

## FALE COM A GENTE!

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

## Armadores cancelam 82 viagens em maio

O total mundial de viagens de navios mercantes canceladas neste mês chegou a 82, 12% a menos do que em abril, segundo a consultoria Drewry. Os cancelamentos são resultados da redução no volume de cargas transportadas.

## PORTO &amp; MAR



Uma das opções em análise no Governo Federal é licitar a gestão dos complexos marítimos de Santos (foto à esq) e São Sebastião (Litoral Norte de São Paulo) de forma unificada

# Consultores destacam prós e contras da concessão conjunta

Especialistas analisam proposta do Ministério da Infraestrutura de privatizar os portos de Santos e São Sebastião

FERNANDA BALBINO  
DA REDAÇÃO

A possibilidade de desestatizar os portos de Santos e São Sebastião, no Litoral Norte do Estado, de maneira conjunta, divide opiniões de especialistas no setor portuário. Enquanto o Governo avalia que a medida agregaria valor, consultores apontam riscos.

Com a contratação do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), o Governo Federal deu início, na

última segunda-feira, ao processo de estudos para definir o modelo de privatização dos dois portos. Ainda não se sabe se eles serão leiloados juntos ou separadamente. O resultado dessas análises deve ser anunciado no primeiro trimestre do próximo ano, prevê o Ministério da Infraestrutura.

O consultor portuário Fabrizio Pierdomenico explica que, quem ganhar o bloco, poderá ainda operar no Porto de São Sebastião, ha-

ja vista que será o responsável pela administração e operação do complexo portuário. Desta forma, poderá concorrer com os terminais de Santos, onde esse mesmo concessionário será apenas gestor.

"Eu entendo que esses dois portos têm duas realidades totalmente diferentes do ponto de vista de modelos de gestão. O Porto de São Sebastião, por exemplo, não possui nenhum arrendamento de áreas, portanto poderia ser simples-

mente privatizado, com a venda do bem público. O Porto de Santos, ao contrário, tem o modelo landlord, com o arrendamento de áreas para terminais, com as operações sendo privadas", destacou o executivo.

Pierdomenico, que já foi diretor da Autoridade Portuária de Santos, destaca as dificuldades a serem enfrentadas na administração do cais santista. "No Porto de Santos, uma concessão à iniciativa privada terá como grande desafio

conciliar a gestão como um business com o modelo landlord, em que a operação privada das cargas é o grande negócio portuário. Para transformar a gestão do condomínio em um bom negócio, terá que ganhar com a redução dos custos, comparados aos que existem hoje, e ganhar em cima da carga e da operação dos terminais, correndo o risco de tirar competitividade do Porto, ao encarecer os custos dos terminais".

O consultor portuário

Marcos Vendramini também vê grandes diferenças entre os dois complexos portuários. "Não quero dizer que São Sebastião não seja superavitário, mas com certeza, as necessidades, os portes de investimento e os requisitos administrativos são completamente díspares".

Para Vendramini, leiloar os portos juntos pode resultar em uma eventual economia de custos do leilão de São Sebastião. Outra possibilidade seria uma sinergia de serviços de apoio, como suprimentos e engenharia.

"Realmente, não vejo interesses comuns entre estes portos e tampouco complementaridades entre eles que justifiquem a concessão conjunta, a menos que, por exemplo, deseje-se realizar investimentos em São Sebastião utilizando-se receitas do arrendamento em Santos. Há um tempo, aventou-se algo similar na concessão dos aeroportos com as vendas casadas, ou seja, quem levasse um aeroporto de grande porte, teria que levar junto um ou mais aeroportos deficitários para administrar".

O consultor aponta que São Sebastião, nas condições em que se encontra, é um porto que deve ser desenvolvido para nichos de mercadorias. "Cargas que não requeiram muito espaço, que possam operar com condições de acostagem modestas (comprimento do berço, calado), que possam ser escoadas através das limitadas condições e acesso rodoviário (para caminhões de grande porte) e que, ainda assim, remunerem a Autoridade Portuária em bases aceitáveis".