

PORTO & MAR

“É um modelo clássico de concessão com premissas que serão estruturadas em audiências públicas para evitar desgastes”

Fernando Garcia
assessor especial do MTPAC

FALE COM A GENTE!

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

União planeja concessão da dragagem

Governo Federal define o modelo como o mais seguro e viável para privatizar o serviço no Porto de Santos; falta definir os moldes

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

O Governo Federal definiu a concessão como o modelo jurídico mais seguro e viável para a privatização da dragagem do Porto de Santos. A ideia é que o serviço seja concedido à iniciativa privada. O modelo condominial, proposto pelos empresários do cais santista, não foi aprovado pela pasta. No entanto, agora, com um novo comando no Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC), as discussões deverão ser retomadas.

Diante das dificuldades enfrentadas pelo Governo Federal para a contratação da dragagem do Porto e das inúmeras reduções de calado causadas pela má gestão da obra nos últimos anos, um grupo de empresários do cais santista propôs a privatização do serviço. Diversas associações se reuniram para definir uma proposta a ser avaliada por autoridades de Brasília.

As sugestões se baseavam na criação de uma entidade sem fins lucrativos, como uma espécie de condomínio. Porém, o MTPAC não considerou a proposta adequada na totalidade.

“Enxergamos um risco grande de ter algum entrave no pro-



ROGÉRIO SOARES-ARQUIVO

A proposta de se criar uma entidade sem fins lucrativos para gerir a privatização do serviço deve voltar à pauta

cesso condominial. Entretanto, entendemos que a concessão é o caminho”, destacou o assessor especial do MTPAC, Luiz Fernando Garcia.

De acordo com o executivo, a pasta abrirá uma licitação para que empresas interessadas em se tornarem responsáveis pela dragagem do Porto possam con-

correr entre si. A ideia é fazer algo semelhante a uma concessão de rodovia. Para Garcia, este é o modelo que traz maior atratividade e segurança jurídica aos concorrentes.

“É um modelo clássico de concessão com premissas que serão estruturadas em audiências públicas para evitar desgastes.

Entre elas, está a possibilidade de indexação (dos custos) ao dólar e sua variação. São pontos que precisam ser trazidos à tona para dar efetividade à contratação”, destacou o assessor. Segundo o executivo, 70% dos custos de uma campanha de dragagem são sobre insumos atrelados ao dólar.

PREMISSAS

Questionado sobre a possibilidade de judicialização de processos licitatórios deflagrados pelo Governo Federal, o assessor da pasta admite a ameaça. “Risco sempre existe, mas o processo será bem discutido com a sociedade”.

Por conta dessa intensa discussão, Garcia não acredita que a concessão da dragagem se torne realidade em um curto período de tempo. Segundo ele, levará, pelo menos, um ano para o processo ser implantado.

Nesse tempo, serão consultados órgãos de controle da administração pública, como o Tribunal de Contas da União (TCU). Além disso, também serão realizados estudos técnicos para definir se serviços auxiliares, como licenciamentos ambientais, serão concedidos.

CONTRATOS MAIS LONGOS

A concessão da dragagem ainda depende de um grande caminho a ser percorrido. Por isso, enquanto não são conhecidos os detalhes do novo modelo, o Governo Federal propõe a mudança na contratação do serviço. A ideia é que sejam firmados contratos de longo prazo no Porto de Santos.

Neste caso, a responsável pelo certame seria a Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), a estatal que administra o cais santista. Hoje, a Autoridade Portuária faz contratações pontuais, que serão encerradas caso o MTPAC conclua a contratação do serviço, que se arrasta há quase três anos em meio a diversas disputas judiciais.

Hoje, a Dragabras Serviços de Dragagem é a empresa responsável pela dragagem do canal de navegação do Porto. No entanto, o contrato da empresa, firmado com a Codesp, conta com uma cláusula rescisória, que será aplicada caso o consórcio formado pelas empresas Van Oord Operações Marítimas e a Boskalis do Brasil – que venceram a licitação do serviço feita pelo Governo – iniciem os trabalhos, previstos para o início do segundo semestre.

Para Garcia, uma contratação alongada, com prazo de três a cinco anos, poderá garantir uma solução de continuidade para o problema que envolve a dragagem do cais santista. Além de serem mais atrativos para as empresas, eles poderão ser estruturados para garantir o equilíbrio econômico-financeiro da obra.

Sopesp vê risco de judicialização

O modelo jurídico definido pelo Governo Federal para a concessão da dragagem do Porto de Santos frustrou o Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp). O motivo é o tempo necessário para que ele se torne realidade. Também há o temor de que a judicialização dos processos licitatórios se repita.

