

FALE COM A GENTE!

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

“No que diz respeito ao modelo (de desestatização do Porto de Santos), quando estamos falando de novos contratos, estamos falando da liberdade que a iniciativa privada tem”

Diogo Piloni secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários

PORTO & MAR

Objetivo é simplificar, afirma Piloni

Desestatização da administração do Porto de Santos tem como meta flexibilizar e desburocratizar gestão, diz secretário nacional

CUIDAR DE VOCÊ. ESSE É O PLANO.



Central de Vendas:
3281.8200
www.unimedbras.com.br

ANS - Nº 355721



Secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni (à dir.), debateu projetos do setor no Webinar Porto & Mar 2020, do Grupo Tribuna

FERNANDA BALBINO

Garantir a simplificação e uma maior flexibilidade em contratações e investimentos no Porto de Santos está entre os objetivos do Ministério da Infraestrutura com o processo de desestatização da administração do cais santista. Antes disso, porém, a pasta pretende atuar para a renovação do programa BR do Mar, que prevê o incentivo à cabotagem.

Os planos do Governo para o Porto de Santos e o setor de transporte aquaviário foram apresentados durante a 16ª edição do Webinar Porto & Mar 2020, promovido pelo Grupo Tribuna. O evento contou com a participação do secretário de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, e a mediação do editor de Porto & Mar, Leopoldo Figueiredo.

De acordo com Diogo Pi-

loni, a partir da desestatização da gestão portuária, a ideia é ter uma relação de direito privado entre o futuro concessionário e os operadores. Para os novos contratos, isso trará maior flexibilidade, com a

ICMS PARA CABOTAGEM EM NEGOCIAÇÃO

O Ministério da Infraestrutura tem atuado com os governos estaduais para garantir a redução da alíquota do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) do óleo bunker (combustível naval) para as operações de cabotagem. Estados como Espírito Santo e Pernambuco já iniciaram negociações. A medida,

assim como o BR do Mar, que está em tramitação no Congresso Nacional, poderá abrir o mercado da cabotagem e reduzir barreiras para o transporte de cargas através dos portos brasileiros. Com o programa, a pasta pretende ampliar o volume de contêineres transportados de 1,2 milhão de TEU (unidade equivalente

a um cofre de 20 pés), no ano passado, para 2 milhões de TEU, em 2022, entre portos do País. Além disso, o plano prevê a ampliação da capacidade da frota marítima dedicada à cabotagem em 40% nos próximos três anos, excluindo as embarcações dedicadas ao transporte de petróleo e derivados.

Autoridade Portuária podendo arrendar uma área sem a necessidade de realizar um leilão.

No entanto, segundo Piloni, será obrigatório respeitar a lógica de planejamento que será trazida pelo po-

der público. O executivo aponta que haverá uma linha mestra que será trazida pelo Plano Nacional de Logística (PNL) e pelo Plano Mestre do Porto, além do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ).

“No que diz respeito ao modelo, quando estamos falando de novos contratos, estamos falando da liberdade que a iniciativa privada tem, assim como um Terminal de Uso Privado (TUP) faz suas contratações em seu terminal. É lógico que, em Santos, nós já temos vários contratos já celebrados e não se tem como pretensão ou intenção, de forma nenhuma, desrespeitar uma máxima que é garantida, que é a segurança”, afirmou Piloni, destacando que os contratos celebrados serão garantidos aos atuais operadores.

De acordo com o secretário nacional de Portos, as-

sim como no caso da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa, que também passa pelo processo de privatização), a desestatização da Autoridade Portuária de Santos deve seguir o modelo de concessão com alienação da empresa. Nela, o ativo, o cais, o acesso terrestre permanecem com o poder público, enquanto apenas a empresa é repassada ao privado para exploração.

“A lógica é de transferência ao máximo de competências, aquelas que podem ser transferidas, para o privado. As que não podem, a gente entende que já são desempenhadas pelo Ministério (da Infraestrutura) e pela Agência (Nacional de Transportes Aquaviários, a Antaq). Dois papéis que são cruciais e permanecem na mão do poder público: o papel do planejamento integrado de transporte, essa diretriz deverá ser respeitada pelo concessionário, e também a regulação”.

