUNIDADES PARA O ESPÍRITO SANTO

A Companhia Docas é uma entidade (a Autoridade Portuária) que administra um condomínio onde estão instalados terminais que operam diferentes tipos de carga, conciliando suas operações e, ao mesmo tempo, é também uma empresa que arrenda berços de atracação de navios e espaços em terra para que operadores portuários possam realizar a prestação de serviços de embarque e desembarque das cargas pertencentes ao público em geral.

A atividade portuária é bastante rentável e o balanço da Codesa de 2021 demonstra isso. Em 2021, registrou lucro líquido de R\$ 67,5 milhões. Porém, os controles e a burocracia da administração pública impediram até aqui a empresa de realizar os investimentos tão necessários à ampliação e à modernização das operações.

Estima-se em 40% o percentual de áreas do Porto de Vitória que ainda podem ser ocupadas com novas atividades. A área livre do Porto de Barra do Riacho pertencente à Codesa, 522 mil metros quadrados de um total de 860 mil, está sem utilização há anos. Uma área nobre à espera de novos empreendimentos.

Por tudo isso, o Espírito Santo deve receber de braços abertos os ganhadores do leilão de desestatização da Codesa, o fundo de investimento Shelf 119, da Quadra Capital. É quase certo que irão muito além dos R\$ R\$ 855 milhões de investimentos obrigatórios previstos ao longo de 35 anos, a maior parte desse valor aplicado à dragagem.

A expansão das atividades em Barra do Riacho e mesmo a ocupação das áreas ociosas em Vitória não estão dentro desse quase R\$ 1 bilhão. Ou seja, a expectativa e a possibilidade real de crescimento são muito grandes. Novos investimentos de grande monta impulsionarão toda a cadeia acima descrita, multiplicando empregos, melhorando a renda e realimentando novos negócios. Isso é o que realmente interessa ao estado.

Afinal, o dinheiro da outorga – R\$ 106 milhões do lance mais 25 parcelas fixas anuais de R\$ 24,75 milhões – mais 7,5% da receita a cada ano, além dos R\$ 326 milhões a serem pagos pela compra da empresa vão o caixa do governo federal.

## COINFRA Infraestrutura e Energia

INFORME ESTRATÉGICO



### DESESTATIZAÇÃO DA CODESA: JANELA DE OPORTUNIDADES PARA O ESPÍRITO SANTO

É preciso frisar que: **quanto maior o investimento futuro, mais deverá crescer a movimentação e a receita e, por conseguinte, o valor da contribuição variável anual**, pois os novos controladores terão que pagar ao governo, anualmente, 7,5% do montante da receita bruta auferida, durante os 35 anos de concessão.

Os portos mais modernos do mundo extrapolam sua localização, enviando “embaixadores” a outros países, inclusive, para atrair mais carga e mais negócios para seu empreendimento. E cuidam de negociar com governos a infraestrutura de acesso indispensável para operações fluentes, sem gargalos.

Assim, é de se esperar que o Shelf 119 venha com essa visão mais ampla e trabalhe em conjunto com as instituições capixabas que têm defendido fortemente a melhoria da malha rodoviária (BR-262 e BR-447) e ferroviária (Corredor Centro-Leste – Ramal Anchieta, EF-118).

Mais uma vez, que sejam bem-vindos os investidores da Quadra Capital!

**Romeu Rodrigues – Especialista do Coinfra**

**Gustavo Peters Barbosa – Presidente do Conselho**