

Quarta-feira, 28 de agosto de 2013 - 14h42

**Santos Export****Terminais do Porto de Santos serão licitados em conjunto**

Fernanda Balbino

Os 11 terminais do Porto de Santos que integram o primeiro bloco de arrendamentos do Governo Federal, após a nova Lei dos Portos, serão licitados juntos, em novembro, na Bolsa de Valores de São Paulo (Bovespa). Eles serão divididos em lotes, como em um leilão, sem a definição de uma Taxa Interna de Retorno (TIR) nos editais. Quem garante é o diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Pedro Brito.

Ele foi um dos expositores da mesa redonda. O setor portuário a partir da Lei nº 12.815, que encerrou, na tarde de ontem, a programação da 11ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, em Santos. O evento é uma iniciativa do Sistema A Tribuna de Comunicação e uma realização da Una Marketing de Eventos.

"Não existe essa definição de taxa de retorno. O que existe é um projeto de investimento onde o empreendedor tem, de um lado, os custos, e do outro as perspectivas dele. O que vai ter, dependendo dos critérios de seleção, em alguns casos, é uma taxa máxima de cobrança de tarifas e, em outros casos, ele vai ter que dotar o terminal com uma capacidade mínima de movimentação. A taxa de retorno vai ser uma resultante disso. Pode ser 6,5%, 7,5% 10%, 11%, vai depender do capital do investidor", explicou Brito.

Em estudos disponibilizados pelo Governo sobre os terminais a serem licitados, são utilizados percentuais específicos para a TIR. Mas, segundo técnicos da Antaq, esses valores foram colocados apenas como uma "sinalização".

Em relação ao tempo de concessão dos arrendamentos dos novos terminais, o diretor-geral garantiu que ainda não há prazo definido. Ele admitiu as críticas de empresários e a possibilidade de períodos curtos desmotivarem novos investimentos em instalações portuárias. "Vale lembrar que o edital que será lançado é o que será aprovado pelo Tribunal de Contas da União (TCU) ao final do processo e das consultas e audiências públicas. O que for erro, exagero, ou não for incentivador do investimento, naturalmente vamos mudar".

Segundo Brito, para Santos, há lotes de 25 e de dez anos de concessão. A explicação para a diferença é a necessidade de intervenções após o arrendamento. Onde não forem necessários novos investimentos, o prazo será menor. Já quando novas obras tiverem que ser feitas, o prazo para a utilização da área será maior.

Ainda há outro fator que reduz o tempo das concessão. É a estratégia do Governo de promover arrendamentos de dez anos para, após esse período, realizar uma nova licitação, desta vez ainda maior, dentro do critério de dar escala e competitividade às instalações.

Mas o diretor-geral reitera que todas as definições técnicas do edital serão acertadas após a audiência pública a ser realizada na próxima sexta-feira, em Santos. Após essa fase, o TCU analisará, em cerca de 30 dias, as sugestões feitas durante a consulta pública.

**Desafios**

Brito enumerou seis desafios para o Porto de Santos. Garantir o acesso das cargas ao complexo santista surge no topo da lista. Em seguida, aparece a necessidade de discussões com a comunidade local. Questionado sobre a participação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) nesta articulação, o diretor-geral da Antaq falou da retirada de atribuições do órgão. "Era necessário rever o papel do CAP. Em muitos casos, ele tinha se tornado um teatro de discussões políticas e de interesses, que não eram os do Porto e da comunidade. O que temos que rever é que a comunidade precisa participar", afirmou.

O terceiro desafio, para Brito, é a redução de burocracia. O incentivo a investimentos e à logística intermodal também foi citado pelo executivo, assim como a necessidade de revisão das poligonais e o aumento da autonomia da Autoridade Portuária.

