

PORTO & MAR

Menor burocracia e segurança garantida

Em meio aos debates sobre a desestatização dos portos, empresários defendem gestões ágeis e manutenção de regras e contratos

MATEUS MÜLLER

DAREDAÇÃO

Criar um modelo de gestão portuária menos burocrático e que dê maior celeridade a processos e investimentos é o grande sonho dos gestores e profissionais do setor. Ao mesmo tempo que alguns apontam a privatização dos complexos como melhor solução, a possibilidade de atuação conjunta entre o público e o privado não é descartada.

Nesse segundo cenário, o governo ainda seria responsável pela gestão de áreas, pelo planejamento, pelas licitações e pelas arrecadações contratuais, enquanto uma empresa faria a administração dos serviços realizados dentro do Porto, como a manutenção do canal, perimetrais e distribuição elétrica, entre outros.

O tema foi abordado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) no webinar *As expectativas do mercado para a privatização dos portos*, realizado na semana passada e mediado pelo coordenador do Centro de Estudos FGV Transportes, diretor de Relações Governamentais da Cargill e presidente do conselho da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Clythio Buggenhout.

Entre os debatedores: Patrícia Lascosque, superintendente de portos da Suzano e presidente do conselho da Associação de Terminais de Portuários Privados (ATP); Ricardo Arten,



SÍLVIO LUIZ

Navios atracados no Porto de Santos: um dos modelos de gestão considerados envolve repassar à iniciativa privada os serviços condominiais

CEO da Brasil Terminal Portuário (BTP) e conselheiro titular da Associação Brasileira de Terminais de Contêineres (Abratec), e Fábio Abrahão, diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do BNDES.

Em comum, todos clamam pela desburocratização e pela manutenção das regras. Ou seja, que o modelo de gestão público/privado não sofra alterações, caso contrário o complexo portuário seria visto com desconfiança pela inse-

gurança jurídica.

“Sou a favor de privatizar tudo, mas, lógico, tem que encontrar um modelo que equilibre e consiga dar segurança jurídica aos contratos atuais. E tem que estabelecer regras, porque as regras que você combinou no início têm que permear até o final para poder atrair investimentos, principalmente estrangeiros”, diz Arten.

Patrícia ressalta que cada porto tem um modelo a seguir, seja *Landlord Port* (gestão com o governo, como

ocorre em Santos), Terminal de Uso Privado (TUP), privatização e IPO (oferta pública de ações) - opção que o Governo não descarta para a Autoridade Portuária de Santos, ao abrir seu capital. Independentemente disso, ela defende que o processo tem que mudar.

“Precisamos aumentar a eficiência dos condomínios portuários. Quando digo eficiência, estou querendo dizer que precisamos viabilizar, em um tempo hábil, a manutenção dos canais, do

acesso rododiferroviário, das dragagens de manutenções, proteções dos moles... Não só pensando nas atividades atuais, mas no crescimento consentâneo neste complexo logístico”, destaca a gestora.

Patrícia ainda ressalta que as autoridades portuárias no País não conseguem fazer o trabalho de gestão e manutenção de forma eficiente.

MODELOS

Enquanto Arten defende a

privatização total, Patrícia cita o sucesso que foi o IPO no Porto de Roterdã, nos Países Baixos. Ela ressalta que nem todos os portos organizados, dos 37 que há País, geram dividendos. Mas, entre os que geram, está Santos, Rio Grande (RS), Paranaguá (PR), Itaguaí (RJ), Rio de Janeiro, Suape (PE), Itaqui (MA) e Vila do Conde (PA).

“Para esses, talvez, o governo devesse pensar no modelo de IPO, para ainda permanecer no controle da administração e o acionista entrar com a parte profissional dessa administração”, indica.

A representante da ATP destaca que não dá simplesmente para copiar um modelo europeu e achar que vai dar certo, pois cada país tem uma cultura e seus órgãos de controle. Entretanto, ressalta o caso de sucesso de Roterdã. Lá, o município permanece com parte das ações, outra fatia fica com o governo e o restante foi “pulverizado”.

“Acho que foi a grande sacada do Porto de Roterdã. Esse administrador do condomínio não visava o lucro, mas ser autossustentável, pois tem que gerar receita o suficiente para manter, de modo eficaz, todas essas estruturas que eu mencionei e ainda ser competitivo para atrair acionistas que sejam remunerados”, diz Patrícia.

BNDES estuda novos modelos

De acordo com Fábio Abrahão, diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do BNDES, novos modelos de gestão estão sendo criados para os portos de Vitória (administrado pela Codesa) e Santos (da Autoridade Portuária de Santos). O projeto da primeira está mais avançado, cerca de 20% encaminhado. Entretanto, ainda assim, de acordo com ele, não é possível abrir informações.

“Estamos olhando o modelo de desestatização. Temos que olhar além da função portuária, toda questão de passivos. Está longe de fechar o modelo. Provavelmente cada um terá um desenho diferente, pois são complexidades diferentes, hnterlândias diferentes. É um trabalho com alto grau de complexidade, mas acredito que, ao final, será melhor para o País em termos de eficiência e competitividade”, diz.

Abrahão, entretanto, afirma estar atento a todos os pontos e que, de fato, o Governo Federal e os estados têm que “focar mesmo no serviço básico: educação, segurança, saúde”. Ele aponta que a União precisa criar, portanto, condições de competição. “Tem que criar o palco para que o mercado aja”.

“Cada porto tem uma mo-

delagem diferente. Não tem uma regra. O objetivo do governo não é arrecadatório porque, sinceramente, tem ativos que dão muito menos trabalho do que porto e rende muito mais”.

“Nosso objetivo é criar um modelo, uma estrutura muito razoável que encaixe que o porto tem o caráter de monopólio. Ele

carrega atrás dele viabilidades de cadeia produtiva cruciais para o País. Por outro lado, é importante que se tenha relação de eficiência, de agilidade no processo decisório, na execução dos investimentos, isso tudo precisa ser feito”, afirmou o diretor de Infraestrutura, Concessões e PPPs do BNDES.