

# Privatizada, Codesa busca ampliação e novas cargas

Experiência no Espírito Santo será pioneira no setor e uma vitrine para as próximas privatizações

Por **Taís Hirata** — De São Paulo

04/10/2022 05h01 Atualizado há 59 minutos



Ilson Hulle, presidente da Codesa, diz que o principal desafio é mudar o ambiente de negócios e atrair investidores — Foto: Gabriel Lordello/Valor

Oficialmente privatizada, a Codesa (Companhia Docas do Espírito Santo) planeja ampliar a capacidade dos portos do Estado e trazer novos tipos de carga aos terminais. A nova gestão da autoridade portuária assumiu a operação em 21 de setembro e já prepara quatro frentes de

trabalho: a adaptação dos contratos vigentes; a busca de novos negócios para as áreas vazias; a contratação das obras; além das transformações internas na empresa.

“O grande desafio é construir um novo ambiente de negócios. Temos um porto com ociosidade e muita gente querendo fazer negócio. A meta é conseguir trazer esses investidores para dentro do porto”, afirmou o novo presidente da companhia docas, Ilson Hulle, em conversa com o **Valor**.

## Complexo portuário no ES

Codesa é primeira autoridade portuária privatizada do país

### ■ Concessão inclui portos de Vitória e Barra do Riacho

Prazo	35 anos, prorrogáveis por mais 5
Investimento previsto	R\$ 334,8 milhões
Encargos ao longo do contrato	25 parcelas de R\$ 24,75 milhões + contribuição de 7,5% da receita bruta
Algumas ações dos 6 primeiros meses:	Adaptar contratos de arrendamento, fazer PDV, estruturar companhia internamente para realidade privada



Fonte: ANTAQ e Codesa.

A Codesa é a primeira autoridade portuária privatizada do país. Sua acionista controladora é a gestora de investimentos Quadra Capital, que venceu o leilão em março deste ano. A desestatização incluiu a venda da empresa e a assinatura de uma concessão, que dá ao grupo o direito de explorar os portos de Vitória e Barra do Riacho por 35 anos.

Uma das primeiras tarefas da nova gestão, a ser feita logo nos seis primeiros meses, é a adaptação dos contratos com os terminais, que passarão de uma realidade pública para a privada. Pelas regras da desestatização, a Codesa não pode reduzir o escopo de nenhuma operação, mas poderão ser negociadas ampliações.

“Não prevejo adaptações muito conturbadas. Para o arrendatário, só pode melhorar. Poderão ser incluídas novas áreas, novas cargas, para ampliar os volumes dos terminais, algo que não era possível antes. Já tem grupos interessados em fazer mudanças nesse sentido”, diz o executivo.

Nos próximos meses, também serão definidas as diretrizes para a expansão dos portos operados. Principalmente em Barra do Riacho, há áreas vazias que deverão abrigar terminais novos. O plano ainda está em fase de elaboração e dependerá das conversas com os interessados. O

objetivo, segundo Hulle, é fortalecer cargas já presentes nos portos, mas há previsão de novas operações.

Entre os segmentos com potencial de crescimento, ele cita o setor de grãos, fertilizantes, contêineres (possivelmente pela captura de cargas que hoje vão para outros Estados), siderurgia e óleo e gás, especialmente no mercado de descomissionamento de plataformas de petróleo.

O executivo também prevê a necessidade de intervenções para ampliar a capacidade do porto.

Uma expansão crucial é a do acesso ferroviário. Pelo contrato, a Codesa terá que reformar as linhas internas dos portos. Para além disso, será importante viabilizar investimentos na conexão com as grandes malhas ferroviárias. Hoje, os portos já têm uma ligação ativa com a Estrada de Ferro Vitória Minas, da Vale. Porém, é necessária uma ampliação.

“Vamos estabelecer contato com a operadora [para pleitear a expansão]. A ferrovia já chega, mas com um volume muito reduzido. Seria preciso ganhar capacidade para darmos um salto de volume, principalmente em grãos.”

Procurada, a Vale afirmou, em nota, que “avalia periodicamente a necessidade e a viabilidade de realizar investimentos nos casos em que se constatar o aumento concreto da demanda na região”.

Em relação ao acesso rodoviário, a reforma necessária também dependerá de investimentos que vão além do contrato da Codesa. Caberá à empresa apenas fazer o projeto executivo das obras.

Já no acesso aquaviário, a própria autoridade deverá trabalhar para elevar a capacidade dos portos, não apenas por meio da dragagem, que garantirá o calado, mas com intervenções adicionais. “Temos restrições físicas para a entrada de navios, mas vejo uma oportunidade para viabilizar embarcações um pouco maiores, o que pode ampliar o leque de possibilidades de carga em Vitória.”

Isso poderá ser possível tanto por meio de obras quanto via estudos de simulação de entrada e saída de navios, que poderão indicar brechas para que navios maiores possam entrar no porto em determinadas faixas de horários, com algum tipo de restrição. “Vamos trabalhar para encontrar o ponto de maximização”, diz ele.

Ao todo, a concessão prevê cerca de R\$ 335 milhões de investimento. As obras centrais, que deverão ser feitas nos dois primeiros anos, incluem reformas nos armazéns, nas estruturas de cais e pier e a ferrovia interna do porto.

Além disso, a Codesa terá a missão de reformar sua estrutura interna. “Antes, as compras eram feitas por licitação. Do dia para a noite, a empresa se tornou privada, mas não tem uma área de suprimentos, um fluxo básico de aprovação de compras. Teremos que criar todos esses procedimentos e treinar as pessoas.”

Pelos termos da desestatização, os 235 funcionários da antiga estatal terão um ano de estabilidade. A Codesa também deverá abrir um Plano de Demissão Voluntária nos próximos seis meses.

O novo presidente da Codesa é um capixaba que iniciou sua carreira como estagiário, aos 17 anos, em um terminal do porto de Vitória. Logo antes de assumir o cargo, Hulle atuava como diretor de terminais da Log-in, empresa que tem uma operação no porto.

Trata-se de um projeto inédito para todos os envolvidos. A própria Quadra Capital, controladora do negócio, vive sua primeira experiência como operadora direta de um ativo de infraestrutura, embora o grupo já atuasse na parte de crédito do setor.

Para o mercado portuário, será o primeiro teste de uma autoridade portuária privada. A fila de candidatas a aderir ao modelo já é relevante: além da companhia docas do Porto de Santos, há as dos portos de Itajaí (SC), São Sebastião (SP), Bahia, entre outras.

“Sabemos da nossa responsabilidade, a Codesa servirá de vitrine. Ficamos desafiados a fazer um bom trabalho. Mas a questão do ineditismo ficou no dia em que assinamos o contrato. Agora, o foco é fazer acontecer”, diz Hulle.