

FALE COM A GENTE!

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

Santos pode se tornar concentrador de cargas
Com a privatização e os investimentos, a ideia do governo é que Santos se torne "o grande hub para contêineres da América Latina", disse, ontem, o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas.

PORTO & MAR

Piloni: Porto desestatizado tem melhor eficiência

Secretário defende gestão privada em Santos

DA REDAÇÃO
O modelo público é o que mais atrapalha uma boa gestão portuária e é, ao mesmo tempo, o ponto que compromete a eficiência da administração, além de emperrar maiores investimentos. É o que acredita o secretário de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni.

As declarações foram feitas na tarde de ontem, durante o 8º Encontro ATP, promovido pela Associação de Terminais Portuários Privados (ATP). Realizado no Clube Naval de Brasília, o evento foi transmitido pelas redes sociais e teve como

tema a Desestatização dos Portos Organizados - Uma Visão do Setor Privado

"O problema não são as pessoas. O problema é o sistema, é a legislação. O problema é a regulação, o excesso de controle e isso faz com que alguns dos principais ativos do Brasil não consigam deslançar do ponto de vista do desenvolvimento como é necessário, como as cargas necessitam", disse Piloni.

"O principal objetivo de uma desestatização é o aumento de eficiência no exercer dos papéis das nossas autoridades, a redução das burocracias, que pesam na vida dos nossos gestores, por melhores que sejam. E



Piloni participou, ontem, de evento que teve como tema a visão do setor privado sobre a desestatização

hoje passamos por um momento muito positivo de qualidade de gestão e de gestores", completou.

O secretário disse, ainda, que há um trabalho visando a melhor fluidez no atendimento do setor de cargas. "Fazer isso de uma maneira estatal é desafiador, mas a desestatização é uma resposta a todos esses problemas".

Segundo Piloni, é importante que a autoridade portuária tenha condições de

desenvolver e atrair investidores privados, principalmente em um momento de restrição fiscal e sem capital para investimentos públicos.

"O orçamento do Ministério, que já foi de R\$ 20 bilhões, hoje não chega a R\$ 7 bilhões por ano para investimentos em toda a malha rodoviária, ferroviária, portos e aeroportos. Nem a manutenção dos ativos existentes é possível. Buscar capital privado é de

crucial importância. Nós temos uma oportunidade única no modelo de desestatização que é converter a ineficiência estatal em investimento vultuoso.

A redução de tarifas, nos cálculos de Piloni, chegará a 30% na Tabela 1, a principal fonte de arrecadação das autoridades portuárias e isso se segue nas demais tabelas tarifárias do Porto.

Piloni participou do debate ao lado do CEO do Porto Itapoá, Cássio Schreiner,

da professora e especialista em Sustentabilidade, Cidades e Governança Portuária, Flávia Nico, do Presidente Executivo da Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Cargas (Anut), Luis Henrique Baldez, além do coordenador de Economia Aplicada do Ibre/FGV e professor do Instituto de Economia da UFRJ, Armando Castellar. O debate teve a mediação do editor de Porto & Mar do Jornal A Tribuna, Leopoldo Figueiredo.

EM SANTOS

Piloni trouxe ao menos uma boa notícia: o modelo de desestatização de Santos será apresentado em consulta pública na segunda quinzena de novembro e o leilão sai no final de 2022. O secretário disse ainda que o modelo de desestatização de Santos tem um projeto capaz de gerar investimentos de R\$ 16 bilhões em ativos comuns do Porto, em aprofundamento do canal, melhorias dos acessos terrestres, sem onerar em tarifas.

"O modelo de Santos vai mostrar que é possível fazer um volume enorme de investimentos, reduzindo tarifas", afirmou.