**Evento**

O Santos Export 2013 teve o patrocínio das instalações marítimas Brasil Terminal Portuário, Concais S/A, Ecoporto Santos e Emraport, dos grupos Libra, Localfrio, Marimex, Santos Brasil e Rodrimar, da Vale, da Icipar, da Saipem e da corretora de seguros Anhumas.

O seminário conta com o apoio das associações brasileiras de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABTTC), da Associação das Empresas do Distrito Industrial e Portuário da Alemoa (Ama) e da Associação Comercial de Santos. Tem ainda apoio da Centronave, Praticagem de São Paulo, prefeituras de Santos, Guarujá e Cubatão, Porto de Santos, Secretaria de Portos e Governo Federal.



Pedro Brito (o quarto da esquerda para a direita) explicou os impactos da lei a empresários e advogados

**Carta de encerramento****Uma mensagem do futuro**

*Há 11 anos, reunimos os principais gestores públicos, lideranças setoriais, empresários e todos aqueles envolvidos e interessados no desenvolvimento do Porto de Santos e do comércio exterior brasileiro. Em palestras, debates e mesas redondas, questionamos e procuramos respostas para as questões mais prementes do principal complexo portuário da América Latina e quais as implicações disso no cotidiano da nossa cidade, da região da Baixada Santista e em nossa economia.*

*Santos Export vem, ao longo destes anos, ajudando a pavimentar os caminhos de um sistema portuário eficiente, competitivo e que conviva em harmonia com o meio ambiente e com a dinâmica das cidades da região metropolitana. Mas, ao contrário de mandar uma mensagem para futuro, como temos feito ao final desses encontros, porque não ir até lá e vislumbrar este ambiente positivo que tanto sonhamos, esta busca que nos move e nos instiga?*

*Lá no futuro, a cidade e a região vivem em harmonia com o Porto. Os congestionamentos nas rodovias ficaram no passado. Os sistemas multimodais são eficientes e integrados, com rodovia, hidrovias e ferrovia atendendo a demanda exigida pelo crescimento da movimentação de cargas e um complexo retroportuário atuante. Entre os gestores uma certeza: os debates que inspiram o planejamento lá no passado foram fundamentais para isso.*

*Neste ideal de futuro, impulsionados pela Lei dos Portos, os terminais privados ganharam investimentos e, com isso, consolidaram um ambiente de pleno emprego, inovação e busca por qualificação. Os terminais públicos foram ampliados, aperfeiçoados, e atingiram a excelência no atendimento, servindo como referência para o setor. Tudo isso estimulando o crescimento do comércio exterior e a competitividade do produto e serviço brasileiros.*

*É claro que tudo isso faz parte de um cenário dos sonhos, mas o que nos impede de atingi-lo e transformá-lo em realidade? Por que não termos, no meio das adversidades, uma visão positiva desse futuro que acabamos de visitar? Cabe a nós, atores desse processo, colocar em prática o que discutimos aqui neste fórum. Mais uma vez o Santos Export cumpre o seu papel de vanguarda na busca por soluções.*

*Nesta edição, vimos que o Porto deve ser reconhecido pelo mercado por suas vantagens e não por ser o único caminho para o escoamento das cargas. É preciso especializar-se e oferecer condições diferenciadas dentro do seu pilar estratégico, as cargas de alto valor agregado.*

*Foi também muito positivo ver prefeitos, autoridades federais, poder público e iniciativa privada presentes neste evento, debatendo e propondo estratégias para o maior crescimento do Porto de Santos e sua comunidade.*

*Ficou evidente a importância de se resolver os problemas de acesso ao complexo portuário e ficou claro que tais ações também envolvem solucionar as dificuldades logísticas de toda a cadeia de transporte, especialmente nas zonas produtoras agrícolas. Muitas vezes o problema de Santos está fora da Baixada Santista.*

*E, por fim, podemos afirmar que o fórum Santos Export 2013 ratificou sua função maior, a de estar na linha de frente das discussões portuárias nacionais.*

*Obrigado a todos. Nos vemos em 2014!*