

FALE COM A GENTE!

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

Diagnóstico preciso

“Será um levantamento intensivo e depois vamos ver como tratar esses problemas e a ordem de resolução”, afirma João Acácio, presidente da DTA Engenharia

PORTO & MAR

Desestatização dos portos deve reduzir tarifas, prevê DTA

Consórcio responsável por estudo em Santos e São Sebastião aposta em “choque de planejamento e inovação”

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Nos próximos seis meses, o consórcio responsável pelos estudos para a desestatização da administração dos portos de Santos e São Sebastião (Litoral Norte do Estado) fará um diagnóstico da atual situação da Autoridade Portuária de Santos e da Companhia Docas de São Sebastião. A ideia é que o grupo antecipe o prazo de 18 meses para a entrega dos trabalhos. E antes mesmo do início do levantamento, já é possível saber que o novo modelo de gestão para as duas empresas a ser definido envolverá “um choque de planejamento e inovação” e deve resultar na redução de tarifas portuárias.

A constatação é do presidente da DTA Engenharia, João Acácio. A empresa é a líder do consórcio Dagnl, que fará os estudos sobre como poderá ocorrer o processo de desestatização. No grupo, também estão as empresas Alvarez e Marçal Consultoria em Engenharia, Garin Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda, Lobo & De Rizzo e Navarro Prado (os dois últimos são escritórios de advocacia). O Dagnl (sigla formada pelas iniciais de cada integrante do consórcio) foi contratado na última quarta-feira pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Os estudos custarão R\$ 6,56 milhões à instituição financeira.

“Nesse diagnóstico, vamos ver todos os problemas, o passivo trabalhista, fiscal, as ações na Justiça, cobranças, patrimônio, dívidas, ativos, balanço, reserva, arrecadação, passivos ambientais. Será um levantamento intensivo e depois vamos ver como tratar esses problemas e a ordem de resolução”, afirmou Acácio. “Tem muita coisa para o concessionário privado me-



O Dagnl (sigla formada pelas iniciais de cada integrante do consórcio) foi contratado na quarta-feira pelo BNDES para fazer o levantamento

lhorar e transformar num negócio promissor”, destaca o executivo.

Para o presidente da DTA, um dos pontos a serem resolvidos é uma revisão de tarifas, principalmente no Porto de Santos. Segundo ele, cerca de R\$ 600 milhões são arrecadados ao ano exclusivamente para garantir infraestrutura aquaviária. No entanto, metade desse valor é considerado suficiente. “É possível concentrar a dragagem em pontos de sedimentação, aproveitar areia no bre que é jogada fora”.

Segundo o líder do consórcio, apesar dos estudos envolverem os portos de Santos e São Sebastião, dois leilões distintos deverão ser realizados, um para cada complexo portuário. “Devem ser de forma separada. São sinergias que não se misturam por conta do foco”.

AVANÇOS

A expressão “pensar grande” é praticamente um mantra para o consórcio. A ideia é buscar inovações em exem-

DIOGO PILONI PARTICIPARÁ DE WEBINAR

CARLOS NOGUEIRA



O processo de desestatização do Porto de Santos será um dos temas debatidos pelo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni (foto), na próxima edição do Webinar Porto & Mar 2020. Ela será realizada na terça-feira, às 15 horas, e será transmitida em tempo real pelo canal do Jornal A Tribuna no YouTube e pela página do Grupo Tribuna no Facebook (<https://www.facebook.com/grupo.tribuna>). O webinar também discutirá as expectativas do Governo

para os próximos leilões de terminais de complexo santista, a recuperação da capacidade de investimento e a retomada da autonomia administrativa da Autoridade Portuária de Santos, os impactos da Lei 14.047/2020 (que promove uma minirreforma no marco regulatório do setor), as negociações com o Congresso para a aprovação do projeto BR do Mar (de incentivo à navegação de cabotagem) e os planos de inovação para os portos. O webinar é uma realização do Grupo Tribuna.

plos de portos internacionais, para que os dois complexos marítimos garantam operações eficientes e limpas. E, segundo Acácio, o Governo Federal está aberto a receber sugestões que levem em conta os aspectos ambiental, social e de governança.

“O ministro (da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas), tem uma capacidade muito rápida de raciocínio. Ele reconheceu que se dedicou às ferrovias e rodovias. Mas, agora, é porto, porto e porto. O governo tem sido muito receptivo”, afirmou o presidente da DTA.

