

PORTO & MAR

Desestatização do Porto deve garantir autonomia de gestão

Alerta foi dado por ex-dirigentes da Autoridade Portuária de Santos durante o 13º Webinar Porto & Mar 2020

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Autonomia, visão logística, eficiência, transparência e e automação operacional estão na lista de pontos a serem observados para garantir o sucesso da desestatização da administração do Porto de Santos, na visão de especialistas no setor portuário. Além disso, a futura gestão do complexo marítimo deverá direcionar o olhar às cidades no seu entorno e ter foco no cliente. O fundamental, explicam, é garantir um alinhamento entre obras e projetos necessários para garantia de operações em bons níveis de serviço.

Esses pontos foram destacados durante o 13º Webinar Porto & Mar 2020, que teve como tema A desestatização do Porto de Santos – oportunidades e riscos. O evento, promovido pelo Grupo Tribuna, pela internet, contou com a participação do consultor e ex-presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS) Casemiro Tércio Carvalho e do consultor e ex-diretor da Docas, Frederico Bussinger, que é articulista de A Tribuna. A mediação foi do editor de Porto & Mar, Leopoldo Figueiredo.

O Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) está finalizando a contratação de um consórcio que vai assessorar os estudos para a desestatização dos portos de Santos e São Sebastião (no Litoral Norte do Estado). O plano é uma das prioridades do Governo Federal e deve ser concluído em março de 2022.

Mas, para Bussinger, a premissa da desestatização da Autoridade Portuária de Santos está equivocada e poderá causar uma letargia no setor portuário pelos próximos 18 meses. Segundo o consultor, que, assim como Tércio, já presidiu a Companhia Docas de São Sebastião (CDSS), será um processo semelhante ao que aconteceu nos anos que antecederam a Medida Provisória (MP) 595, que deu origem à Lei 12.815, a Lei dos Portos.

“Trata-se de minimizar danos e reduzir riscos. Por isso, coloco a ideia de administração condominial. Se Governo Federal não quer administrar o porto, mas, sim, transferir para privados. A questão é transferir para os que já estão no porto. O caminho seria a constituição de algum arranjo de forma coletiva para aqueles que já estão no Porto”, afir-

mou Bussinger.

Por outro lado, Tércio teme que essa opção traga um conflito de interesse entre os gestores do Porto. Por isso, as prioridades têm que ser coordenadas por uma equipe olhando a eficiência global do complexo portuário. “Defendo que o arrendatário participe, mas que haja um modelo de governança justamente para que um arrendatário não direcione decisões da diretoria para os interesses próprios”, disse o ex-presidente da APS.



Tércio e Bussinger foram questionados pelo presidente da Associação Comercial de Santos, Mauro Sammarco, no webinar realizado ontem

POLÍTICAS PÚBLICAS

Para Bussinger, não há a hipótese de privatizar funções de autoridade portuária. O que se deve discutir, portanto, é a administração do Porto. Isto porque, no modelo atual, não há autonomia para decisões e procedimentos. Na sua visão, o processo decisório portuário brasileiro é hipercentralizado e um ente privado não aceitaria tais condições.

“Acredito que o privado é bom gestor. O que não acho que é o caso é ele ser formulador de política pública, articulador social. Não vejo privado discutindo expansão, articulação com municípios, por exemplo”, disse Bussinger.

Os dois consultores apontam que as obras necessárias para garantir a eficiência dos cais santista devem estar descritas como metas do novo administrador. Para Tércio, a ligação entre as duas margens é uma dessas intervenções. Neste caso, ele defende o túnel submerso.

Já Bussinger considera que o fato de essas obras apenas estarem “no contrato” da concessão do Porto não é suficiente. E defende articulações de planos do Porto com os planos diretores das cidades locais, o plano da Região Metropolitana, entre outros.

FISCALIZAÇÃO

Para Carvalho, seja qual for o modelo escolhido pelo governo, é preciso garantir transparência e regras de fiscalização. “O CEO tem que olhar o Porto como negócio, trazer carga, trabalhar eficiente e seguir regras de compliance, inclusive ambiental, olhar para a cidade. O Ministério Público tem que acompanhar indicadores do Porto. Transparência é a palavra base”.

Por fim, o ex-presidente da Autoridade Portuária defende a atratividade do negócio para o investidor privado. “O risco econômico do Porto de Santos é muito baixo. Se o dólar estiver alto, estamos exportando absurdamente e Autoridade Portuária ganhando dinheiro. Se o dólar estiver baixo, tem importação e você vai estar ganhando dinheiro do mesmo jeito”.

ANÁLISES

Modelos

“Trata-se de minimizar danos e reduzir riscos. Por isso, coloco a ideia de administração condominial. Se Governo Federal não quer administrar o porto, mas, sim, transferir para privados. A questão é transferir para os que já estão no porto. O caminho seria a constituição de algum arranjo de forma coletiva para aqueles que já estão no Porto”

Frederico Bussinger consultor

“Defendo que o arrendatário participe, mas que haja um modelo de governança justamente para que um arrendatário não direcione decisões da diretoria para os interesses próprios”

Casemiro Tércio Carvalho consultor

Gestão

“Acredito que o privado é bom gestor. O que não acho que é o caso é ele ser formulador de política pública, articulador social. Não vejo privado discutindo expansão, articulação com municípios, por exemplo”

Frederico Bussinger consultor

“O CEO tem que olhar o Porto como negócio, trazer carga, trabalhar eficiente e seguir regras de compliance, inclusive ambiental, olhar para a cidade. O Ministério Público tem que acompanhar indicadores do Porto. Transparência é a palavra base”

Casemiro Tércio Carvalho consultor