

PARANÁ Trens aumentam participação no transporte de cargas ► **p3**

BAHIA Ministro da Infraestrutura visita obras e promete entrega ► **p3**

OPINIÃO O processo de desestatização dos portos sob análise ► **p6**



Reajuste de tarifas adiado no Porto de Santos

Com autorização da Antaq, Autoridade Portuária só irá corrigir seus valores em 1º de abril

EDITORIAL

Sinergia público-privada

O setor de transportes vive uma fase única, marcada pela crescente presença da iniciativa privada em serviços e atividades antes realizados pelo poder público. Em tempos em que o Governo Federal admite não ter recursos para os necessários investimentos de infraestrutura, o setor privado demonstra saber como aproveitar oportunidades e se fazer presente.

Nesse clima, o Ministério da Infraestrutura anuncia que fechou 2021 com 52 contratos assinados para a exploração de terminais de uso privado (TUPs) e R\$ 12,4 bilhões de investimentos empresariais. Também no ano passado, houve 17 novas autorizações e de 35 aditamentos contratuais de empreendimentos, localizados em várias regiões do País. Somando contratos novos e aditivos, o aumento foi de 5,86%.

Os números mostram que o setor privado percebeu a demanda ampliada por infraestrutura portuária e vem apostando na maior oferta dessas instalações. Segundo o secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, além de aquecer a economia e gerar empregos, as iniciativas deixam a produção do Brasil mais competitiva – afinal, com mais terminais para embarcar ou desembarcar a carga, é natural que os custos logísticos sejam reduzidos.

Mas destaca-se que, se a iniciativa privada está investindo no País, é porque encontrou as condições para isso - não há benemerência nesses casos. E manter esse cenário deve ser a maior preocupação dos governantes. Cabe ao poder público criar as condições necessárias - e isso envolve mudanças na legislação, definição de políticas públicas e a busca por segurança jurídica - para que o setor privado faça os investimentos demandados e continue aproveitando a fase de ouro no qual está vivendo o segmento de transportes.

NESTA EDIÇÃO

FOTO
Adobe Stock



▲ CAPA

4 Porto de Santos adia reajuste de tarifas

3 REGIÕES SUL E NORDESTE

Transporte ferroviário amplia participação em operações de portos do Paraná

4 REGIÃO SUDESTE

Governo debate troca de área no cais santista

OPINIÃO

5 ARTICULISTAS

BANCO DE IMAGENS
Adobe Stock/GettyImage



Sede
Alameda Campinas, 802, 6º andar,
São Paulo, São Paulo
01404-200, BR

Sucursal Brasília
SRTVS Quadra 701, bloco O, nº 110
Edifício Multiempresarial, sala 520, Bairro Asa Sul
Brasília, Distrito Federal
70340-000, BR

Sucursal Santos
Avenida Senador Pinheiro Machado, 22, Sala 12,
Santos, São Paulo
11075-000, BR

www.portalbenews.com.br

Diretor-presidente
Fabrício Julião

Diretor-superintendente
Marcio Delfim

Diretora Administrativo-financeira
Jacyara Lima

Diretor de Redação
Leopoldo Figueiredo

Diretora de Arte
Monica Sobral

Equipe de reportagem
Bárbara Farias, Vanessa Pimentel
e Guilherme Mendes

FALE COM A GENTE

ATENDIMENTO AO LEITOR

Se você quer perguntar, sugerir pautas ou enviar informações a nossa equipe de jornalistas, escreva um e-mail para atendimento@portalbenews.com.br

INSCREVA-SE

Acompanhe as últimas notícias do Portal BE News. Para isso, inscreva-se em www.portalbenews.com.br

PUBLICIDADE

Entre em contato pelo e-mail publicidade@portalbenews.com.br

ESTUDO

A Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e o Governo de Rondônia começaram ontem as tratativas para que a estatal prepare o Plano de Logística e Transporte do estado

REGIÕES SUL E NORDESTE



ANIMAÇÃO

O fato de o ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, ter aparecido com 25% das intenções de voto para o Governo do Estado de São Paulo, na mais recente pesquisa eleitoral do Ipspe, divulgada na sexta-feira passada, animou seus apoiadores. Eles consideram que Tarcísio ainda deve crescer mais na corrida pelo Palácio dos Bandeirantes. E tem condições de suplantar outros candidatos e chegar ao segundo turno, onde enfrentará Fernando Haddad (PT), que, nessa pesquisa, apareceu com 38%.

