

FALE COM A GENTE!

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

ONE fecha acordo para fretar navios de 24 mil TEU
A armadora ONE firmou uma carta de intenções para fretar seis navios de 24 mil TEU. Os cargueiros, que devem emitir menos poluentes, estão em construção no Japão e vão começar a ser entregues entre 2023 e 2024.

PORTO & MAR

Antaq anuncia regulamentos para desestatização da Codesa

Material é considerado prévia das regras a serem adotadas na privatização da Autoridade Portuária de Santos

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

A empresa que assumir a gestão dos complexos portuários do Espírito Santo deverá cobrar quatro tipos de tarifa: duas serão supervisionadas e outras duas terão um teto fixado pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). As últimas são as taxas cobradas pelas infraestruturas aquaviária e terrestre.

Essa é uma das regras que serão adotadas no processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa). Documentos com essas normas foram divulgados pela Antaq ontem. O material é encarado como um indicativo dos regulamentos que serão utilizados na privatização da Autoridade Portuária de Santos, prevista para 2022.

Os documentos, que incluem as minutas do edital do leilão e do contrato de concessão, passarão por consulta pública até 10 de fevereiro. Eles tratam da modelagem de concessão dos portos de Vitória e Barra do Riacho, por 35 anos, além dos principais aspectos regulatórios para sua exploração.

No Porto de Vitória, o Governo Federal estabeleceu a receita teto de R\$ 1,30 Tpb (por Tonelada de Porte Bruto) movimentada na utilização da infraestrutura portuária de proteção e acesso ao complexo. No caso da utilização de infraestrutura terrestre, o valor é de R\$ 3,96 portonelada.

De acordo com a minuta do contrato de concessão, as tarifas do grupo da infraestrutura de acesso aquaviário remuneram o uso da aquavia, de abrigos, áreas de fundeio, canais e bacias de evolução, balizamento, sinalização e gerenciamento do acesso dentro da área do porto organizado. Já as do grupo terrestre remunera-



Vista aérea do Porto de Vitória: normas para a exploração da Codesa determinam que concessionário poderá cobrar quatro tipos de tarifas

ram estradas, rodovias e ferrovias, incluindo o arruamento, pavimentação, sinalização e iluminação, acessos e áreas de estacionamento geridos diretamente pela concessionária.

Há ainda tarifas pelo uso das instalações de acostagem (terminais, cais, píeres, entre outras), supervisionadas pela Antaq, e pela utilização de armazéns.

PDZ

O futuro concessionário da Codesa deverá apresentar, a cada quatro anos, propostas de revisão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZ, conjunto de regras para exploração) dos complexos portuários de Vitória e Barra do Riacho.

O material deverá ser submetido ao poder concedente para aprovação. Terão de ser observadas as diretrizes do Plano Nacional de Logística, do Plano Setorial Portuário e do Plano Mestre da região.

Participação de arrendatárias será limitada

■ O Governo Federal vai limitar a participação de arrendatárias na desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), empresa controlada pelo Ministério da Infraestrutura. Os detalhes ainda serão definidos. A minuta do edital foi publicada ontem pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq, órgão regulador do setor).

O projeto é estruturado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), sob a coordenação do Ministério da Infraestrutura, e apresenta os estudos que embasam a modelagem de concessão dos Portos de Vitória e Barra do Riacho, além dos principais aspectos regulatórios da exploração.

O edital, que está em consulta pública, traz propos-

GARANTIA

Conforme o minuta do edital para a concessão da Codesa, para a assinatura do contrato de concessão da estatal, deverá ser apresentada uma garantia de proposta, que consiste em caução com valor mínimo de R\$ 23,2 milhões.

tas tarifárias, os parâmetros de desempenho e as formas de exploração indireta das áreas e de contratos, entre outros. Também há previsão de investimentos ou potencial de desenvolvimento de áreas greenfield (não exploradas).

Segundo a minuta do edital, poderão participar do leilão pessoas jurídicas brasileiras ou estrangeiras, incluindo instituições finan-

ceiras, bem como Fundos de Investimento em Participações (FIP) e entidades de previdência complementar, seja atuando isoladamente ou em consórcio.

De acordo com o texto, será admitida a participação de arrendatárias, suas controladoras e/ou controladas, como membros de consórcio, desde que sejam observadas algumas regras. Uma delas aponta que as empresas não poderão participar isoladamente.

O Governo Federal deve estabelecer um percentual máximo de participação das arrendatárias no grupo. "Tampouco poderá participar, por meio de acordo de acionistas ou instrumento congênere, do grupo de controle da Codesa, caso o consórcio sagre-se vencedor do certame".

Consultor critica restrição a empresas

■ Para o consultor portuário Marcos Vendramini, não deveria haver limitações à participação, no leilão da Codesa, das empresas que arrendam terminais nos portos de Vitória e Barra do Riacho. Isto porque esses arrendatários têm maior interesse na melhoria dos serviços e infraestrutura.

"Entendo que restrições severas devam ser, sim, aplicadas à participação de prestadoras de serviço do porto, de modo a se evitar a criação de mercados cativos com a concorrência prejudicada e a consequente falta de competitividade - este sim, o maior dano que um processo concorrencial pode causar ao porto e seus usuários", destacou Marcos Vendramini.

O consultor também aponta a necessidade de se analisar melhor a conveniência e o risco de pessoas jurídicas ou físicas que tenham participado da elaboração do estudo de privatização, poderem participar dos consórcios. "O edital limita em 5% o percentual de participação, porém, quem garante que qualquer aspecto da modelagem adotada não tenha seguido os interesses de um terceiro, cliente desta pessoa física ou jurídica?"

Vendramini também considera "no mínimo estranha" a possibilidade de permitir que um mesmo profissional qualificado a representar tecnicamente o consórcio concorrente, possua vínculo com mais de uma proponente.

TEORIA

Para o especialista, a concessão dos portos capixabas deve render altos valores aos cofres públicos. "O nível de investimento previsto para Vitória é muito baixo (aproximadamente R\$ 700 milhões ou R\$ 20 milhões ao ano, em média) quando comparado com Santos", destacou Vendramini.