

Porto público tem produtividade 86% maior que cais privatizado de Cubatão



SANTOS E GUARUJÁ. Enquanto margens direita e esquerda têm congestionamento de navios, terminais de uso privado estão ociosos

Porto público tem produtividade 86% maior que cais privatizado de Cubatão

» A produtividade nas margens direita e esquerda do Porto de Santos foi 86,45% maior que nos dois Terminais de Uso Privado de Cubatão (TUPs) nos onze primeiros meses de 2023. Os dados levam em consideração a quantidade de atracações em cada um dos 54 berços de Santos e do Guarujá, na comparação com os três berços existentes no terminal exclusivo da Usiminas e os outros quatro da VLI Multimodal. Segundo dados oficiais da Autoridade Portuária de Santos (APS), enquanto o porto público registrou 4.617 atracações de 1º de janeiro a 30 de novembro, os dois terminais privatizados de Cubatão receberam 332 navios para carga e descarga em 346 dias.

Ou seja, o chamado porto organizado contabilizou 179 navios atracado, em média, por bérço a cada sete dias. Em Cubatão, essa média caiu para 0,96 embarcação por bérço a cada semana. Enquanto os terminais privatizados permanecem ociosos, os atrasos se sucedem no porto público por excesso de navios, dis-

tribuindo prejuízos a setores importantes da Economia, como os produtores e exportadores de café, por exemplo. Só em novembro, o Centro dos Exportadores de Café (Cecafé) contabilizou recorde de atrasos nos embarques. Segundo o Boletim Detention Zero (DITZ), elaborado pela EloX Digital em parceria com o Cecafé, 81% dos navios contratados para levar o grão brasileiro aos quatro cantos do mundo enfrentaram algum retardar imprevisto em Santos durante o mês.

E os atrasos nas escalas dos navios contratados para embarque de café vêm subindo desde junho, quando 43% das escalas sofreram alterações. O Cecafé não consegue contabilizar o prejuízo para exportadores e produtores diante de tanta demora, pontualmente potencializada por eventos climáticos extremos nos portos da Região Sul.

Essa baixa produtividade de nos TUPs de Cubatão contrasta com os resultados de uma auditoria realizada pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Embora Terminais de

Uso Privado e portos públicos tenham interesses econômicos semelhantes, a auditoria do TCU apontou um Índice de Ociosidade de 56% na média dos cais públicos brasileiros em 2020.

O procedimento relatado pelo ministro Bruno Dantas, do TCU, também observou que foram investidos R\$ 38,9 bilhões em novos terminais privados naquele ano. Já nas áreas federais, o arrendamento de áreas portuárias somou R\$ 3,6 bilhões.

O porto privatizado de Cubatão compreende uma área com mais de cinco milhões de metros quadrados no coração do maior polo logístico da América do Sul. Os dois TUPs ficam a seis quilômetros do Porto de Santos e a menos de 60 quilômetros da Grande São Paulo, maior polo consumidor do País.

MARCO REGULATÓRIO.

O movimento reduzido de navios em Cubatão, na comparação com o chamado porto público de Santos, pode motivar sanções à Usiminas e à VLI. Essas eventuais pena-

lidades estão previstas no Artigo 8º da Lei 12.815. Sancionada em 2013 pela então presidenta Dilma Rousseff, a regra estabelece obrigações e fixa o prazo de 25 anos para que "autorizatórios", como é o caso da Usiminas e VLI, invistam na expansão e modernização das instalações portuárias.

A fiscalização quanto ao cumprimento das condições estabelecidas nesses contratos cabe à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). A Lei 12.815/13 também prevê que o uso das instalações pode ser prorrogado por outros 25 anos, desde que as obrigações sejam cumpridas pelas empresas e haja o interesse mútuo na continuidade do modelo de negócios.

A Antaq informou que "eventuais alterações contratuais demandarão a observação das regras estabelecidas pelo Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) e pela Autorarquia".

Em relação ao Terminal Integrador Portuário Luiz Antônio Mesquita (Tiplam), operado pela VLI Multimodal, a

Antaq disse que "desde 1993, quando foi assinado o primeiro contrato de adesão, houve mais quatro pedidos de melhorias na área. Em 2017, 2018 e 2020 a Antaq realizou quatro vistorias técnicas no terminal para liberação e ampliação de áreas".

Em relação ao Terminal Marítimo Privativo de Cubatão (TMPC), a autarquia revelou que a Usiminas "também possui um contrato de adesão antigo, assinado em 1995, e adequado em 2016. Em 2020, após vistorias técnicas da Antaq, a instalação obteve a habilitação para tráfego internacional de suas cargas".

Consultada se buscaria alguma interlocução com a Usiminas e a VLI para aumentar o uso dos berços localizados em Cubatão, a Autoridade Portuária de Santos preferiu não comentar o assunto. A justificativa da APS é que "os Terminais de Uso Privado, por definição, estão fora do Porto Organizado, portanto, fora da área de jurisdição da Autoridade Portuária de Santos". (Nelson Regalado e Luana Fernandes)

Fique ligado

Porto público x cais privado

O marco regulatório diferenciou a forma de exploração dos terminais.

- No porto público, as áreas de atividade portuária podem ser arrendadas às empresas privadas mediante a celebração de contratos, sempre precedidos de licitação. São considerados como critérios para julgamento, entre outros, a maior capacidade de movimentação, a menor tarifa ou o menor tempo de movimentação de carga.
- Já os terminais de uso privado (TUP) são instalados em áreas fora do porto organizado, cuja exploração será realizada mediante autorização. Essa autorização será formalizada por meio de um contrato de adesão.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Diário do Litoral - Baixada Santista/SP

Seção: Cidades **Caderno:** A **Página:** 3