PRAZO

Por enquanto, Tarcísio permanece no Ministério, devendo deixar o cargo para se dedicar às eleições apenas no final de março.

DE SAÍDA

Conforme a coluna Hub havia antecipado, o assessor

especial do Ministério da Economia Jorge Lima decidiu deixar a equipe do ministro Paulo Guedes. E ele já tem destino certo. A coordenação da campanha do ministro Tarcísio Gomes de Freitas para se eleger governador de São Paulo.

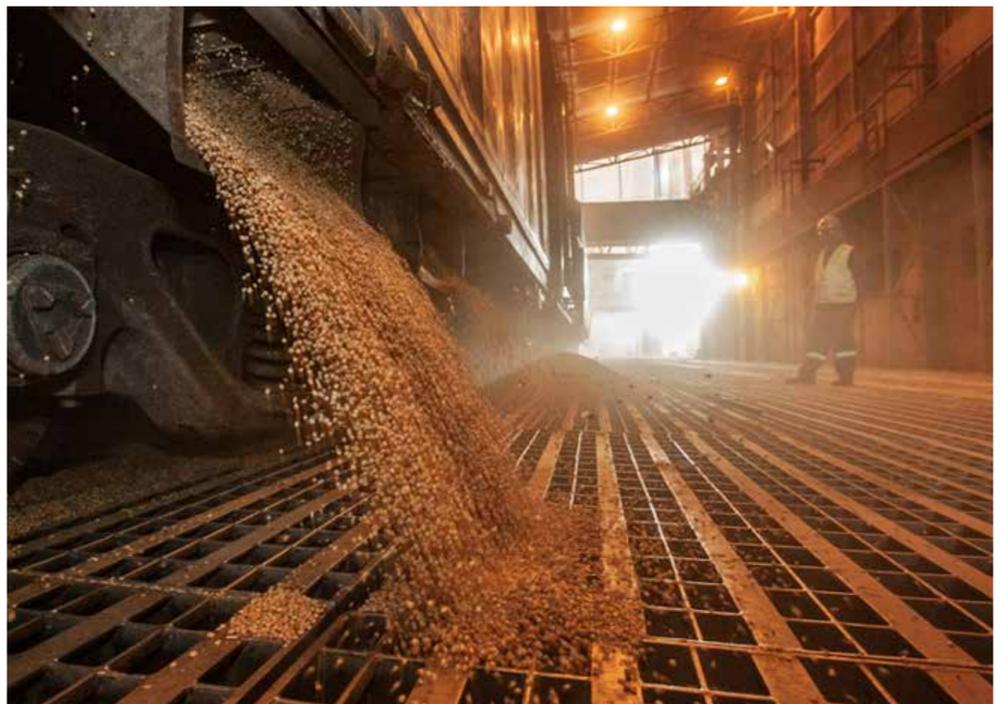
LAMENTO

A saída de Lima foi lamentada por lideranças empresariais, que consideraram o fato "uma grande perda". Nos últimos cinco meses, período em que atuou como assessor especial de Paulo Guedes, ele fortaleceu o diálogo do Governo com a iniciativa privada, buscando apoio para as reformas econômicas no Congresso. Também responsável pelo projeto de redução do Custo Brasil, o executivo tem uma grande experiência no setor corporativo, tendo sido CEO de mais de 10 empresas.

Transporte ferroviário amplia participação em operações de portos do Paraná

Vagões responderam por 13,7% das cargas movimentadas nos complexos paranaenses no mês passado. Em janeiro de 2021, esse índice foi de 8,4%

CLAUDIO NEVES/PORTOS DO PARANÁ



▲
Vagão descarrega carga em terminal do Porto de Paranaguá

BÁRBARA FARIAS
barbara@portalbenews.com.br

O transporte ferroviário de cargas cresceu 63% nos portos do Paraná em janeiro, comparado aos números de dezembro. No primeiro mês do ano, 569.559 toneladas chegaram ou saíram dos complexos paranaenses em vagões, o que equivale a 13,7% do total movimentado no período.

