

FALE COM A GENTE!

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

DESTAQUE DO DIA

PORTO & MAR

Regionalização reduzirá burocracia, diz secretário

Mudança no controle do Porto de Santos é elogiada por empresários. Mas cuidados devem ser tomados, afirmam

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

A regionalização da gestão do Porto de Santos será um processo rápido e tende a reduzir um dos grandes problemas do setor: a burocracia. A avaliação é do secretário nacional de Portos, Luiz Otávio Campos. O executivo garante que não será necessária qualquer alteração legislativa para garantir a mudança na administração do cais santista. Mas há cuidados que devem ser tomados, segundo representantes da iniciativa privada.

“Estamos recebendo essa solicitação e vamos encaminhar para a área técnica. E eu tenho certeza de que nós voltaremos aqui até o final do ano para assinarmos a estadualização do Porto de Santos para o Governo do Estado de São Paulo. Isto vai agilizar não só os investimentos, como também vamos conseguir derrubar as barreiras burocráticas que nós temos”, destacou Campos.

O assunto foi tratado pela autoridade durante sua participação ontem, no segundo e último dia do Santos Export Brasil 2018 – Fórum Internacional para a Expansão dos Portos Brasileiros, no Mendes Convention Center, na Cidade. O evento é uma iniciativa do Grupo Tribuna e uma realização da Una Marketing de Eventos.

No painel sobre o marco regulatório do setor, o secretário nacional de Portos explicou que, para a estadualização do complexo santista, será utilizada a mesma metodologia adotada em outros portos, como Parana-



Realizado no Mendes Convention Center, o Santos Export Brasil 2018 reuniu autoridades, empresários e especialistas no setor portuário

guá (PR). Há cerca de 30 dias, foi a vez de colocar um complexo portuário sob o comando do Governo do Amazonas.

“Agora, tudo vai ser muito mais rápido, inclusive a decisão para a gestão compartilhada entre o Governo do Estado e os governos municipais como Santos e Guarujá”, disse Campos.

A iniciativa privada recebeu bem a possibilidade de estadualização do Porto. Porém, há um consenso de que

apenas a passagem de comando para o Governo do Estado não é suficiente.

“A descentralização não vem sem risco ou sem efeitos colaterais que devam ser cuidadosamente controlados. A politização regional é um risco muito grande na gestão. Existe uma disparidade de qualificação nas equipes das companhias docas que deve ser nivelado. Tem empresas desaparelhadas do ponto de vista técnico.

Esse é um problema grave no setor público”, destacou o representante do Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), Clythio Buggenhout, que também integrou o painel.

Outro participante do debate, o presidente da operadora Santos Brasil, Antonio Carlos Sepúlveda, aponta a necessidade de a futura administradora portuária contar com um conselho de administração forma-

do por representantes da comunidade portuária, semelhante ao Conselho de Autoridade Portuária (CAP).

“Não dá para ter um porto e dois conselhos (o Conselho de Administração, ou Consad, e o CAP). É aquela história: cachorro com dois donos morre de fome. Eu acho que o que a gente precisa construir é um conselho único para gerir o Porto. A companhia docas não tem que ter fins lucrativos, ela é

um instrumento de desenvolvimento. A receita que ela arrecada tem que ser investida no Porto. Esse é um ponto muito importante a ser discutido na regionalização. Esse dinheiro tem que ser carimbado para o Porto”, afirmou o executivo.

Sepúlveda apontou que esse conselho de administração tem que ser formado por representantes do Estado, das cidades, dos trabalhadores e dos representantes dos usuários. “E tem que decidir como esse dinheiro tem que ser aplicado e quem vai gerir, quem são os diretores”.

INSUFICIENTE

Também participante do painel sobre marco regulatório, o diretor-presidente da Brasil Terminal Portuário (BTP), Antonio Passaro, criticou as dificuldades em realizar um planejamento portuário de longo prazo. “Eu não sei nem qual será a política de 2019. Falta um programa de desenvolvimento portuário nacional de pelo menos cinco anos”.

O executivo apontou que só a estadualização do Porto não é suficiente para resolver problemas estruturantes no complexo. “Regionalização dos portos é apagar fogo”.

Para o advogado Marcelo Sammarco, que integrou o painel, apenas a regionalização do cais santista é insuficiente. “A proposta é interessante, mas é preciso olhar com alguma cautela. Ela por si só não resolve todos os problemas. Há um distanciamento do poder, de quem decide sobre o Porto”.

Sammarco também reforçou a importância de um conselho de administração mais forte, com uma gestão compartilhada dos portos. “Ela é fundamental para o progresso e o avanço dos assuntos e entaves dos portos no diálogo entre autoridades e a iniciativa privada. Criar um conselho único que contemple iniciativa pública e privada é um bom passo”.

