

Leilões de portos devem atrair R\$12 bi neste ano

Logística Das 19 licitações programadas, se destacam as do canal de acesso em Paranaguá, do porto de Itajaí e do terminal em Itaguaí

Leilões de portos em 2024 devem gerar até R\$ 12 bi

Cleyton Vilarino e Taís Hirata
De São Paulo

A Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) planeja realizar 19 leilões de arrendamentos portuários neste ano, que devem atrair investimentos de até R\$ 11,7 bilhões, disse ao Valor o diretor-geral do órgão, Eduardo Nery. Os projetos incluem 16 concessões conduzidas pelo governo federal, que somam R\$ 8,2 bilhões, e outros 3 projetos em Paranaguá (PR, onde a administração é descentralizada), com outros R\$ 3,5 bilhões de obras.

No ciclo até 2026, a expectativa do Ministério de Portos e Aeroportos é chegar a um total de 35 leilões e R\$ 14,5 bilhões de investimentos contratados.

Em março, estão previstos os leilões de quatro terminais para movimentação de arroz, fertilizante, soja, milho e malte no porto de Recife, com investimento previsto de R\$ 59,8 milhões, e de um terminal de contêineres no porto de Santos, o SIS33, com obras de R\$ 36,7 milhões.

Os principais leilões, contudo, deverão acontecer em agosto, segundo a Antaq. Os projetos mais aguardados são o terminal de grãos minerais em Itaguaí (RJ), com R\$ 2,73 bilhões; o arrendamento do porto de Itajaí (SC), que

prevê R\$ 2,87 bilhões de investimentos; e o leilão do canal de acesso de Paranaguá (PR), com mais de R\$ 1 bilhão em obras.

Este leilão de Paranaguá é visto com expectativa porque deverá servir como referência para outras concessões nesse modelo, em que os serviços prestados incluem o aprofundamento e a manutenção da dragagem do canal de acesso aos terminais, por onde passam os navios. "São investimentos importantíssimos para o aprofundamento e futura manutenção do acesso ao porto, para viabilizar navios de maior calado", disse Nery.

"O projeto do canal de Paranaguá vai ser o ponto de partida para outros, como os do Porto de Santos e do Porto de Rio Grande. É uma novidade. A expectativa é que as empresas de dragagem sejam as protagonistas, porque já têm domínio do serviço, mas pode haver consórcios", avalia o diretor-presidente da ABTP (Associação Brasileira dos Terminais

Portuários), Jesualdo Silva. O leilão de Itajaí (SC) também é visto com forte expectativa, não só pelo porte, mas pelas turbulências do último ano. Após o fim do contrato da APM Terminals (da Maersk), no fim de 2022, o porto ficou um ano praticamente parado, em meio a disputas em torno do contrato de transição.

"É um terminal de contêineres tradicional, mas que ficou muito tempo parado, isso gera um problema", avalia Rafael Schiwid, sócio do Justen, Pereira, Oliveira & Talamini Advogados.

No governo passado, a ideia era privatizar o porto de Itajaí. O novo projeto, que substitui o anterior, inclui quase toda a operação do porto, com o terminal de contêineres e o canal de acesso — a modelagem não foi fechada, mas caminha nessa direção.

Para Thiago Miller, sócio do Ruy de Mello Miller Advogados, a combinação pode reduzir o interesse do mercado. "Embora pareça inteligente juntar o terminal e a dragagem, isso acaba tirando um pouco da atratividade. Mas a expectativa é grande", afirma.

Embora a Antaq preveja que os dois projetos serão licitados em agosto, no setor há dúvidas se haverá tempo hábil. No cronograma do Ministério de Portos, os dois leilões (Itajaí e canal de Para-

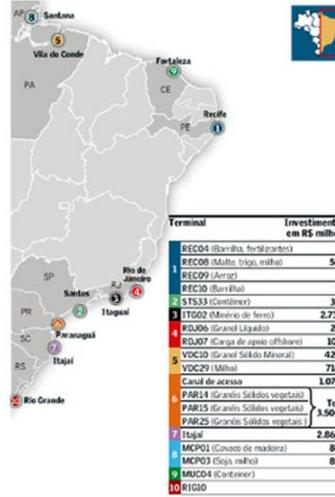
naguá) estão previstos para 2025. Os leilões de terminais de grãos também são bastante aguardados neste ano, diz Marcos Pinto, sócio da A&M (Alvarez & Marsal) Infra. Há ao menos dois grandes projetos em Paranaguá e um em Vila do Conde que poderiam sair neste ano.

"São projetos em que deverá haver interesse, e estíverem bem estruturados. Lem demanda para Paranaguá. O que às vezes traz dificuldade é a exigência de investimentos elevados, em um mercado que pode ficar sobrefortado se todas as licitações saírem. Em Vila do Conde também há demanda, embora haja muitos terminais privados próximos. Mas há interesse, vai depender da modelagem", diz.

O setor tem vivido uma sequência de leilões nos últimos anos, mesmo com a troca de governo. "Nos portos, o calendário não parou. Uma explicação é que vários contratos firmados logo após a lei de modernização do setor, de 1993, estão se encerrando e sendo licitados novamente. Outro aspecto é que vários terminais são verticalizados com a cadeia produtiva. Em muitos casos, há continuidade. Para quem precisa do terminal, é questão de vida ou morte, e não há muitos outros interessados", aponta Schiwid.

Por outro lado, analistas também observam que a maioria dos

Arrendamentos em estudo
Leilões portuários previstos para 2024



contratos licitados em 2023 foi de terminais menores, e que os grandes projetos têm avançado lentamente. No ano, foram leiloados dez terminais que somaram R\$ 1,5 bilhão de investimento — desse total, apenas um projeto, o terminal de grãos em Paranaguá PAR09, respondeu por R\$ 910 milhões.

Um dos motivos apontados para a maior lentidão nos grandes projetos foram as trocas na gestão. Em 2023, o governo demonstrou a intenção de preencher os cargos na área portuária e, pouco tempo depois, houve a troca do ministro de Portos, de Márcio França (PSB) para Silvio Costa Filho (Republicanos). Procurado para comentar sobre os leilões, o ministro de Portos e Aeroportos, Silvio Costa Filho, não concedeu entrevista.

Veículo: Impresso -> Jornal -> Jornal Valor Econômico - São Paulo/SP

Seção: Empresas **Caderno:** B **Página:** 1