

10/12/2021 11:00:13 - EMPRESAS

CENÁRIO SETORIAL/PORTOS: GOVERNO TERÁ GRANDES DESAFIOS PARA ATRAIR COMPETIÇÃO EM PRIVATIZAÇÕES

Por Juliana Estigarríbia

São Paulo, 10/12/2021 - Com o aval nesta semana do Tribunal de Contas da União (TCU) para prosseguir com o primeiro de quatro processos de desestatização de autoridade portuária no Brasil - a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) -, o governo federal se prepara para levar a leilão a verdadeira “joia da coroa” do setor em 2022, o Porto de Santos. Com enormes desafios de modelagem, o governo deve enfrentar dificuldades para atrair competição nas concessões, avaliam especialistas ouvidos pelo Broadcast.

O Ministério da Infraestrutura pretende leiloar quatro portos até o fim de 2022: Codesa, Santos Port Authority (SPA), São Sebastião (SP) e Itajaí (SC). Os investimentos estimados somam quase R\$ 20 bilhões, ficando a maioria com Santos - em torno de R\$ 16 bilhões.

As justificativas do governo para desestatizar os portos no País vão desde a falta de capacidade do poder público para fazer a gestão adequada da área portuária até a insuficiência de recursos para investimentos necessários em acessos e dragagem, por exemplo. O modelo de arrendamento de áreas dentro dos portos, que se consolidou na última década, também corrobora com o discurso de que a iniciativa privada pode gerir de maneira mais eficiente os portos.

“Ainda hoje continuamos a ter problemas como filas quilométricas de caminhões nos acessos aos portos nos períodos de escoamento da safra. Se o governo conseguir fazer essas concessões, alternativas serão criadas para o detentor da carga escolher por onde quer escoar seu produto”, avalia o sócio líder para o setor de governo da KPMG, Mauricio Endo.

No entanto, há uma grande preocupação entre agentes do setor se a desestatização criará conflitos de interesse entre a empresa concessionária - que vai buscar o retorno do seu investimento - e os arrendatários que já estão nos portos.

“Passando a gestão da autoridade portuária para a iniciativa privada, é natural que a concessionária queira retorno do seu investimento. A empresa que vencer o leilão vai querer cobrar por serviços novos? Como será o modelo de cobrança das tarifas portuárias? Há uma série de pontos que não estão claros”, afirma o sócio do Cascione Pulino Boullos Advogados e especialista em infraestrutura, Caio Loureiro.

Ele acrescenta que a conjuntura aponta para um novo monopólio da gestão da autoridade portuária, agora privado. “Não dá para um detentor de carga simplesmente mudar toda a sua cadeia logística para escolher este ou aquele porto só porque foi privatizado.”

O sócio da área de direito marítimo e portuário do escritório Mattos Filho, Nilton Mattos, observa que os terminais arrendados foram constituídos com determinadas obrigações e agora vai entrar um novo agente nessa dinâmica - especificamente no lugar do poder concedente. “O mercado está aguardando os editais dos leilões, porque do ponto de vista jurídico há preocupação principalmente por parte dos arrendatários.”

O ministro da Infraestrutura, Tarcísio Freitas, afirmou nesta semana que a Pasta está trabalhando para garantir questões importantes nesses leilões. Entre elas, segurança jurídica para arrendatários que já atuam nos portos, com o cumprimento à risca dos contratos já celebrados, a garantia de que o operador não aja em benefício próprio e, principalmente, a atração de uma carga grande de investimentos sem aumentar o custo Brasil.

“Todas essas questões estão sendo endereçadas, vamos chegar a operações que vão ser muito eficientes e

10/Dez/2021 13:58

vão nos livrar de problemas grandes do passado. Chegamos ao governo com 8 portos dando prejuízo e agora dão lucro, foi uma virada de chave muito grande”, disse Freitas durante evento. “A primeira experiência (de desestatização) ocorrerá no primeiro semestre de 2022, é um caminho sem volta”, acrescentou.

Atratividade

Na avaliação do sócio da KPMG, os leilões de portos do País devem ter interessados. “Mas não diria que o interesse será abundante como em setores já consolidados. O governo tem feito roadshow no exterior, conversado com operadores locais, mas a atratividade não é evidente, até porque o edital nem está na praça”, diz Endo.

O consenso entre analistas e especialistas ouvidos pelo Broadcast é que operadores de ferrovias têm perfil para dar lance nos leilões de portos, justamente porque sua atividade está literalmente dentro das áreas portuárias.

"Ninguém está cravando no mercado que vai ou não participar dos leilões. A Codesa vai sofrer bastante não só por ser a primeira a ir a leilão, mas porque já está engatilhado o certame do Porto de Santos, que tende a ser um ativo mais chamativo, por ser o maior do Brasil”, avalia Loureiro.

O sócio do Mattos Filho salienta que o futuro da política brasileira é incerto. “O investidor está receoso, temos uma perspectiva de neutralidade para pessimismo em relação a investimentos em geral no País. No caso de portos, não são ativos para qualquer um, por isso não devemos ter muitos competidores, mas os leilões poderiam ser mais acirrados se o Brasil vivesse um momento político e institucional mais forte.”

Contatos: juliana.estigarribia@estadao.com