

24 | OPINIÃO

UM TEMA, DUAS VISÕES

A Codesa deve ser privatizada

Medida, que deve também desencadear a concessão de outras companhias docas, aparece como uma das prioridades da pauta econômica do governo.

Um porto público com operação privada

Emani Pereira Pinto é presidente do Sindicato Unificado da Orla Portuária (Suport-ES), entidade que representa os trabalhadores da Codesa

A privatização dos órgãos públicos é uma das prioridades do governo de Jair Bolsonaro, mas não uma necessidade, na visão dos portuários. Entendemos que a privatização do porto público é um risco para os trabalhadores, tanto para os que são vinculados à Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) quanto para trabalhadores avulsos, operadores portuários e pequenos importadores e exportadores que geram emprego e renda. A demissão dos mais de 300 funcionários da Codesa seria quase inevitável. A contratação de carga também pode ser submetida a tarifas mais altas, portanto, menos atrativas para o mercado — sinal de que a suposta ideia de que o desenvolvimento chegaria com a privatização não iria à frente.

Há ainda o risco da insegurança jurídica, pois quem garante que a Lei 12.815/2013, a Lei dos Portos, não seria alterada para agradar aos novos donos dos portos? Além disso, o Estado não poderia ficar refém do setor privado num momento de oscilação do mercado, pois deixaria de trabalhar para o cidadão, mas sim para um segmento privado que está a serviço das negociações políticas.

As companhias docas, infelizmente, se tornaram um centro de negócios, em que políticos escolhem seus apadrinhados para comandar as empresas, sem nenhum conhecimento técnico do assunto, sistema que não é adotado em lugar nenhum do mundo.

É certo que os portos públicos clamam por gestão profissional, técnica, responsável e que devolva para o Estado aquilo que é a sua finalidade: geração de emprego e renda, qualidade da importação e exportação. Para isso, um dos modelos de administração seria com o porto público e a operação privada, sistema conhecido como Land Lord (Senhor da Terra, em tradução livre). Ou seja, o Estado cuida de toda a infraestrutura, oferecendo área e estrutura técnica e ética, e a parte operacional, como administração de cargas e navios, fica com a iniciativa privada.

Nesse contexto, o Estado passaria a ter a maioria das ações, a União ficaria com um pouco menos, e Estados como Minas Gerais e Goiás também poderiam fazer parte da composição acionária, como forma de alavancar o escoamento de cargas

As companhias docas, infelizmente, tornaram-se um centro de negócios, em que políticos escolhem seus apadrinhados

do interior do país por meio dos nossos portos, além de criar também uma demanda ferroviária, restaurando o corredor de exportação Centro-Leste, com cargas que poderiam ser trabalhadas no Estado.

Para tanto, seria fundamental que o Conselho de Administração Portuária (CAP) assumisse sua responsabilidade de representar a comunidade na gestão do porto, tendo representantes de todas as áreas envolvidas no processo, inclusive da sociedade civil, municípios e governo para participar da gestão. Fica então a reflexão sobre um modelo portuário que possa resgatar a importância do porto público para o desenvolvimento do Espírito Santo.

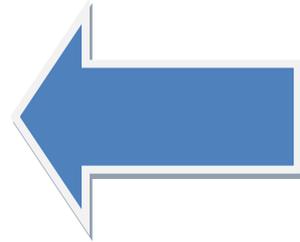
A incompatibilidade “fazer” e “governar”

Marcílio R. Machado é presidente do Sindicato do Comércio de Exportação e Importação do Estado do ES (Sindico)

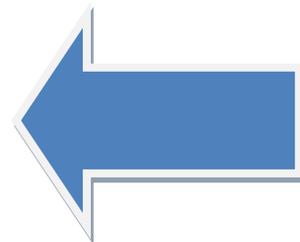
No livro que lancei ano passado, “Repensando o Brasil”, abordei o tema da privatização. O assunto continua recorrente, pois o novo governo federal tem como objetivo implementar um Programa de Privatização das empresas estatais brasileiras, inclusive o da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).

Ao discutir esse tema é importante entender a realidade brasileira caracterizada por um número recorde de estatais. Apesar das privatizações ocorridas nas décadas de 80 e 90, o Brasil continua sendo o campeão no mundo, com um total de 418 empresas. No ano passado, o governo federal recebeu R\$ 5,5 bilhões desses estados e desembolsou R\$ 14,8 bilhões. Consequentemente, teve que cobrir um déficit de R\$ 9,3 bilhões.

O Brasil apresenta também um déficit social contabilizado através de mais de 30 milhões de brasileiros carentes de saúde, alimentação, educação e justiça. Um país onde cerca de 62% de nossos municípios não pos-



**Artigo do Suport-ES
sobre privatização da
Codesa publicado no
jornal A Gazeta de
03/02/2019
(domingo)**



SUPORT-ES PERMANENTEMENTE EM DEFESA DO PORTUS E DOS PORTOS PÚBLICOS.

O PORTUS É PATRIMÔNIO DOS PORTUÁRIOS E OS PORTOS PÚBLICOS DO POVO BRASILEIRO.

Acesse nosso site: www.suport-es.org.br