Uma ligação seca entre as duas margens do Porto de Santos também deve ser contemplada nos estudos, assim como a implantação de tecnologia para otimizar operações. Outro ponto é garantir que o cais santista possa receber navios de grande porte. Segundo Acácio, a ideia é interiorizar os navios de baixo calado (profundidade máxima que a embarcação atinge para navegação com segurança) da cabotagem e exteriorizar para os grandes calados.

“É preciso entrar e sair rápido. O Porto de Santos é cidade em cima d’água. E hoje temos navios pagando demurrage (multa por atrasos), com 40, 50 dias de espera para atracar, até 80 dias na Barra. Porto eficiente é vazio. O navio entra, carrega e vai embora. Aqui não tem nem VTMS (sigla em inglês de Sistema de Gerenciamento de Informações do Tráfego de Embarcações, projeto ainda não concluído)”.

O presidente da DTA Engenharia conta com a possibilidade de importar especialistas no setor portuário de outros países, se necessário. “Não se faz planejamento portuário no Brasil. Aqui, se resolve problema do mês, do ano passado, trocando pneu com carro andando. Vamos fazer uma coisa estruturada. Um país funciona bem quando seus portos funcionam bem e o Porto de Santos é um terço do Brasil. Vamos fazer funcionar bem com harmonia com a cidade, cuidando do meio ambiente e gerando emprego”.

Objetivo é ampliar eficiência e investimentos, afirma ministro

■ O projeto de desestatização da administração dos portos de Santos e São Sebastião é um dos mais importantes e uma das principais metas do Governo Federal. A ideia é garantir governança e flexibilidade para investimentos privados, necessários para garantir o atendimento da demanda. A atual etapa definirá o melhor modelo de exploração dos dois portos.

“Se o nosso programa de concessões fosse o Campeonato Brasileiro, com certeza, o Porto de Santos estaria no G4. Estamos fazendo história. Vamos construir um novo capítulo na história portuária brasileira. Estamos aqui para virar a página desse setor. Apesar de avanços, há muito o que fazer ainda”

“FAZENDO HISTÓRIA”

“Se o nosso programa de concessões fosse o Campeonato Brasileiro, com certeza o Porto de Santos estaria no G4. Estamos fazendo história. Vamos construir um novo capítulo na história portuária brasileira. Estamos aqui para virar a página desse setor. Apesar de avanços, há muito o que fazer ainda”

Tarcísio Gomes de Freitas, ministro da Infraestrutura

na desse setor. Apesar de avanços, há muito o que fazer ainda”, afirmou o ministro Tarcísio Gomes de Freitas, na reunião para a contratação dos estudos de desestatização, na sede do Ministério, em Brasília.

Na desestatização, o Estado transfere uma atividade ou um ativo à iniciativa pri-

vada por meio de venda, concessão ou autorização. A expectativa é que a entrada do setor privado na gestão dos portos gere maior fluxo de investimentos e mais dinamização da atividade portuária, além da modernização e melhoria dos níveis de serviços, aumento da eficiência, maior compe-

titividade, bem como incorporação das melhores práticas internacionais.

Também presente na reunião, o presidente do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), Gustavo Montezano, explicou as experiências adquiridas pelo banco a partir dos estudos já iniciados do processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Segundo ele, o Porto de Santos é uma espécie de “joia da coroa”. “Nossa principal agenda é melhorar o Produto Interno Bruto (PIB) do Brasil, e, consequentemente, ter menos inflação e mais emprego na ponta. Estamos animados e

não mediremos esforços para fazer isso acontecer”.

O BNDES é responsável pelos estudos e pela modelagem da desestatização dos empreendimentos portuários, além de dar suporte à realização das audiências públicas e do leilão previstos no processo.

O diretor-presidente da Autoridade Portuária de Santos, Fernando Biral, que estava na reunião da contratação dos estudos, reforçou o fato de que a desestatização trará profissionalização sem precedentes ao setor. “O porto é um ativo muito especial e decisivo para a nossa balança comercial. Ele tem que operar de forma eficiente.

Queremos apoiar o agronegócio para melhorar a cadeia logística e termos mais competitividade. Não podemos mais esperar investimentos. Temos uma série de projetos estruturantes a serem realizados e a iniciativa privada poderá operar com mais rapidez”, destacou.