A TRIBUNA
Publicado em 14/12/2022 - 05:51

TCU deixa concessão do Porto de Santos para 2023

TCU deixa para o ano que vem concessão do Porto de Santos

Tema deve ser discutido novamente em plenário em 45 dias e relator sugere concessão de portos de menor porte

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Três ministros do Tribunal de Contas da União (TCU) pediram para reavaliar o processo de desestatização da administração do Porto de Santos. O tema deverá ser discutido em plenário em 45 dias. Porém, o relator, ministro Bruno Dantas, recomendou que outros portos de menor porte sejam privatizados antes do cais santista.

Os ministros Walton Alencar, Benjamin Zymler e Vital do Rêgo apontaram dúvidas no processo. Entre elas, estão pontos como a necessidade de se privatizar ou não a Santos Port Authority (SPA), que tem sido lucrativa em suas últimas gestões. A questão concorrencial e a realização das obras do túnel entre as duas margens do complexo marítimo também foram pontos levantados.

Com investimentos previstos na casa dos R$ 20,3 bilhões, a desestatização da SPA foi um dos principais projetos do Ministério da Infraestrutura na gestão do presidente Jair Bolsonaro (PL) e vem sendo discutida há três anos. O modelo proposto prevê a transferência do controle da autoridade portuária à iniciativa privada e a concessão do cais santista por 35 anos.

TCU/DIVULGAÇÃO

Ministros do Tribunal de Contas da União voltarão a debater futuro do Porto em 45 dias; privatização pode render investimentos de R$ 20,3 bi

RECOMENDAÇÕES

Na sessão plenária, o ministro Bruno Dantas destacou que é adequado recomendar ao Ministério da Infraestrutura que, "antes de prosseguir com a desestatização do Porto Organizado de Santos, implemente a privatização de outras autoridades portuárias de menor dimensão, relevância e complexidade, com avaliação periódica dos riscos e problemas observados, permitindo o aprimoramento do modelo regulatório e a aquisição de experiência pelos órgãos e entidades atuantes no setor".

Uma questão considerada estratégica para o interesse nacional é a verticalização das operações, segundo Dantas. O ministro aponta que há riscos potencial de, no longo prazo, haver um abuso de posição dominante e, portanto, todos os outros portos da região sofrerem um definhamento.

Por isso, determinou ao Ministério da Infraestrutura e à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) que, na publicação do edital para a transferência do controle acionário da SPA, prevejam no contrato "uma regulação robusta para evitar que a prática de integração vertical resulte em concentração de mercado e em práticas abusivas que prejudiquem a livre concorrência e os interesses nacionais".

Adicionou, ainda, a recomendação de que essa regulação leve em consideração, inclusive, a possível vedação de que as empresas que estejam sob controle societário identificadas pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) participem do certame, exceto se a licitação for fracassada, ou seja, não desperte o interesse de outros grupos.

TÚNEL

Sobre o túnel entre Santos e Guarujá, Dantas destacou que a obra trará uma possibilidade de desenvolvimento para a região. E disse estar convencido de que o modelo proposto, de construção e a operação do empreendimento pelo futuro gestor do Porto de Santos, é a melhor opção.

"Se fizermos dois empreendimentos de forma descasada, no momento da necessidade de construção do túnel, o Porto terá que ter uma parte das suas atividades interrompidas e, evidentemente que sendo um ator privado que opere o Porto não admitirá que isso aconteça para que uma obra feita por outro ator privado se realize", destacou o ministro relator do caso.

INFRAESTRUTURA

Procurado, o Ministério da Infraestrutura destacou que "os projetos em andamento seguem seus trâmites normais, sejam de estruturação, de análise pelo TCU ou de lançamento de editais até definição pela equipe de transição do governo eleito. A desestatização do Porto de Santos é um dos processos em discussão".

Destacou, ainda, que "a transição está ocorrendo de forma tranquila, transparente e sem qualquer prejuízo ao trabalho técnico da pasta, que sempre tratou o processo como política de Estado e não de governo".

TRÂMITE

O processo de desestatização foi iniciado há três anos e a expectativa era de que a publicação do edital de licitação e o leilão ocorressem ainda em 2022, o que não acontecerá. A vitória de Luiz Inácio Lula da Silva (PT), que já se posicionou contrário ao projeto, e os vários pedidos de mudança feitos no processo são os fatores que dificultam a conclusão do plano. Segundo informações da equipe de transição, o presidente eleito quer mais tempo para avaliar o modelo. O entendimento é de que é possível buscar outras alternativas, como a concessão de serviços específicos do porto, como as dragagens de aprofundamento e manutenção – e não a administração do complexo santista, como previa o atual Ministério da Infraestrutura. Analisar os efeitos da primeira desestatização, a da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), é outro ponto levantado pelo futuro governo. A estatal que administrava os portos de Vitória e Barra do Riacho foi licitada neste ano por R$ 106 milhões pelo fundo de investimentos Shelf 119 Multiestratégia, da gestora Quadra Capital.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal A Tribuna - Santos/SP

Seção: Porto & Mar **Caderno:** A **Pagina:** 8

Copyright © Clipclap 2025.