

Desestatização do Porto de Santos deve gerar investimentos na ordem de R\$ 10 bilhões

Modelagem da privatização do porto de Santos deve incluir a construção da ponte Santos-Guarujá

Por Taís Hirata, Valor — São Paulo



Foto: Ana Paula Paiva/Valor

A desestatização do Porto de Santos deverá gerar investimentos na ordem de R\$ 10 bilhões, segundo Diogo Piloni, secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários. A modelagem ainda não está fechada, mas a previsão é que os recursos sejam destinados ao aprofundamento do calado, serviços de dragagem, acessos terrestres, a construção do túnel Santos-Guarujá, entre outras obras e serviços. O novo operador deverá assumir o controle da Santos Port Authority (SPA, ex-Codesp), estatal que administra o porto organizado.

A primeira versão do projeto deverá ser apresentada à sociedade entre novembro e dezembro. A ideia é abrir a consulta pública ainda neste ano, para concluir essa etapa até o primeiro trimestre de 2022.

“Os estudos estão evoluindo bastante. É um modelo bem mais complexo que a desestatização da Codesa [Companhia Docas do Espírito Santos]. Em Santos, deve haver uma regulação mais restritiva, um cuidado maior com as tarifas. Devemos lançar mão de um modelo com mais preocupação nesse ponto”, afirmou Piloni.

O processo de desestatização da Codesa está mais avançado que o da SPA, mas o edital ainda não foi publicado. Como será a primeira desestatização de uma autoridade portuária, o governo federal decidiu começar com uma companhia docas de menor porte, como um “piloto” para o processo de Santos, que deverá ser muito mais complicado.

As discussões no Espírito Santo já têm gerado algumas preocupações entre companhias do setor portuário, que temem que a nova companhia docas, uma vez privatizada, tenha excessiva liberdade para impor condições contratuais, como reajustes tarifários e mesmo rompimentos. O Ministério da Infraestrutura tem ressaltado que a ideia é garantir a segurança jurídica dos contratos vigentes e buscado equacionar as críticas apresentadas. Apesar dos questionamentos, as empresas que operam nos portos, de modo geral, têm apoiado a ideia de desestatização.

Embora os dois processos tenham diferenças, a forma da desestatização deverá ser a mesma: haverá a alienação do controle acionário da autoridade portuária, somada à concessão dos ativos. Ou seja, uma vez privatizada, a companhia docas firmará um contrato de concessão com o poder público, e terá um prazo limitado para explorar os ativos — no caso da Codesa, será de 35 anos, prorrogáveis por mais 5 anos.

Dessa forma, a companhia docas consegue ter uma liberdade maior de gestão e na contratação de obras, sem as amarras de uma estatal, explica Piloni.

Túnel Santos-Guarujá

Entre as obrigações da nova autoridade portuária, deverá ser incluída a obra do túnel submerso entre Santos e Guarujá. O empreendimento foi alvo de divergência entre o governo federal e o paulista. O Estado vinha defendendo a construção de uma ponte entre as cidades, o que o Ministério de Infraestrutura considera problemático, pois a construção poderia criar restrições de manobra no canal do porto.

Em abril, a SPA já abriu um chamamento público para receber os projetos para a construção do túnel. Uma possibilidade aventada à época foi a de lançar o projeto como uma Parceria PúblicoPrivada, independente da privatização da companhia docas.

Porém, segundo Piloni, as avaliações até agora apontam a viabilidade de incluir a obra dentro da desestatização. A estimativa preliminar é que a construção demanda cerca de R\$ 3 bilhões de investimentos.