Portarias vão regular investimentos

■ Nos próximos meses, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) vai apresentar, ao Tribunal de Contas da União (TCU), as regras para a regulamentação de investimentos nos portos brasileiros. A medida faz parte de um plano de ação traçado a partir das imposições da Corte ao Decreto nº 9.048, o Decreto dos Portos. Ao menos três questões serão esclarecidas pela pasta com as portarias.

A informação é do diretor de Departamento de Outorgas Portuárias da Secretaria de Portos do MTPAC, Ogarito Linhares, que participou ontem da 16ª edição do Santos Export Brasil.

Assinado em maio do ano passado, o Decreto dos Portos recebeu, em junho deste ano, uma série de restrições impostas pelo TCU. A norma também é alvo de investigações pelo Supremo Tribunal Federal (STF) e pela Polícia Federal (PF). A suspeita é de que o instrumento favoreça empresas do Porto de Santos.

Além das questões relacionadas à vigência de contratos por até 70 anos, a corte encontrou indícios de irregularidades no que se refere à realização de investimentos fora da área arrendada e à substituição de área pública arrendada sem licitação prévia.

“O Tribunal não declarou o decreto ilegal. Portanto, todos os itens estão valendo. Ele colo-



Antonio Passaro, Marcelo Sammarco e Mario Povia debateram o marco regulatório do setor portuário

AUDIÊNCIA

A abertura do Santos Export Brasil 2018, na segunda-feira, foi marcada pelo anúncio do secretário nacional de Portos, Luiz Otávio Campos, de que o Governo Federal está disposto a regionalizar o complexo portuário. Ontem, no encerramento do fórum, o deputado federal Beto Mansur (MDB) afirmou que terá uma reunião com o presidente Michel Temer amanhã, para tratar do processo de regionalização.

cou restrições de uso, ou seja, procedimentos para a aplicação daqueles itens”, destacou Linhares.

Segundo o executivo, investimentos fora da área de arrendamento serão regradados com a primeira portaria, que sairá em 30 dias. Nos próximos 60 dias, será apresentado um regramento relacionado à substituição de áreas. E em 90 dias, serão apresentadas as normas para prorrogações contratuais com base em reequilíbrio econômico. “São regras de aplicabilidade do decreto. E nós temos a partir de hoje (ontem) um pra-

zo para apresentar as regras ao TCU”, destacou Linhares.

FALTOU DIÁLOGO

Para o diretor da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mario Povia, houve falta de diálogo antes das restrições impostas pelo TCU ao Decreto dos Portos.

“Faltou um pouco de oitiva por parte do Governo Federal. Não vai se permitir um investimento sem prestar contas de como contabilizar aquilo. O acórdão choveu no molhado. Faltou esse diálogo, essa conversa”, disse Povia.

Diretor-geral da Antaq elenca prioridades do setor

■ Redução de burocracia, incentivo a parcerias público-privadas (PPPs) e, ainda, a criação de Zonas de Processamento de Exportação (ZPE) em todos os portos estratégicos do País estão entre as prioridades que devem ser adotadas no setor portuário para o próximo ano. A análise é do diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), Mário Povia, que participou ontem do Santos Export Brasil 2018, no painel sobre o marco regulatório do setor.

“Para os portos estratégicos, as ZPEs têm que ser pensadas, colocado em prática. Sei que Suape (PE) deve estar tratando disso. E Santos precisa de parcerias público-privadas. Nós não temos outro caminho a não ser o de parcerias. E nós temos que ter a premissa de que o diálogo de governo com a iniciativa privada é um diálogo republicano”, destacou Povia.

A autoridade ainda apontou a necessidade de racionalização dos acessos terrestres e aquaviários aos portos brasileiros, principalmente o de Santos. “Contratar dragagem por modelos administrativos tem se mostrado muito difícil, parece que o problema aqui em Santos está equacionado, mas não se iludam. A natureza retorna e nós teremos as mesmas questões orçamentárias, de burocracia, judicialização. Dragamos mal e dragamos caro. É

preciso que se diga isso”.

O foco no planejamento para expansão de áreas portuárias é outra questão levantada pelo diretor da Antaq como prioridade para o próximo ano. “Setor portuário será demandado em qualquer situação. A gente já sente a economia querendo crescer, a gente sente a demanda alavancada”, afirmou o executivo.

Sobre o papel do Legislativo e do Executivo no crescimento portuário, Povia aponta a necessidade de melhoria do ambiente de negócios e a criação de políticas públicas de comércio exterior, além da manutenção de linhas de crédito e de concessões.

“A gente tem que pensar em concessão de portos estratégicos. Se vai conceder, é uma discussão que tem que ser feita, a privatização de portos. E a questão da regionalização passa por isso. E é necessário uma maior dotação de recursos para companhias docas, recursos humanos, financeiros”, afirmou Povia. “Em termos de novas regras, a gestão portuária profissional é fundamental, o fortalecimento da autoridade portuária, a descentralização, a volta das competências às autoridades portuárias, um CAP (Conselho de Autoridade Portuária) diferenciado com foco no planejamento local”, concluiu.