

**FALE COM A GENTE!**

Editor Leopoldo Figueiredo  
E-mail portomar@atribuna.com.br  
Telefone 2102-7269

# DESTAQUE DO DIA

## PORTO & MAR



FOTOS CARLOS NOGUEIRA

Novo modelo de administração da dragagem do canal foi debatido no primeiro painel de ontem do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, realizado no Mendes Convention Center

# Gestão privada reduzirá custo da dragagem do Porto

Resultado foi destacado pelo diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Mario Povia

FERNANDA BALBINO  
DA REDAÇÃO

A gestão privada da dragagem do Porto de Santos reduzirá o custo da obra e, consequentemente, trará uma economia para os usuários do complexo marítimo. A constatação é do diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) Mario Povia. Segundo o executivo, o modelo de consórcio é o mais adequado para garantir a continuidade do serviço no cais santista.

Povia analisou a questão da dragagem de Santos durante sua participação, ontem, no painel que discutiu a necessidade de um novo modelo de contratação do serviço, na 15ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos. O evento, que terminou ontem, é promovido pelo Grupo Tribuna e pela Una Marketing de Eventos, o Santos Export se consolidou como um dos maiores fóruns de debates portuários do País.

As recentes e constantes reduções do calado operacional (fundura máxima que as embarcações podem atingir quan-

do totalmente carregadas) do Porto reacenderam as discussões sobre a necessidade de garantir um serviço de dragagem de qualidade e perene. Por conta disso, entidades do cais santista se reuniram e fizeram uma proposta ao Governo Federal de concessão da obra à iniciativa privada.

A ideia prevê a criação de um consórcio formado por arrendatários, operadores portuários, terminais privados e, possivelmente, a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária). A nova empresa, que pode ser uma sociedade de propósito específico (SPE), terá como único objetivo garantir a dragagem do Porto. Como remuneração, ela receberá parte da tarifa destinada à manutenção das profundidades do cais santista, cobrada pela Codesp. Pela proposta, a entidade não terá fins lucrativos.

"O mercado, quando contrata com o poder público, coloca uma série de riscos. Todas as questões de impugnação, tudo aquilo que é inerente ao contrato administrativo, ingerências de órgãos, Ministério Público. Isso vai de alguma forma para o custo. Quando a contratação é privada, é uma outra dinâmica. É uma constatação de redução de custos"

## NOVA DINÂMICA

"O mercado, quando contrata com o poder público, coloca uma série de riscos. Todas as questões de impugnação, tudo aquilo que é inerente ao contrato administrativo, ingerências de órgãos, Ministério Público. Isso vai de alguma forma para o custo. Quando a contratação é privada, é uma outra dinâmica. É uma constatação de redução de custos"

Mario Povia, diretor da Antaq



Isso vai de alguma forma para o custo. Quando a contratação é privada, é uma outra dinâmica. É uma constatação de redução de custos", explicou Povia.

Entre os participantes do debate, mediado pelo diretor-executivo da Associação Comercial de Santos, Márcio Calves, a necessidade de um novo modelo de dragagem foi unanimidade. A ideia foi defendida até pelo diretor-presidente da Do-

portuária. Vai impactar a tabela 1 (das tarifas de manutenção da infraestrutura aquaviária)? Vai. Vai se tirar parte da receita que é para a dragagem. Tira aquilo que for necessário. Mantém aquilo que for necessário. Tira o que condiz com a dragagem. Se fizer isso com equilíbrio, com inteligência, todos ganham e a Codesp não é contra a ideia. A Codesp quer um Porto eficiente e melhor", destacou.

### MITO

O presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP), Antonio Passaro, destacou a necessidade de desmistificar a tese de que a Docas será "fortemente impactada" com a privatização da dragagem. "A questão da descapitalização da Codesp é um mito e mitos não podem ser alimentados".

"Ninguém quer quebrar a Codesp. A gente precisa de um plano de negócios. A partir dele, vamos entender qual percentual (da tarifa da estatal) nós vamos precisar para fazer a dragagem", destacou o presidente do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São

Paulo (Sopesp), João Batista de Almeida Neto.