Segundo a Portos do Paraná (a autoridade portuária), houve um aumento no modal, inclusive, em relação a janeiro de 2021, que registrou 301.434 toneladas, o que correspondeu a 8,4% do total movimentado naquele mês.

"A participação do modal ferroviário só tem aumentado", comenta o diretor-presidente da Portos do Paraná, Luiz Fernando Garcia. E destaca que a relação custo-infraestrutura é determinante para a escolha do modal.

"Local adequado, com capacidade para receber, carregar e descarregar os vagões com eficiência, agilidade e segurança é tão importante quanto a malha ferroviária. Ou seja, de nada adianta os trilhos chegarem até aqui, se os terminais (público e privados) não tiverem condições adequadas de receber

e operar os vagões. O investimento deve ser feito em todas essas frentes, para que a participação do modal ferroviário no transporte de carga aumente ainda mais. Nosso objetivo, aqui nos portos paranaenses, por exemplo, é equilibrar a participação dos modais rodo e ferroviário", afirma Garcia.

MOEGÃO

Atualmente, a Portos do Paraná investe para melhorar sua operação ferroviária, com a construção de uma moega (equipamento para a descarga de material transportado em vagões). Trata-se do projeto Cais Leste, também chamado de Moegão, que prevê a construção desse sistema para a descarga de grãos e farelos de exportação que chegam em vagões nos terminais do Corredor Leste do Porto de Paranaguá.

"Será um investimento da ordem de R\$ 500 milhões para preparar a estrutura para absorver a produção transportada pelo modal ferroviário", informa a autoridade portuária.

A Portos do Paraná observa que "uma estrutura de recepção de granéis para a exportação, exclusivamente destinada ao modal ferroviário, traz mais eficiência logística e melhora a competitividade do Estado, além

A Portos do Paraná prepara a construção de uma moega exclusiva para atendimento dos vagões operados no Cais Leste de Paranaguá

de melhorar a mobilidade em Paranaguá, aumentar a capacidade de carga do porto, com a ampliação significativa de carga e descarga de trens".

De acordo com a Portos do Paraná, "com área de 595 mil m², as três linhas que compõem o projeto terão capacidade de carregar até 2 mil toneladas de grãos e farelo por hora. Elas ficarão interligadas aos 11 terminais do Corredor Leste de Exportação". ■



DIVULGAÇÃO

Na Bahia

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Gomes de Freitas, esteve ontem na Bahia, onde aproveitou e conferiu obras custeadas ou apoiadas pela pasta. Ele inspecionou as novas pontes de embarque do Aeroporto de Salvador, que foi privatizado. Depois, vistoriou o andamento das obras de ampliação da BR-415/BA, que devem ser entregues à população até o final do ano. A rodovia tem movimento intenso, especialmente de caminhões com celulose vinda do Porto de Ilhéus e soja oriunda do Oeste Baiano.



DIVULGAÇÃO

REGIÃO SUDESTE

MODERNIZAÇÃO

A Companhia Docas do Rio de Janeiro (CDRJ) anunciou que irá ampliar e modernizar o trecho mais antigo do Porto do Rio de Janeiro, o Cais da Gamboa, inaugurado em 1910. serão investidos R\$ 104 milhões

Porto de Santos adia reajuste de tarifas

Novos valores serão adotados apenas em 1º de abril

GUILHERME MENDES
guilherme@portalbenews.com.br

O Porto de Santos adiou o reajuste de suas tarifas. Os novos valores só vão entrar em vigor no próximo dia 1º de abril. A medida foi pedida pela Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária de Santos) para a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), que decidiu suspender o aumento na sexta-feira. A determinação foi publicada na edição de ontem do Diário Oficial da União (DOU).

Com o pronunciamento da Antaq, os novos valores da Tabela 1 (utilizada para a cobrança do uso da infraestrutura aquaviária), que haviam entrado em vigor no último dia 1º, ficarão suspensos até 31 de março e vão voltar a ser implantados, junto com os valores de outras tabelas, em 1º de abril.

