

# Modelo de concessão do canal gera conflitos, afirma diretor da APS

Orlando Razões explica que elemento essencial para o Porto não pode ser administrado por agente privado

TED SARTORI  
DA REDAÇÃO

O modelo atualmente proposto para a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos apresenta limitações relevantes e não atende plenamente às necessidades do sistema portuário. É a análise do diretor de Infraestrutura da Autoridade Portuária de Santos (APS), Orlando Razões. A ideia é que não seja espelhado o que foi feito no ano passado - e pela primeira vez no Brasil - em Paranaguá, no Paraná. A Tribuna já havia publicado, no último dia 3, o posicionamento do presidente da APS, Anderson Pomini sobre esse tema.

Pelo desenho em discussão, baseado na Lei dos Portos (12.815/2013), parte das atribuições atualmente exercidas pela APS - especialmente a gestão do canal de navegação - seria transferida a uma concessionária privada, enquanto a Autoridade Portuária permaneceria responsável pela infraestrutura terrestre. Para Razões, a divisão cria uma estrutura paralela de gestão dentro do Porto, fragmentando as competências que hoje são integradas.

"O canal de acesso, considerado elemento essencial para o funcionamento do Porto, passaria a ser administrado por um agente distinto daquele



ALEXSANDER FERRAZ - 3/4/26

Concessão do canal de acesso do Porto de Santos prevê que uma empresa ou consórcio assumo por um prazo estimado de 25 anos

responsável pelo planejamento e coordenação das operações portuárias. Esse modelo pode gerar conflitos de decisão, sobreposição de responsabilidades e perda de eficiência operacional. Também há preocupação com a redução da capacidade institucional da APS na coordenação do sistema, especialmente na interface com usuários, Prática

gem e a Marinha do Brasil", argumenta.

Como alternativa, explica Razões, a APS propõe a adoção de uma parceria público-privada (PPP) administrativa com gestão integrada. "Nesse formato, os serviços e obras — como dragagem, sinalização náutica, monitoramento ambiental e aprofundamento do canal — seriam executados por um parcei-

ro privado, mas a gestão e a fiscalização permaneceriam sob responsabilidade da APS. A proposta busca preservar a governança integrada do porto, alinhando o canal de acesso ao planejamento estratégico e às operações do complexo portuário", detalha.

#### COMO SERÁ

A concessão do canal de acesso do Porto de Santos

prevê que uma empresa ou consórcio assumo, por um prazo estimado de 25 anos, prorrogáveis, as responsabilidades pela dragagem de aprofundamento gradual do canal, atualmente com 15 metros, até 17 metros, além da manutenção permanente da profundidade. O montante envolvido ao longo dos anos pode superar R\$ 23 bilhões.

## Projeto teria previsão de investimentos muito limitada

■ A ampliação do escopo de investimentos também é defendida pelo diretor de Infraestrutura da APS, Orlando Razões. O modelo atual prevê apenas o aprofundamento do canal para 17 metros, sem alterações estruturais no traçado. A abordagem é limitada, segundo Razões.

Entre as intervenções consideradas estratégicas estão a remodelação do canal e das bacias de evolução, de modo a viabilizar a vinda dos navios de 400 metros, implantação de dois molhes no trecho de entrada do canal para re-

duzir o aporte de sedimentos, mitigar a erosão costeira na região da Ponta da Praia e atenuar ondas no canal, causando ampliação da janela de operação; e implantação de trecho para conectar a desembocadura do Rio Cas-

queiro à região da Vila dos Criadores, na Alemoa, viabilizando a expansão da Poligonal do Porto e a criação potencial de até quatro novos berços de atracação.

"Esses investimentos são fundamentais para ga-

rantir não apenas o aumento de profundidade, mas a adequação funcional e a expansão da capacidade portuária, alinhando o canal às demandas futuras do comércio marítimo", justifica o diretor.

Outro ponto de atenção é a estimativa de custos operacionais. Razões identifica inconsistências nas projeções de assoreamento do canal, que impactam diretamente a necessidade de dragagem. "Segundo avaliação técnica, o aprofundamento do canal tende a aumentar de forma não linear o volume de sedimentos, o que não está refletido

adequadamente na modelagem atual. Isso pode comprometer a viabilidade econômico-financeira do projeto e gerar riscos futuros de reequilíbrio contratual", prevê.

Para o diretor de Infraestrutura, o canal de acesso não pode ser tratado como um ativo isolado. "Trata-se de uma infraestrutura crítica, que precisa estar integrada ao planejamento do Porto como um todo. A solução deve garantir eficiência operacional, segurança da navegação e sustentabilidade no longo prazo", finaliza. (TS)

### CONSULTA E AUDIÊNCIA

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) marcou para o próximo dia 23 a audiência pública virtual sobre a concessão do canal de acesso ao Porto de Santos. O evento terá início às 14h e término após a manifestação do último inscrito. A transmissão ao vivo ocorrerá pelo canal da Antaq no YouTube: [bit.ly/3PTrXfL](https://bit.ly/3PTrXfL). O objetivo é receber contribuições para o aprimoramento dos documentos técnicos e jurídicos relativos à licitação. A consulta pública sobre o tema segue até 2 de maio.