

Frederico Bussinger

Consultor, engenheiro e economista



# Desestatização de Santos: poker aberto ou fechado?

O tema foi pauta do Tribunal de Contas da União (TCU) no *day after* do 2º turno. E em duas versões: remota (público interessado) e presencial (restrito grupo de convidados institucionais). Nesta versão, segundo captou a imprensa, a desestatização santista “subiu no telhado” (de São Sebastião e Itajaí também): “Prefeito quer novo governo em debate” (A *Tribuna*); “Problemas técnicos e políticos inviabilizam desestatização” (Agência Infra); “Com vitória de Lula, ministério e TCU freiam privatização de Santos” (Valor). Já pela versão remota, ela segue em marcha batida até o leilão.

As autoridades federais (oito presentes) se ativeram a aspectos específicos da documentação disponibilizada no site da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Os demais (seis), além de segurança jurídica e Conselho de Autoridade Portuária (CAP) deliberativo, apresentaram multifacetada e complexa pauta de ponde-

rações, pleitos e propostas. Em síntese:

A Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP) se preocupa com o modelo, tanto em relação a riscos concorrências como com a falta de incentivo para as empresas que hoje atuam no Porto. Propõe: i) ampliar de 5% para 15% a participação individual delas nos consórcios; ii) direito de preferência ao “bom arrendatário” nas renovações; iii) “sarrafo mais baixo” para necessidade de aprovações prévia da Antaq e Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade); iv) restrições a participação de armadores no STS10; e v) exclusão do túnel Santos-Guarujá da concessão, atribuindo-o a uma Sociedade de Propósito Específico (SPE) específica.

A Associação Nacional dos Usuários do Transporte de Carga (ANUT), após detalhada e didática análise da documentação econômico-financeira encaminhada ao TCU, conclui: i) o modelo insere encargos financeiros elevados pa-

ra os usuários; ii) não resolve os problemas da dragagem no curto prazo; iii) não privilegia a competitividade dos produtos, aumentando custo médio para os usuários; iv) não reduz custo logístico, pois a cadeia do transporte pode se apropriar da redução de tarifas; v) não transfere ganhos de eficiência de custos à carga. Ao final, apresenta um rol de sugestões para neutralizar e/ou mitigar as conclusões pontuadas.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) saudou a recentíssima alteração da Poligonal; mas registrou preocupação com riscos à insegurança jurídica em face da “fragilidade” do processo pelo qual elas são definidas. Entende que a recente desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) não pode ser tomada como *benchmarking* de modelo tarifário. E, como “cada caso é um caso”, avalia que mais da metade dos 34 portos organizados “não merecem ser concedidos”.

O Sindicato dos Operadores Portuários do Estado de São Paulo (Sopesp), reforçando pleito de “comitê de usuários”, conselheiro independente, obrigatoriedade de consulta sobre REP, por exemplo, foi porta-voz de uma ampla pauta de mecanismo que garantam transparência e participação de usuários na governança do porto concedido.

Já o Centro Nacional de Navegação Transatlântica (Centronave) chama atenção para as incertezas tarifárias e a omissão sobre a transição energética (citando exemplos). Mas tem 2 focos e pleitos: i) empresas presentes no Porto devem ter papel relevante no futuro concessionário; e ii) o aumento de profundidade deve ser antecipado.

Por sua vez, o prefeito de Santos começou registrando contrariedade com o envolvimento tardio da Prefeitura no processo, não escondendo que “não estamos satisfeitos... apesar de alguns pleitos terem sido atendidos”.

Foi enfático em relação a: i) CAP-deliberativo; ii) pleito de novo terminal de passageiros; iii) túnel do maciço; e, iv) principalmente, proposta de que sejam vinculados e integralmente reinvestidos, no Porto e/ou infraestrutura conexa (como nas obras antes exemplificadas), os recursos oriundos da (“não arrecadatória”!) desestatização: cerca de R\$ 4 bilhões, entre distribuição de dividendos, outorga e prestações.

Em meio a tantas tecnicidades, não passaram despercebidos elegantes contorcionismos; lembrando toureiro espanhol: i) das autoridades: logram enaltecer os resultados da atual gestão e, paralelamente, reafirmar a necessidade de privatização das administrações portuárias; ii) das entidades: demonstram “preocupações”, fazem “ressalvas” e propõem alternativas para pontos basilares do modelo, enquanto explicitam, no mínimo, “não oposição” à desestatização. Vivendo e aprendendo!