As novas tarifas de Santos foram aprovadas pela Antaq em dezembro de 2021 e seriam adotadas em duas etapas - 1º de fevereiro e 1º de abril. Na primeira data, entraria em vigor a correção da Tabela 1



(utilizada para remunerar a Autoridade Portuária pelo uso do canal de navegação). As outras tabelas (voltadas à infraestrutura terrestre, à acostagem e a outros serviços prestados) aguardariam a segunda data. Agora, haverá apenas uma data para a implantação da correção dos valores das tarifas, 1º de abril.

O novo reajuste das tarifas de Santos, que geraram um Índice de Reajuste Médio (IRT) de 13,19% e um Efeito Médio

Tarifário (EMT) de 8,64%, foi feito com base em uma Receita Tarifária Anual (RAT) projetada de R\$ 787,2 milhões.

Quando aprovou as correções nos valores das tarifas, a Antaq também autorizou um investimento de R\$ 936,7 milhões, pela SPA, em aplicação e modernização da infraestrutura portuária. A decisão da Antaq, que previa que as obras comessem em até três anos e fossem concluídas em até sete anos, se mantém inalterada. O

▲
As tarifas cobradas pela utilização do canal de navegação de Santos já tinham sido corrigidas no último dia 1. Agora, vão voltar a seus valores de janeiro

Decisão da Antaq sobre adiamento de reajuste saiu na última sexta-feira

reajuste seria para cobrir estes custos, indicou a Port Authority.

Em nota divulgada na noite de ontem, a SPA informou que a suspensão do reajuste foi autorizada pela Antaq e visa manter o equilíbrio das cobranças em relação aos usuários do Porto, uma vez que houve decisão judicial que concedeu para apenas os associados de uma entidade o direito de pagar a nova tarifa em 1º de abril. Esta isonomia na cobrança é um dos eixos centrais da reestruturação tarifária idealizada pela agência, e visa evitar subsídios cruzados entre as diversas tipologias de carga.

A nova estrutura tarifária reajusta em 13,19%, na média, a receita tarifária do Porto de Santos, corrigindo parcialmente a defasagem histórica nas tabelas, congeladas desde maio de 2018. Na prática, o aumento será bem abaixo da inflação medida pelo IPCA, que no período (junho de 2018 até dezembro de 2021) ficou em 22,85%.

Conforme determina a Resolução da Antaq, o reajuste é exatamente o necessário para que, nos próximos 36 meses, o total de receitas tarifárias e patrimoniais do Porto de Santos seja equivalente ao total de custeio mais investimentos para expansão e modernização da infraestrutura comum. ■

Governo debate troca de área no cais santista

Secretaria Nacional de Portos organizou uma consulta pública sobre substituição de área arrendada à Fíbria

VANESSA PIMENTEL
vanessa@portalbenews.com.br

A Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários (SNPTA) realizou, na tarde de ontem, uma audiência pública online para debater a substituição de área de uma arrendatária no Porto de Santos.

A audiência faz parte da Consulta Pública SNPTA 01/2022, que se refere a pedido de substituição parcial da área no Porto de Santos atualmente ocupada pela Fíbria Terminal de Celulose de Santos, "Área 2" do Contrato de Arrendamento nº 02/2016, de aproximadamente 12.100 m², - pela área do

"Armazém T31" de metragem de aproximadamente 15.000 m². A Consulta Pública foi aberta no dia 1º de fevereiro e segue até dia 18 de março.

A transmissão foi aberta pelo secretário nacional de Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni, que explicou que a possível troca de área no complexo marítimo está de acordo com o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto de Santos (PDZ). "(A nova área) fará parte do cluster de celulose e, com isso, teremos três empresas de portes semelhantes, favorecendo a concorrência", afirmou Piloni.

O diretor de Desenvolvimento de Negócios e Regulação da Santos Port Authority (SPA, a Autoridade Portuária

Secretário Diogo Piloni destacou que mudança de área segue diretrizes do PDZ do Porto de Santos

de Santos), Bruno Stupello, pontuou que a audiência faz parte de um planejamento que vem sendo desenvolvido desde 2019 e que "o PDZ foi aprovado após 14 anos sem um instrumento de planejamento atualizado".