INVESTIMENTOS

O novo concessionário também poderá ficar responsável por investimentos importantes, como uma ligação seca entre as duas margens do Porto. Esta é outra questão que será avaliada pela equipe do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), responsável pela definição do modelo de concessão.

Investimentos ferroviários vão ficar prontos até 2022, garante secretário

O secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, garante que os investimentos no acesso de trens à Margem Direita do Porto de Santos devem ficar prontos até 2022. Em paralelo, em até dois meses, deve ser aberto o processo de consulta pública para a definição do novo modelo de concessão ferroviária do Porto.

Uma das possibilidades é a criação de uma Sociedade de Propósito Específico (SPE), formada por empresas que atuam no setor. Se a ideia não prosperar, o plano é incluir a malha ferroviária do Porto no processo de desestatização da gestão do complexo, que deve ocorrer em 2022. Hoje, a concessão da infraestrutura ferroviária do Porto está sob respon-

sabilidade da Rumo. Mas o contrato vencerá em 2025 e ele não será prorrogado.

Uma preocupação de arrendatários da Margem Direita é a garantia de um aumento na capacidade do transporte ferroviário de cargas. Isto ganha ainda mais importância para novos operadores, como a Eldorado Brasil, que venceu o leilão para a exploração de um novo terminal de celulose na Ponta da Praia.

Piloni destaca que o Governo tem “a convicção de que não geraremos problema de cronograma para a implantação dos projetos que foram licitados. Tudo caminha para que a gente tenha os investimentos sendo realizados (...) para que nesse prazo que foi colocado, 2022, se inicie operações sem impedância para projeto”.

Governo quer renovar Reporto por dois anos

A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Ministério da Infraestrutura defende a renovação do Regime Tributário para Incentivo à Modernização e à Ampliação da Estrutura Portuária (Reporto), que perde a validade no próximo dia 31 de dezembro. A ideia é que o processo ocorra de maneira célere e que o benefício seja prorrogado por dois anos.

O Reporto foi criado em 2004 e é um regime aduaneiro especial criado para incentivar o investimento em modernização e ampliação do setor portuário, através do incentivo fiscal. O benefício vale para aquisição de maquinário, equipamento ou ainda de peças para reposição que sejam utilizadas na execução de serviços de carga, descarga, armazenagem e movimentação de

VTMIS

“Pela importância e pela complexidade do canal de acesso, volume de embarcações, faz todo sentido que o Porto de Santos seja um dos priorizados. Está no radar, com aporte de recuso e ação da Autoridade Portuária para que tenha o destravamento da situação gerada no passado e efetivamente utilização do VTMIS”

Diogo Piloni
secretário nacional de Portos

mercadorias e produto.

“A gente entende que o mecanismo tem gerado estímulos à geração de investimentos em portos e no setor ferroviário”, afirmou Piloni. O executivo aponta, ainda, que modelagens de arrendamentos levaram

em consideração o Reporto. Por estes motivos, a pasta entende que há que se manter o benefício por prazo a ser estipulado, sendo ele de, ao menos, dois anos.

Atualmente, há um projeto de lei da deputada federal Rosana Valle (PSB) que propõe a prorrogação do regime por 10 anos e a inclusão dos Recintos Especiais para o Despacho Aduaneiro de Exportação (Redex) e dos terminais de contêineres vazios (Depot) entre os contemplados pelo programa.

Entre os tributos que podem ser isentados, estão o Imposto sobre Produtos Industrializados (IPI), PIS/Cofins e Imposto de Importação.

VTMIS

Está no radar do Ministério da Infraestrutura a implantação do Sistema de Gerenciamento de Informações

do Tráfego de Embarcações (em inglês, Vessel Trac Management Information System ou VTMIS) no Porto de Santos. A ideia é que a tecnologia seja incluída no Programa Pró-Brasil, do Governo Federal, que prevê a recuperação econômica no cenário pós-covid.

O sistema permitirá o monitoramento e o gerenciamento, em tempo real, do tráfego de navios no canal de navegação e nas áreas de fundeio do Porto (na Barra e na Baía de Santos).

A previsão era de que o sistema entrasse em operação no final de 2018. Mas o contrato firmado com o consórcio Indra VTMIS Santos foi encerrado sem que fossem construídas as torres de monitoramento necessárias para a implantação da tecnologia.