Para o diretor do Departamento de Infraestrutura da Fiesp, Luís Felipe Valerim Pinheiro, a definição de um novo modelo e sua análise, por parte do governo, é uma notícia importante. No entanto, é preciso avaliar com cautela o que será adotado.

"A minha esperança no modelo condominial ou associativo, de concessão, enfim, é que seja um modelo robusto porque todos os modelos eram perfeitos assim que saíram do forno. Mas, na prática, não resolveram".

### UNANIMIDADE

"A grande expectativa agora, para mim, é a formação desse grupo de trabalho que vai discutir as questões técnicas de forma mais profunda. Qual é o modelo, quais são os riscos, quais as maiores chances de sucesso e se o Governo tem outra sugestão além do que foi dada pelo Sopesp", destacou o diretor-executivo do Centro Nacional da Navegação (Centronave), Claudio Loureiro.

A proposta da gestão privada também foi apoiada pelo presidente da Praticagem de São Paulo, Nilson Ferreira dos Santos, e pelo diretor de Operações da Santos Brasil, Marlos Tavares. "Há caminhos que não têm volta. Não tem como pararmos o crescimento dos navios, essa transformação. Eles crescem de todas as formas, por isso, a discussão sobre a dragagem é fundamental", destacou Tavares.

## Governo prepara novo arrendamento

Em até 90 dias, será iniciado um novo processo de arrendamento de área no Porto de Santos. A ideia do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) é realizar audiências públicas com o objetivo de colher subsídios para o leilão de um terminal de líquidos na Ilha Barnabé, na Área Continental de Santos. A previsão é de que o contrato de arrendamento seja assinado até junho do ano que vem.

A informação é do diretor do Departamento de Outorgas Portuárias da Secretaria Nacional de Portos, do MTPAC, Ogarito Linhares. O executivo participou, ontem, da 15ª edição do Santos Export - Fórum Internacional para a Expansão do Porto de Santos, no Mendes Convention Center, na Cidade.

Em 2015, o Governo Federal iniciou os leilões portuários após a promulgação da Lei nº

12.815, a Lei dos Portos. Nove terminais de Santos estavam na relação de áreas que seriam licitadas, mas apenas três foram oferecidas.

Agora, o Governo pretende leiloar o lote denominado STS13. No local, é prevista a movimentação de 690 mil toneladas anuais. Derivados de petróleo, produtos químicos, etanol e óleos vegetais estão entre as mercadorias.

Segundo Linhares, para que o arrendamento ocorra, são necessárias cinco etapas. A primeira é a audiência pública, que deve acontecer em 90 dias. Em seguida, é feita uma consulta ao Tribunal de Contas da União. Com os apontamentos do órgão, é elaborado o edital. Depois, há o leilão e, posteriormente, o contrato de arrendamento é assinado.

"O PPI (Programa de Parcerias de Investimentos do Gover-

**CAPACIDADE**  
**690**  
mil

toneladas serão movimentadas por ano no terminal de líquidos que será arrendado na Ilha Barnabé

no) trabalha com uma data de corte, dezembro de 2018 (término do mandato do presidente Michel Temer). Tudo o que ele fizer tem que estar encerrado nessa data. Acredito que esse arrendamento pode estar pronto, assinado, na metade do ano que vem", disse o diretor da Secretaria Nacional de Portos.

Os arrendamentos portuários são apontados por Linha-

res como boas oportunidades de investimentos privados no setor. E destaca os dez pedidos de renovação de contratos que tramitam na pasta e os 62 pedidos de readequação contratual - que somente são aprovados diante da promessa do arrendatário de fazer melhorias em sua instalação.

### PLANO MESTRE

A renovação de contratos e, também, os arrendamentos de novos terminais portuários seguem diretrizes que serão renovadas no mês que vem. Trata-se do novo plano mestre do porto, que está em fase final de atualização.

O plano mestre é um instrumento de planejamento de um porto, com projeções de seu desenvolvimento e de suas operações. A nova versão irá trabalhar com as demandas do complexo marítimo para 2045.



Linhares explicou planos do Ministério para o Porto de Santos