

Porto Seguro

Após enfrentar uma devassa em sua sede por suspeita de envolvimento na Operação Porto Seguro, a Secretaria de Patrimônio da União sofreu na sexta-feira nova ordem judicial de busca e apreensão em suas instalações

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar

Regras para exploração dos TUPs geram ansiedade no setor

Empresários e autoridades aguardam as regulamentações que serão publicadas em decretos nos próximos dias

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

Após o anúncio de medidas que incentivam o desenvolvimento dos portos brasileiros, feito pelo governo na última quinta-feira, autoridades e empresários portuários aguardam as regulamentações que darão forma às novas normas. Elas serão publicadas em decretos nos próximos dias. A maior ansiedade gira em torno das regras para a exploração de terminais de uso privativo (TUP).

De acordo com a Medida Provisória nº 595, para constituir um TUP não será mais exigido da empresa ter carga própria para justificar o empreendimento – até agora, apenas grandes exportadoras, como Vale e Petrobras, tinham capacidade de constituir um terminal próprio. Com a modificação, uma empresa ou consórcio pode explorar um porto com carga de terceiros.

O que não ficou bem definido na MP são os critérios para a implantação e as regras do novo empreendimento. Para o consultor portuário Sérgio Aquino, que é ex-presidente do Conselho de Autoridade Portuária (CAP) do Porto de Santos, alguns pontos podem ser melhorados na lei para garantir o equilíbrio entre porto público e os terminais privados.

“O TPU será implantado sob risco do empreendedor, mas precisa ficar claro que o risco inclui a totalidade. A atividade portuária não se resume à terra e beira de cais, ela envolve acessos e impactos. Acho que seria bom que na legislação fosse incluído um artigo dizendo que o empreendedor ficará responsável por todo e qualquer investimento necessário com relação à infraestrutura”, destacou.

Já para o deputado federal Márcio França (PSB-SP), a redução das exigências para a im-

Polêmica

“Houve a informação de que todos os terminais seriam licitados. Isso descumpe a Lei 8.630 e está na contramão do destravamento de investimentos no setor portuário”.

Wilen Manteli, presidente da ABTP



“Porto privativo seria lógico se o empreendedor colocasse rodovia, ferrovia, tudo com o seu dinheiro. Vão proliferar portos privados, buscando estrutura pública e minando investimento em Santos”.

Marcio França, deputado federal



“A lei precisa diferenciar claramente que poder público só vai investir em porto público e que o privado deve ter investimento total do empreendedor”.

Sérgio Aquino, consultor portuário



“Precisamos de análise profunda desses impactos na atividade portuária. A posição não pode ser isolada, mas dos prefeitos para um diálogo mais fortalecido”.

Paulo Alexandre Barbosa, prefeito eleito de Santos

cipou. Neste caso, foi um grupo limitadíssimo”.

A opinião do prefeito eleito de Santos, Paulo Alexandre Barbosa (PSDB), segue na mesma linha do deputado federal. Ele aposta na mobilização da comunidade portuária em busca dos interesses do complexo santista e, consequentemente, do município.

“Vamos dialogar com os prefeitos da Associação Brasileira dos Municípios Portuários (ABMP) e definir posição conjunta dos municípios. Vejo que este pacote poderia ter sido melhor discutido com prefeituras, trabalhadores, com a comunidade portuária de uma maneira geral”, afirmou Barbosa.

CONTRATOS

Uma decisão sobre a adaptação dos contratos de arrendamento anteriores à Lei dos Portos (8.630/93), com prorrogação ou nova licitação, era aguardada. Mas com a publicação da MP, as opiniões se divergem.

Para o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Wilen Manteli, a morosidade de processos licitatórios e os recursos na Justiça das empresas são dois pontos que mostram os problemas que o governo terá a partir de agora. “A gente sabe a complexidade de que é licitar um terminal, imagine todos juntos, não tem condições de fazer isso. Muitas empresas vão procurar seus direitos no Poder Judiciário. Essa situação tem que ser considerada e reavaliada, se é que foi essa a decisão”.

Já o vice-presidente da Associação Comercial de Santos (ACS), Vicente do Valle, que também é membro do CAP de Santos, tem outro entendimento. Para ele, ao invés de beneficiar financeiramente grupos econômicos, as licitações irão beneficiar as companhias docas.

“No meu ponto de vista, é a forma correta. Existia um lobby muito grande de empresas que estavam nesta situação e que tentavam se privilegiar de prorrogações desses contratos, pois poderiam alongar o prazo e vender os arrendamentos a outros grupos econômicos”, afirmou.



do, que também é diretor administrativo-comercial da Santos Brasil, vê aspectos positivos e preocupantes na MP. A preocupação do governo

com a atividade portuária é bem vista pelo executivo. No entanto, existe grande preocupação com as formas e critérios para novos terminais. “Concorrência é sempre bom, mas precisamos ver com atenção como o governo vai executar essa expansão”.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais Retroportuários e das Empresas Transportadoras de Contêineres (ABITTC), Martim Aron, também é cauteloso. “É cedo para tirar conclusão. Há necessidade de uma semana ou mais para estudar e depois tirar conclusões que serão objetos de

emendas ou necessidades de regulamentação. Setor é muito complexo para ser resolvido em ato único”.

DISCUSSÃO

França criticou o fato de uma MP ter sido editada com as regras. Para ele, o cenário portuário não exige medidas urgentes e, sim, de um plano bem definido, feito em conjunto com a comunidade portuária. “Um ponto relevante é a ausência democrática dessa discussão. A lei 8.630 foi discutida por dois anos. Houve quem opinou, quem ficasse contra, mas todo mundo parti-