

Luis Claudio Santana Montenegro

Engenheiro civil e mestre em Engenharia de Transportes pelo Instituto Militar de Engenharia



Estamos preocupados com a concorrência?

Muito se tem discutido sobre as preocupações concorrenciais em torno do leilão da área destinada ao Terminal de Contêineres (Tecon) Santos 10, no Porto de Santos. Esse projeto, fundamental para a infraestrutura portuária do País, vem sendo adiado repetidamente, sob justificativas pouco consistentes e nunca devidamente demonstradas. Enquanto isso, a realidade é incontestável: a capacidade do Porto de Santos para movimentação de contêineres já se encontra esgotada. Em dezembro de 2024, o tempo médio de espera para atracação atingiu impressionantes 53 horas - um salto expressivo em relação às 8,9 horas registradas em 2019.

De acordo com nossos levantamentos, esse aumento nas filas representa um custo estimado de R\$ 1,6 bilhão por ano aos usuários, apenas com o pagamento de demurrages pela espera dos navios porta-contêineres. Impacto econômico direto, que escancara a urgência de novos investimentos.

Outro ponto alarmante é a naturalização de prazos intermináveis. Mais de cinco anos para viabilizar a oferta de uma área para investimentos em portos públicos brasileiros tem sido tratado como se fosse algo corriqueiro. No entanto, dados do próprio Tribunal de Contas da União (TCU) revelam que aproximadamente 54% das áreas desses portos estão vazias e desocupadas - sem contar aquelas com contratos precários ou em litígio.

É um contrassenso gritante: enquanto usuários dos portos arcam com custos bilionários pela falta de novas capacidades, em média mais da metade das áreas existentes nos 37 portos públicos do País permanecem ociosas, sem gerar valor, eficiência ou competitividade.

Diante desse cenário, é possível afirmar que há, de fato, alguma preocupação genuína com a concorrência ou com a garantia de oferta adequada aos usuários? Se essa preocupação fosse real, por que não disponibilizar imediatamente todas as áreas disponí-

veis nos portos brasileiros a investidores que demonstram grande interesse em aplicar recursos no país?

O que torna o diagnóstico ainda mais grave é que já existem caminhos concretos - um deles, inclusive, já proposto por mim e discutido nesta coluna - capazes de viabilizar a oferta de novas áreas em menos de 90 dias, com assinatura imediata de contratos de investimento em terminais. Para isso, não é preciso alterar leis nem decretos. Falta é uma verdadeira preocupação com a concorrência.

É paradoxal: em um país onde, em média, 54% das áreas portuárias públicas permanecem desocupadas, justifica-se a inação em nome de uma suposta defesa da concorrência. Enquanto isso, investidores praticamente imploram por oportunidade de aplicar seus recursos no Brasil, enxergando o imenso potencial de mercado. E o resultado? Portos seguem sendo gargalos para o desenvolvimento nacional e para a ampliação da nossa participação no comércio internacional.

Em 2017, tive uma conversa com ministros do TCU sobre o tema que já era escandaloso: mais da metade das áreas dos portos públicos brasileiros, em média, permaneciam vazias e sem qualquer utilização. Na época, o tribunal chegou a questionar a veracidade de um número tão expressivo, mas ele foi confirmado posteriormente por uma auditoria operacional altamente qualificada, conduzida pelas equipes técnicas da própria casa.

Parafraseando um dos ministros, que à época declarou sua indignação em plenário, essa realidade das áreas vazias configura um “verdadeiro atentado contra o interesse público”. Hoje, essa constatação precisa ser expandida: não se trata apenas do absurdo de mantermos mais da metade das áreas portuárias ociosas, mas também do contrassenso de, mesmo diante desse quadro, ainda discutirmos se devemos ou não permitir a participação de investidores em leilões fundamentais para ampliar a capacidade portuária do País. E vamos ao debate!

Poligonal: ampliação não tem data

MPor havia garantido que autorização para expansão da área do Porto Santos seria publicada ainda este mês

BÁRBARA FARIAS
DA REDAÇÃO

O Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) ainda não tem uma data definida para publicação da portaria que autoriza a expansão de áreas do Porto de Santos. A documentação já foi analisada pela Secretaria Nacional de Portos (SNP), mas está sob avaliação de outros órgãos federais competentes, diz a pasta.

O presidente da Autoridade Portuária de Santos (APS), Anderson Pomini, espera uma autorização parcial ainda neste mês. “Nós já entregamos todos os documentos pedidos à Secretaria Nacional de Portos. Conversando com o Ministério, o que já ficou esclarecido acerca das diligências formais será autorizado ainda este mês. Talvez, algumas outras áreas que dependam de outros documentos fiquem para um pouco mais à frente, mas nós teremos essa notícia já no final desse mês”.

Atualmente, o maior ativo portuário do País tem 7,8 milhões de metros



Autoridade Portuária de Santos espera publicação de portaria com inclusão de áreas nos próximos dias

quadrados (m²). A APS quer incorporar 15 áreas situadas em Santos, São Vicente, Guarujá e Cubatão, que totalizam 12,6 milhões de m².

Se for autorizado integralmente, o cais santista ampliará a sua poligonal para 20,4 milhões de m² em até 30 anos, o que representa um aumento de 162,4%.

Procurado, o MPor informou que a SNP concluiu, em junho, a análise preliminar de 29 contribuições recebidas em consulta pública sobre a revisão da área do Porto, encaminhou o material à APS, que fez avaliações complementares e retornou suas considerações à SNP. “As novas

contribuições já foram examinadas”.

O MPor explicou que a definição sobre a incorporação parcial ou integral das áreas propostas pela APS dependerá das manifestações que ainda estão sendo analisadas por outros órgãos federais, envolvendo questões técnicas e setoriais. O objetivo é asse-

gurar que a decisão final esteja alinhada à legislação. “Somente após a conclusão das análises será possível identificar quais áreas poderão ser incorporadas no curto prazo, finalizar o processo e propor a publicação da portaria que redefinirá a área do porto organizado”.

REVISÃO PARCIAL

Em visita a Santos no dia 21 de agosto, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, disse que pretendia publicar a portaria já neste mês autorizando, em princípio, uma expansão parcial da área do Porto.

Ele disse que o objetivo era que a SNP encaminhasse a documentação para análise da área jurídica até o dia 30 de agosto, para que em setembro a primeira etapa da expansão da poligonal fosse autorizada.

Depois, disse ele, seriam feitas análises por região, para que a expansão ocorra de maneira segura ambientalmente e juridicamente.