

# Porto de Santos reajusta tarifas em 13%

**Último aumento antes de privatização, prevista para o fim de 2022, valerá a partir de fevereiro; estatal deve lucrar R\$ 308 milhões**

Por Daniel Rittner — De Brasília  
28/12/2021 05h00 Atualizado há 9 horas

A Santos Port Authority (SPA), responsável pela administração do maior porto do país, obteve aval da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) para um reajuste médio de 13,2% em suas tarifas. O aumento entrará em vigência, dependendo da tarifa, entre fevereiro e abril de 2022.

Em tese, esse é o último reajuste dado à autoridade portuária antes de sua privatização, que o governo Jair Bolsonaro pretende fazer no último trimestre do próximo ano. As quatro grandes tabelas de preços praticados pela autoridade portuária estavam congeladas desde 2018. Desde então, o IPCA acumula uma alta de 23%.

A SPA, antiga Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp), projeta lucro líquido de R\$ 308 milhões neste ano - recorde na história do porto. O valor é 52% superior ao verificado no ano passado e representa uma consolidação dos resultados positivos antes da privatização. Em 2018, a estatal ficou com prejuízo de R\$ 469 milhões.

No primeiro semestre do ano que vem, um novo programa de demissões voluntárias deverá ser lançado pela atual administração, segundo o presidente da SPA, Fernando Biral. Há três anos, a companhia tinha um quadro de 1.350 empregados. Hoje, são cerca de 950. A intenção é entregar ao futuro operador privado com pouco mais de 800 funcionários.

A abertura de consulta pública para os estudos da privatização, no entanto, está atrasada. Ela era prometida pelo Ministério da Infraestrutura para outubro. Depois ficou para novembro e, mais tarde, para dezembro. Agora deverá ocorrer em janeiro. Mais do que um pequeno “escorregão” no cronograma, o atraso pode atrapalhar os planos do governo, já que o leilão de Santos tem sido previsto para os últimos meses de 2022.

O reajuste nos preços cobrados de armadores (companhias de navegação) e operadores de terminais portuários foi autorizado pela Antaq neste mês. No dia 24 de dezembro, saiu a deliberação da agência definindo as datas exatas de início da aplicação das novas tarifas, acatando pedido da SPA.

As tarifas de acesso aquaviário, que representam quase 70% das receitas da autoridade portuária, terão alta de 15% a partir de 1º de fevereiro. Os demais preços serão alterados em 1º de abril. As tarifas de utilização da infraestrutura terrestre, equivalentes a cerca de 20% das receitas, vão subir 27%. Outras duas tabelas se referem às taxas de acostagem (reajuste de 1%) e de serviços gerais (redução de 16%).

O diretor de desenvolvimento de negócios e regulação da companhia portuária, Bruno Stupello, avalia que o reajuste em patamar inferior ao IPCA acumulado desde 2018 não é um problema.

De acordo com ele, a diferença se deve a dois fatores. De um lado, a estatal conseguiu reduzir seus custos nos últimos anos. De outro, houve incremento das receitas, entre outros motivos por meio de novos arrendamentos de terminais com outorga revertida para a administração portuária - antes os recursos iam integralmente para o Tesouro Nacional.

“As tarifas agora estão equilibradas. Não há que se falar em tabelas [de preços] defasadas. Nós melhoramos, e a ideia é não passar ao usuário o custo das ineficiências do passado”, diz Stupello.

Biral lembra que, apesar do reajuste, as tarifas deverão ser reduzidas com a privatização. Em outubro, o **Valor** informou que um dos componentes da modelagem - em reta final de elaboração pelo governo - prevê queda de 30% nas tarifas de acesso aquaviário. O executivo enfatiza que, graças à melhoria do caixa, a SPA não mais absorve recursos do orçamento da União para investimentos e ainda vai pagar dividendos neste ano.

Um detalhe pouco observado fará com que o impacto do reajuste atual seja sentido de formas bastante diferentes por tipo de carga transportada. Trata-se do primeiro aumento desde a entrada em vigência da Resolução Normativa (RN) nº 32 de 2019, da Antaq, que mudou a sistemática de cobrança. Antes, as tarifas incidiam sobre a tonelagem efetivamente carregada pelos navios.

Agora, a cobrança passou a ser feita sobre a capacidade total das embarcações - não importa se vazias ou lotadas. Isso porque o novo entendimento é de que elas usam a infraestrutura portuária com diferenças mínimas. Consequência: navios que transportam contêineres ou cargas gerais (normalmente com mais sobras de espaço) pagarão mais. Navios que transportam grãos ou minérios (quase sempre cheios) devem ter algum alívio.

Ainda poderá haver, ao longo de 2022, uma nova revisão tarifária. No entanto, ela provavelmente seria de menor porte e baixo impacto. Isso ocorreria, conforme explicam Biral e Stupello, caso os leilões de terminais portuários nos próximos meses - antes da privatização - gerem receitas adicionais que permitam reduzir as tarifas sem afetar o caixa da SPA.

Estão na carteira do governo pelo menos quatro novos arrendamentos: o STS 10 (terminal de contêineres), o STS 11 (granéis vegetais), o STS 53 (fertilizantes) e a relicitação do STS 08 (líquidos).

---