

PORTO & MAR

FALE COM A GENTE!

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

"A ideia é que o CAP se posicione sobre questões importantes e, caso não seja seguido, que seja emitido um parecer fundamentando a decisão da administração"

Sérgio Aquino presidente da Fenop

Operadores defendem mudanças em sistema de gestão dos portos

Propostas têm sido debatidas com a equipe do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas

FERNANDA BALBINO
 DA REDAÇÃO

Promover mudanças na administração dos portos brasileiros, garantindo atratividade aos complexos portuários públicos e evitando interferências político-partidárias nas companhias docas. Este é o foco do diálogo que a iniciativa privada, por meio dos operadores portuários, pretende ter com a equipe do Ministério da Infraestrutura para uma alteração no modelo de gestão do setor.

Segundo o presidente da Federação Nacional dos Portuários (Fenop), Sérgio Aquino, os problemas enfrentados pelas administrações portuárias no planejamento de obras e outros tipos de investimentos nos complexos públicos estão entre os motivos que forçam a revisão do atual modelo de gestão portuária.

Para o executivo, as dificuldades na implantação do Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações (em inglês, Vessel Traffic Management Information System ou VTMISS) do cais santista são uma prova desse entrave.

As recentes licitações de terminais abertas pelo Governo Federal que não reuniram interessados também demonstram a urgência de alterações estruturais.

"Há a necessidade de mu-



Sede da Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), em Santos: Fenop propõe uma maior autonomia para autoridades portuárias

dar a lei, recuperar a viabilidade do modelo *landlord*, recuperando a atratividade do porto público. É preciso um amplo debate no momento em que o governo fala sobre privatização e a Fenop entende que ele tem que ser ampliado para a participação de todos os intervenientes, estados, municípios, entidades empresariais, laborais e usuários", destacou Aquino.

Este debate já foi iniciado com a União, no governo anterior. Agora, com a pos-

'AMPLO DEBATE'

"Há a necessidade de mudar a lei, recuperar a viabilidade do modelo *landlord*, recuperando a atratividade do porto público. É preciso um amplo debate no momento em que o governo fala sobre privatização e a Fenop entende que ele tem que ser ampliado para a participação de todos os intervenientes"

Sérgio Aquino presidente da Fenop



do ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, e a expectativa da nomeação do futuro secretário nacional de Portos, Diogo Piloni, a ideia é intensificar esse diálogo a partir das próximas semanas.

Para o presidente da Fenop, no Brasil, é aplicado um modelo *landlord* fragilizado, diferente de outros países. Aqui, as administrações portuárias foram esvaziadas e não há autonomia financeira e administrativa. "O que precisamos é re-

compor o modelo das melhores práticas mundiais, sem contaminação político-partidária, separando esses conceitos e garantindo uma administração eficiente. Mas como criar um ambiente que garanta a despolíticação de maneira perene?", questionou o executivo.

PORTARIA

Diante disso, a Fenop entende que também é urgente o uso de recursos infralegais para garantir a criação de um ambiente saudável aos portos brasileiros. "Assim, propomos uma revisão na Portaria nº 244 para dar força e garantir a atuação dos Conselhos de Autoridade Portuária (CAP)".

A primeira coisa que a Fenop defende é que o órgão, que tinha caráter deliberativo e passou a ser consultivo e facultativo após a Lei nº 12.815, passe a ser obrigatoriamente consultivo pelas administrações portuárias. Para isto, a Fenop indicou uma proposta de artigo ao Governo.

"A ideia é que o CAP se posicione sobre questões importantes e, caso não seja seguido, que seja emitido um parecer fundamentando a decisão da administração", explicou Aquino.

Outro plano da Fenop é incluir um artigo que obrigue os CAPs a serem consultados e emitirem pareceres sobre os nomes de executivos indicados para as companhias docas. "Entendo que se criaria um constrangimento e dificilmente alguém ignoraria um parecer deste porte. Seria um instrumento político para dificultar influências políticas na gestão portuária."

CARLOS NOGUEIRA