A arrendatária Fíbria é detentora do Contrato de Arrendamento nº 02/2016, por meio do qual foi arrendada a área denominada STS07 ou Terminal 32 (T32), na margem direita do Porto de Santos.

Após vencer o leilão deste espaço, em 2016, a Fíbria

►
Fíbria já opera celulose em terminal privado no Porto de Santos



deveria receber do poder público duas áreas, denominadas Área 1 e Área 2. Área 1 foi efetivamente entregue à arrendatária e está em operação.

A Área 2, localizada na retroárea do STS07, deveria ter sido entregue em 2019, após três anos de contrato, o que não foi possível porque estudos promovidos pela SPA em conjunto com a Portofer (empresa que explora o transporte ferroviário dentro do Porto) identificaram a possibilidade de um acesso ferroviário que passa pela Área 2.

Diante da impossibilidade que impede a disponibilização do espaço à Fíbria, surgiu como alternativa a substituição parcial da área arrendada por outra, de metragem equivalente, adjacente ao terminal da arrendatária, denominada Terminal 31 (T31).

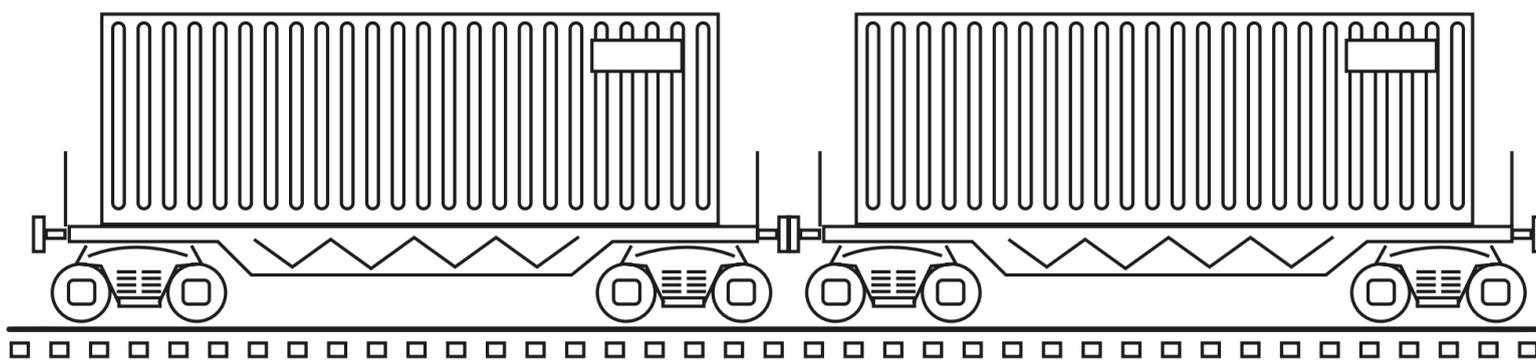
Atualmente o T31 está arrendado ao NST - Terminais e Logística S/A, com contrato previsto até 06/05/2028. Se implementada, a substituição parcial da área ocorrerá somente após o término da vigência do contrato atual. ■

JOSÉ GERALDO VANTINE
Consultor logístico
opiniao@portalbenews.com.br



► TRANSPORTES

Ferrovias no Brasil – de volta para o futuro



Sempre ouvi que “o Brasil é o país do futuro”. Entra governo e sai governo e nada do futuro chegar. Numa viagem técnica à Holanda, nos anos 80, durante almoço com executivos do Porto de Rotterdam, mencionei que o Brasil era um país “jovem” se comparado à Europa, razão porque tínhamos a economia pequena e infraestrutura “capenga”. No que um deles retrucou: “Sim, mas os Estados Unidos têm a mesma idade do Brasil!”. Naquela noite, fiquei encasquetando sobre esse comentário.

Ao iniciar esse artigo, escolhi tratar do tema Ferrovias porque é parte da minha infância e porque o Ministério da Infraestrutura (Minfra) está trabalhando nova medida provisória (MP) para instituir o Marco Legal do Transporte Ferroviário, por meio de modelo de autorização.

Resolvi fazer uma releitura como se fosse possível “planejar passado”, inspirado no filme “De volta para o futuro”. E verifiquei que o modelo ferroviário brasileiro nasceu e cresceu sem o planejamento de integração espacial.

