

Leilão com segurança jurídica

Restrições à participação de grandes armadores pode comprometer efetividade do leilão do Tecon Santos 10, dizem especialistas em evento do Grupo Tribuna

DA REDAÇÃO

Uma possível restrição à participação de grandes armadores no leilão do futuro Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, a ser instalado no Cais do Sabó (ST510), no Porto de Santos, pode comprometer a efetividade do arrendamento. É o que pensam autoridades e empresários que participaram do Encontro Porto & Mar, promovido pelo Grupo Tribuna, na última segunda-feira, na Câmara de Santos.

A conclusão é de que quanto maior for a participação, melhor será o resultado e o valor de outorga que a empresa vencedora dará ao poder público para assumir o espaço. Entidades ligadas a terminais, porém, são contra a verticalização, quando um armador, que tem a frota de navios, também é dono de um terminal. Ou seja, fica com toda a operação.

O secretário nacional de Portos, Alex Avila, que participou do debate, ponderou que o modelo precisa garantir segurança jurídica e efetividade no processo, com regras claras e consolidadas. "Estamos concluindo a análise das contribuições da audiência pública. Pedimos à Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviários) um novo estudo de concorrência, justamente por conta do tempo decorrido desde os primeiros estudos, em 2019. O cenário atual é diferente, as políticas públicas mudaram, e é nossa obrigação oferecer algo sólido e competitivo ao mercado", afirmou Avila.

A preocupação, segundo ele, é que o processo seja robusto e atraente, blindado contra narrativas especulativas. "Temos muita segurança com o que iremos ofertar ao mercado. E não temos dúvida de que será algo que vai proporcionar muita competi-



Cais do Tecon Santos 10 deverá ter quatro berços. O investimento estimado é de R\$ 5,6 bilhões para um contrato de 25 anos, prorrogáveis

ção", alertou o secretário, que aposta no maior leilão já realizado no setor portuário brasileiro.

PARTICIPAÇÃO

Vice-presidente de Políticas Públicas e Regulatórias da Maersk, Danilo Veras foi enfático ao afirmar que restringir o leilão seria uma perda para o País. "A gente ainda tem discutido uma regra para tentar diminuir

a participação, o que nos parece muito esdrúxulo. Seria tomar menos interesse a competição se eu não tivesse uma empresa poderosa participando junto com todas as outras nesse leilão".

Ele diz que a JBS, por exemplo, é verticalizada e tem carga própria, mas é uma das maiores empresas do Brasil e deve participar. Veras destacou ainda que diversas empresas

já manifestaram interesse, como MSC, CMA CGM, DP World e a própria Maersk, o que, segundo ele, demonstra o potencial do projeto para atrair investimentos robustos.

Apesar do entusiasmo com uma concorrência ampla, alguns alertas foram levantados sobre a necessidade de equilíbrio entre os interesses privados e o papel regulador do estado. O presi-

dente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, reconheceu que grandes grupos têm influência e instrumentos legítimos para defender seus interesses, inclusive acionando órgãos de controle.

"Isso é do jogo, mas nosso papel como gestores públicos é pensar no interesse do complexo portuário como um todo", afirmou Pomini.

Megaterminal será fundamental para a logística portuária do País

■ Durante painel técnico promovido pelo Grupo Tribuna, especialistas do setor portuário destacaram a relevância do Tecon Santos 10 como um projeto essencial para o desenvolvimento da logística brasileira. O terminal, que será o maior da América do Sul, foi descrito como uma resposta necessária ao crescimento constante da demanda no Porto de Santos.

O consultor portuário Fabrizio Pierdomenico, que acompanha o setor há mais de duas décadas, afirmou que a Cidade e o País precisam do novo terminal. "O Porto vai crescer? Vai. O Porto tem que crescer? Sim. Precisa ter o novo terminal de contêiner? Precisa."

Segundo ele, o volume de movimentação previsto reforça a dimensão do projeto. "São 3 milhões e meio de capacidade. É o que está projetado pelo que foi a audiência pública". Fabrizio também destacou que o terminal já nasce com alta demanda e que em dez anos já deve estar esgotado.

Mário Povia, presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI), também defendeu a urgência e a importância da implantação do Tecon Santos 10. "O terminal tem que ter essa capacidade mesmo, eu acredito que é o que Santos precisa neste momento."

PROJETO

A proposta para o Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, que ficará na área ST510, a ser arrendada no cais do Sabó, ao lado do Parque Valongo, no Porto de Santos, prevê que a empresa vencedora construa no local a infraestrutura necessária para receber os maiores navios do mundo. São embarcações de 400 metros. A profundidade precisará ser de 17 metros, conforme os documentos liberados pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).

Ele destacou o crescimento do Porto como justificativa clara para a expansão. "Crescemos aí com todas as dificuldades 12%, 13%, dois dígitos nos contêineres." Sobre a expectativa de uso do novo terminal, concordou com a projeção de utilização acelerada. "Vai ter até uma folga nos primeiros anos, mas deve esgotar em cinco ou dez anos, dificilmente (vai demorar) 20 anos".

VISÃO NACIONAL
Anderson Pomini, presidente da Autoridade Portuária de Santos, foi o primeiro a enfatizar o papel estratégico do projeto.

"Esse assunto é extremamente importante para a logística brasileira". Seguindo ele, o terminal atende a uma visão nacional de desenvolvimento. "Porto de Santos tem que auxiliar no desenvolvimento do complexo portuário e da logística brasileira como um todo."

Ele lembrou que o Tecon Santos 10 é fruto de anos de planejamento. E reforçou que sua implanta-

ção está inserida em uma proposta de longo prazo. "O Tecon retrata exatamente esse microsistema de uma área, com a necessidade de obras complementares de forma harmônica e que passem a funcionar no mesmo tempo."

Para o secretário nacional de Portos, Alex Avila, o projeto tem uma magnitude sem precedentes. "Ele é tema mais emblemático que nós temos hoje no aspecto de oferta capacidade para o setor de contêineres no nosso País". Avila ressaltou ainda que o terminal elevará significativamente o nível de serviço no Brasil.

Daniilo Veras, vice-presidente de Políticas Públicas e Regulatórias da Maersk, destacou o papel do Tecon para restaurar a eficiência e a fluidez logística do País. "Eu acho que a gente tem uma oportunidade a gente tem uma autoridade portuária, uma equipe, e coisa está acontecendo."

OPINIÕES EM DEBATE



"Estamos concluindo a análise das contribuições da audiência pública. Pedimos à Antaq um novo estudo de concorrência, justamente por conta do tempo decorrido desde os primeiros estudos, em 2019"

Alex Avila
Secretário nacional de Portos



"O momento é relevante para o setor. Muitas vezes a força do mercado sai vencedora. E impõe um formato que a gestão pública acaba pagando no futuro"

Anderson Pomini
Presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS)



"Muito já foi dito sobre a importância e necessidade do projeto. Acho que já estamos atrasados com isso, essa licitação já deveria ter acontecido. Mas estamos atrasados com tudo"

Mário Povia
Presidente do Instituto Brasileiro de Infraestrutura (IBI)



"A gente ainda tem discutido uma regra para tentar diminuir a participação, o que nos parece muito esdrúxulo. Seria tornar menos interessante a competição"

Daniilo Veras
Vice-presidente de Políticas Públicas e Regulatórias da Maersk



"O Porto de Santos tem uma característica: ele é embarcador. Na minha conta, essa capacidade do Tecon Santos 10, em menos de dez anos já está cheia. Como essa carga vai entrar e vai sair do Porto?"

Fabrizio Pierdomenico
Consultor Portuário