“O modelo jurídico aprovado irá requerer uma licitação por parte da Codesp, para o contrato de cinco anos. É o modelo para esta contratação ainda terá que ser definido pela Autoridade Portuária, o que poderá, como sempre ocorre, trazer, além da demora, ações judiciais pelas empresas de dragagem contra o certame. Com isto o Porto de Santos continua na penúria, aguardando dragagens eficientes e com equipamentos adequados”, destacou o Sopesp, em nota.

O executivo também não concorda com a solução proposta pelo Governo de licitar a dragagem do cais santista por um maior período. Neste caso, a preocupação é de que ele não saia do papel.

“Um contrato de cinco anos, se de fato sair, ajuda, mas não resolve a situação a longo prazo. Nesse período dever-se-ia trabalhar para a emissão dos editais de licitação de longo prazo, com os conceitos utilizados pelos empresários com redução de custos, de acordo com o EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) apresentado ao grupo de trabalho do Governo”, afirmou a entidade que representa os operadores portuários.

Por outro lado, para o Sopesp, o ideal é que o edital determine claramente qual o melhor tipo de draga para os berços, com quantidade de bate-lhões suficientes para a demanda diária de transporte do material dragado. Assim, haveria ganho de eficiência e os berços ficariam menos tempo interditados para os serviços, o que impactaria menos na produtivi-

VISÕES

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp) teme que, pelo fato do modelo jurídico aprovado pela Codesp requerer uma licitação, ele possa trazer complicações judiciais contra o certame, por parte de empresas interessadas – além da demora própria da definição dessa contratação. Já para o presidente da Associação Brasileira de Terminais (ABTP), José Di Bella Filho, o importante é o modelo escolhido, seja qual for, ser eficaz e garantir os menores custos. O presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa, afirma que a entidade é a favor de um modelo jurídico que resulte, definitivamente, na mudança do cenário atual. A entidade apoiou o modelo de condomínio, por entender que essa proposta pode ajudar a reduzir custos.

dade operacional do Porto de Santos.

“Da mesma forma, para a dragagem de canal, deveria haver uma draga trabalhando *full time* com garantia de manter a profundidade já liberada pelo órgão ambiental, que é de 15,4 metros. Esta draga deveria ficar permanentemente em Santos, o que não ocorre hoje”, destacou o Sopesp.

COMITÊ GESTOR

Já o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), José Di Bella Filho, disse não ter apego a nenhum modelo jurídico. Para o executivo, o importante é que as soluções sejam eficazes e garantam menores custos.

De acordo com o presidente da ABTP, ao tomar conhecimento da decisão do Governo, a entidade pediu a participação da iniciativa privada na gestão e no controle da concessão. “Pode ser uma espécie de comitê gestor, algo a ser pensando. O CAP (Conselho de Autoridade Portuária) tem esse condão”.

Nesse caso, o temor é de que, com a concessão, o concessionário, com o objetivo de obter lucros, tente otimizar os resultados ou a qualidade dos serviços. “O governo sempre colocou duas opções: consórcio ou concessão. Independentemente da solução gerada, existem enfrentamentos necessários”, destacou o presidente da ABTP, reconhecendo que não haverá mudanças a curto prazo.

TERMINAIS PRIVADOS

“Percebemos, por parte do Governo, uma vontade em melhorar os termos de referência a serem lançados futuramente no mercado. Entendemos que é intenção do Governo convocar todas as empresas de dragagem para avaliar os riscos da concessão, mas principalmente o risco cambial. Isso sugere um avanço, à medida que o Governo tenta mitigar a intensa judicialização dos contratos de dragagem, que afetam diretamente os serviços e, principalmente, as operações no Porto de Santos”, destacou o presidente da Associação de Terminais Portuários Privados (ATP), Murillo Barbosa.

Segundo o executivo, a entidade é a favor de um modelo jurídico que resulte, definitivamente, na mudança do cenário atual. Por entender que esta proposta pode reduzir o custo nas operações, a ATP apoiou o modelo de condomínio, discordando apenas de alguns aspectos relativos à governança da administração. “Respeitamos a decisão do Governo, mas ressaltamos que os serviços de dragagem são de caráter urgente, urgentíssimo”.

Tanto o Sopesp, como a ABTP e a ATP acreditam na importância do diálogo e que a aproximação com o Governo Federal é necessária. Por isso, aguardam a possibilidade de audiências com o novo ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Valter Casimiro Silveira.