- 1ª Ferrovia nasceu da iniciativa privada - Estrada de Ferro de Petrópolis, em 1854, por iniciativa do Barão de Mauá;
- Os projetos de locomotivas evoluíram rapidamente. A primeira importada foi a “Baronesa”;
- Várias ferrovias nasceram país a fora, e algumas cresceram, como a Estrada de Ferro Santos-Jundiaí, a Estrada de Ferro Sorocaba, a Estrada de Ferro Araraquarense, a Estrada de Ferro Mogiana e a Companhia Paulista de Estrada de Ferro que, por ato do Governo de São Paulo, foram estatizadas com a criação da Fepasa em 1971. A mão do Estado abortou a evolução do capital privado nas ferrovias;
- Isso ficou claro em 1957, com a criação da RFFSA – Rede Ferroviária Federal (Estatal), que incorporou 18 empresas regionais, incluindo a Central do Brasil e a Fepasa;
- O Governo instituiu o PND – Plano Nacional de Desestatização e, nele, incluiu a RFFSA. Com isso, em 1996, nasceram a FCA – Ferrovia Centro Atlântica e a MRS Logística. Em seguida, 1997, há a concessão da Malha Sul, que vira ALL. Na sequência, em 1998, a Fepasa vira Ferrobam (voltando à iniciativa privada), que incorporou a Ferronorte, sendo criada a Brasil Ferrovias, posteriormente fundida com a ALL;
- Mais à frente, a ALL foi comprada pelo Grupo Cosan e virou Rumo Logística, que comprou o operador logístico Standard Logística, da família Demeterco, que criou a Brado focada no transporte de contêineres por ferrovia (hoje, do Grupo Rumo);
- A modelagem da “privatização” não rendeu os resultados esperados na integração das malhas e pouco propiciou na aplicação de operações compartilhadas - como “tráfego mútuo” e “direito de passagem”, como conheci na CSX(EUA) e SNCF(França).

Será que o futuro das ferrovias finalmente chegou? Vejamos:

- Há 50 anos que vivo o mundo da Logística e nunca vi um ministro com elevado porte técnico, gerencial e estratégico como é o Tarcísio de Freitas;
- O ministro soube montar suas equipes com profissionais competentes, talentosos e comprometidos. Porém, sem a vivência no setor privado, onde o interesse continua sendo o econômico em primeiro lugar;
- Pela visão dos usuários (Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga, a Anut), atualmente o Brasil tem 30 mil quilômetros de ferrovias, mas apenas 40% em operação;
- Ainda seguindo a Anut, 80% das cargas das ferrovias são de minério de ferro, 15% de produtos agrícolas e 5% de mercadorias em geral;
- O ministro Tarcísio tem raciocínio estratégico excepcional, mas suas iniciativas esbarram em três obstáculos que travam suas ações: TCU, Congresso Nacional e o STF. Seus planos são conhecidos e os desafios são quase intransponíveis (vejam: não estamos na China, nem nos EUA e muito menos na Europa). E o olhar do amanhã aponta para sérias ameaças de cunho político, a depender de quem será o próximo presidente da nação. Se o Minfra possui projeto estratégico “de Estado”, não quer dizer que um novo governo não o possa transformar em “projeto de governo”.

CONCLUSÕES

- O modelo atual de concessão deu, às concessionárias, amplo poder de uso e exploração das suas respectivas malhas;
- O novo modelo de “autorização” é moderno e simplifica muito as expansões com novos investimentos privados. No entanto, a MP do “Marco Legal das Ferrovias” está travada no Congresso.
- O modelo de “autorização” ainda suscita muitas dúvidas nos futuros investimentos, devido à superposição de interesses regionais;
- Vejo excesso de otimismo quando o Plano Nacional de Logística (PNL) aponta 30% de participação na matriz de transportes para o modal ferroviário, bem como do anunciado investimento de R\$ 150 bilhões, principalmente devido à retirada prematura do comandante ministro Tarcísio e as intervenções não nacionalistas do STF;

Estudando as empresas Rumo, MRS e FCA/VLI, podemos apostar no futuro em volta ao passado? Na época da Baronesa, era café e, hoje, é minério, soja e milho. Sem trens de passageiros, nem trens intercity e nada de trens para cargas gerais, como para veículos e refrigerados.

