

## PORTO &amp; MAR

MATHEUS TAGÉ



Além dos investimentos já esperados, o Governo Federal aposta que a concessão do Porto de Santos à iniciativa privada trará melhorias em infraestrutura, flexibilidade e segurança jurídica a usuários do cais santista

# Desestatização avança em Santos

Segundo o ministro da Infraestrutura, estudo de concessão da gestão do Porto “está praticamente fechado” e leilão ocorrerá em 2022

## PALAVRA DO EDITOR

Governo Federal planeja realizar o leilão de desestatização a gestão do Porto de Santos no ano que vem. Com isso, espera-se novos investimentos privados e o aumento da capacidade de movimentação no cais santista.

FERNANDA BALBINO  
DA REDAÇÃO

Flexibilidade, segurança jurídica e muitos investimentos privados. Estas serão as consequências positivas da desestatização da Autoridade Portuária de Santos (APS), segundo o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas. Ele aponta que os estudos estão adiantados e o modelo será aberto para consulta pública no segundo semestre. A expectativa é de que o leilão aconteça no ano que vem.

“No final das contas, a gente vai ter um aumento de capacidade, um aumento de potência na movimentação. Vamos transportar mais volume. A gente projeta um crescimento de 160 milhões de toneladas para 240 milhões de toneladas em pouco tempo e isso vai fazer com que o Porto de Santos seja o maior do Hemisfério Sul. A gente está falando de mais de R\$ 10 bilhões em investimentos”,

## DEBATE COM A SOCIEDADE

MATHEUS TAGÉ



“Vai ser a oportunidade de debater isso com a sociedade, com os operadores, os trabalhadores. Aí a gente analisa essas contribuições, fecha o modelo, envia para o Tribunal de Contas da União e a nossa expectativa é fazer o leilão no ano que vem”

**Tarcísio Gomes de Freitas**  
Ministro da Infraestrutura

destacou Freitas.

Durante o processo de desestatização da APS, serão indicadas alternativas de participação da iniciativa privada para que o Ministério de Infraestrutura escolha a proposta de modelagem mais adequada para a concessão da estatal à iniciativa privada.

Os trabalhos são feitos pelo consórcio Dagnl, contra-

tado pelo Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES). Liderado pela DTA Engenharia, ele conta com as empresas Alvarez e Marçal Consultoria em Engenharia, Garín Infraestrutura Assessoria e Participações Ltda e com os escritórios de advocacia Lobo & De Rizzo e Navarro Prado.

O grupo é responsável pe-

la elaboração de estudos de desestatização da administração dos portos de Santos e São Sebastião, mas os trabalhos não terminam com o diagnóstico das empresas.

Conforme apurado pela Reportagem, o modelo que está sendo desenhado para o Porto de Santos é único. Ele leva em conta as premissas de respeito ao interesse público e preservação dos

contratos existentes. A ideia é que ele possa servir de paradigma para a desestatização de outros complexos portuários.

“No que diz respeito a Santos, o estudo está praticamente fechado. Em breve a gente deve abrir a consulta pública, agora no segundo semestre. Vai ser a oportunidade de debater isso com a sociedade, com os operadores, os trabalhadores. Aí a gente analisa essas contribuições, fecha o modelo, envia para o Tribunal de Contas da União (TCU) e a nossa expectativa é fazer o leilão no ano que vem”.

O ministro da Infraestrutura destacou, ainda, as questões discutidas no processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), que servirão de base para os trabalhos no cais santista.

No porto capixaba, o governo prevê que o novo concessionário invista, além do

valor de outorga, 7,5% da receita bruta da autoridade portuária durante todo o período de concessão. A premissa, construída com base em desestatizações realizadas em outros setores, não necessariamente será aplicada no cais santista.

“Estamos trabalhando nessas privatizações, que na verdade são concessões, porque o ativo portuário vai continuar com a propriedade do Estado. A gente vai fazer a concessão da gestão, do condomínio portuário. Vamos fazer a primeira experiência neste ano. Tudo pronto, a gente já está mandando o projeto para o Tribunal de Contas da União (TCU) e vai ser o Porto do Espírito Santo”.

### EXPECTATIVA

O que se sabe, até agora, é que o leilão deve restringir a participação de operadores portuários. A ideia é evitar desequilíbrios concorrenciais e conflitos de interesses no cais santista durante o período de gestão privada da administração portuária.

O novo concessionário deverá se comprometer a investir durante todo o período de concessão, que poderá ser maior do que 35 anos. Por conta disso, o valor de outorga poderá ser menor do que o esperado.