Será essa a vocação do futuro das ferrovias no Brasil?

HÁ 50 ANOS QUE VIVO O MUNDO DA LOGÍSTICA E NUNCA VI UM MINISTRO COM ELEVADO PORTE TÉCNICO, GERENCIAL E ESTRATÉGICO COMO É O TARCÍSIO DE FREITAS

OPINIÃO



BENJAMIN GALLOTTI
Sócio-fundador do escritório
Gallotti e Advogados Associados
opinio@portalbenews.com.br



BEATRIZ GALLOTTI
Sócia do escritório Gallotti
e Advogados Associados
opinio@portalbenews.com.br

▶ DESESTATIZAÇÃO

Concessão das administrações portuárias – erro ou acerto?

Atualmente o setor portuário tem como uma de suas principais pautas a desestatização dos portos, que se dará mediante a realização de procedimento licitatório conduzido pelo Governo Federal, visando a formalização de contratos de concessão

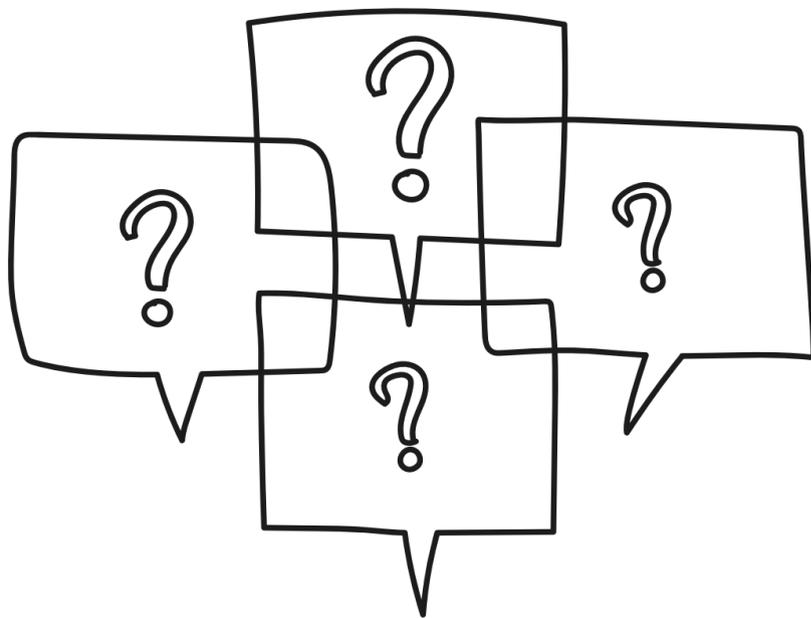
No caso de Santos, o contrato de concessão terá prazo de vigência de 35 anos, podendo ser prorrogado por mais cinco anos, e contará com investimentos privados de 16 bilhões de reais. As características dessa concessão (longo prazo e vultosos valores envolvidos) exigem muita atenção e cautela para a condução do assunto e gera justificado receio àqueles que serão direta ou indiretamente afetados.

O modelo de concessão do Porto de Santos (principal porto da América Latina) prevê a venda da Santos Port Authority - SPA, que é a atual administração do Porto Organizado, mediante a alienação das ações (tendo a União 99,999999841% das ações e o Município de Santos 0,000000159%), combinada com a cessão onerosa das instalações do Porto Organizado, visando a exploração indireta, ou seja, a futura empresa concessionária fica impedida de desenvolver operações portuárias que permanecerão sendo desenvolvidas pelos operadores portuários.

Para compreender o assunto, vale registrar que o Sistema Portuário Nacional, atualmente, é constituído por sete companhias docas vinculadas ao Ministério da Infraestrutura (Minfra), que juntas administram 17 portos organizados. Existem outras dez administrações portuárias decorrentes de delegações aos estados da Federação, três administrações decorrentes de delegações municipais e uma administração portuária decorrente de autorização federal para o estado, cuja natureza jurídica seria de um terminal de uso privado. Ao todo, são 19 portos organizados que se encontram delegados a estados e municípios. Nos portos organizados, encontram-se em vigor 141 contratos de arrendamento e 26 contratos de transição. Além disso, o sistema também é composto por 203 terminais de uso privado.

O que se demonstra com os números acima é que a atividade portuária (operações propriamente ditas), constituída pela movimentação e pela armazenagem de cargas e pelo transporte de passageiros, já é integralmente desenvolvida pela iniciativa privada, restando ao Estado apenas as funções de Poder Concedente e de Administração Portuária - que se constitui principalmente na tarefa de elaborar o planejamento setorial em conformidade com as políticas e as diretrizes de logística integrada, no caso do primeiro (art. 16 da Lei nº 12.815/2013), e, resumidamente, no caso das administrações portuárias, assegurar o melhoramento e o aparelhamento do porto, pré-qualificar os operadores portuários, arrecadar tarifas, fiscalizar o cumprimento de normas, das obras das instalações portuárias e a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente.

A matriz constitucional (art. 170 da Constituição Federal) deixa claro que a atividade econômica deve ser desenvolvida pela iniciativa privada, enquanto a administração fica incumbida de traçar as políticas públicas e promover os atos de gestão, fiscalização e de aplicação de penalidades. O modelo proposto promove a “terceirização” de atividades típicas da administração, que ao nosso ver deveriam permanecer públicas. Apesar de ser juridicamente possível a concessão integral da atividade portuária, conforme inclusive já ocorreu no passado (Porto de Santos e Porto de Imbituba, por exemplo), a questão a ser respondida é se o modelo que segrega a realização das operações (que já é privada e permanecerá com os arrendatários portuários) e as atividades da administração portuária (função atualmente desenvolvida pelas companhias docas e delegatários) preserva as funções estatais e alcançará os resultados operacionais esperados.



O fato é que o exemplo australiano, ainda que tenha sido “tropicalizado” para escoimar os problemas identificados, como o aumento de tarifas aos usuários, ele é um modelo que não foi testado na prática. Colocar os portos de Santos, São Sebastião, Vitória e Itajaí para serem licitados, denota risco desnecessário. Temos hoje modelos de exploração que se mostram eficientes e rentáveis, como é o caso do próprio Porto de Santos, que apresentou 329,1 milhões de reais de resultado líquido em 2021 e do Porto do Itaqui, delegado ao Estado do Maranhão, administrado pela EMAP e que vem apresentando recordes operacionais, com crescimento de 22% no ano de 2021 e resultados financeiros expressivos.

Nesse ponto, os bons resultados das administrações portuárias (o que reforça a tese de o modelo atual estar correto) demandam o pensamento sobre qual objeto se pretende com essas novas concessões. Também é verdade que o passado recente mostra que as mesmas administrações portuárias sofreram severos prejuízos (arcados pela União, ou seja, o contribuinte), demonstrando a fragilidade do modelo, quando mal gerido.

Não se trata de ser contra a desestatização do setor portuário, mas de se reconhecer que a atividade portuária já se encontra privatizada desde a década de 90 e que o formato atual, com operações privadas e administração pública, possui exemplos de grande sucesso de resultados operacionais e financeiros, dependendo exclusivamente da qualidade técnica da gestão.

Os portos públicos podem e devem ser aperfeiçoados, buscando eficiência, modernidade e modicidade tarifária. Todavia, as recentes inovações legais e normativas já oportunizam a capacidade de resposta das administrações portuárias à atração de novos investimentos, à modernização e à otimização do uso do espaço público, justamente o que se pretende com as concessões.

Por fim, os recentes resultados positivos apresentados pelo sistema portuário nacional demonstram a importância das audiências públicas, onde os estudos e as análises podem ser aprofundados com as críticas e sugestões recebidas, antes de se decidir pela concessão e seu modelo, sobre os quais ainda pairam muitas incertezas.

O EXEMPLO AUSTRALIANO, AINDA QUE TENHA SIDO “TROPICALIZADO” PARA ESCOIMAR OS PROBLEMAS IDENTIFICADOS, COMO O AUMENTO DE TARIFAS AOS USUÁRIOS, ELE É UM MODELO QUE NÃO FOI TESTADO NA PRÁTICA.