

Notícias

Decreto dos Portos divide governo Temer

By Agência Porto | 25 Jan, 2017

A proposta do setor portuário de adaptar os contratos de arrendamento ao prazo de 35 anos renováveis até o limite de 70 anos enfrenta resistência na área técnica do governo, que não encontra guarida jurídica na investida, apurou o Valor. A possibilidade consta da minuta do decreto dos portos que o governo prepara para alterar a atual regulamentação da Lei dos Portos (nº 12.815, de 2013) com o intuito de atrair investimentos.

A minuta foi produzida por um grupo de trabalho composto por integrantes do Ministério dos Transportes, Antaq (agência reguladora) e associações de classe do setor. O texto ainda está em análise na Casa Civil, onde deve sofrer alterações. Nos próximos dias os empresários devem ter uma audiência na Casa Civil.

A área técnica da Casa Civil resiste à tentativa de empresas com contratos vencidos, os chamados pré-1993, ganharem mais tempo: Essas empresas exploram a área pública sem nunca terem passado por licitação. Entre as que têm terminais nessa situação estão Raizen, Rodrimar, Deicmar e Intermarítima.

Outro aspecto do decreto é aproximar as condições regulatórias de terminais arrendados e de privados (os TUPs)

Sem guarida jurídica para prorrogar contratos vencidos, Brasília considerava essa questão superada. Tanto que essas áreas constam do pacote de arrendamentos portuários de aproximadamente 90 áreas do Programa de Investimentos Logísticos (PIL) de Dilma Rousseff para serem leiloadas – mas apenas três de fato o foram.

Já o problema de adaptar os contratos pós-1993 que estão vigentes é ferir o princípio que vincula o edital de licitação ao contrato, que traz o tempo máximo de exploração da área pública. Os contratos pós-1993 são válidos por até 25 anos, renováveis uma única vez pelo mesmo período, até o limite de 50 anos.

Fontes do setor veem com estranheza o fato de o governo baixar uma medida provisória para reger as prorrogações das concessões rodoviárias, aeroportuárias e ferroviárias (a Medida Provisória 752, do fim de 2016) e, por outro lado, admitir, via decreto, dar mais tempo a contratos portuários vencidos ou adaptar os vigentes para até 70 anos.

O decreto de portos tem como principal objetivo aperfeiçoar a legislação do setor. A meta é desburocratizar o setor, tirando as amarras aos investimentos privados que vieram na regulamentação da Lei dos Portos de 2013. E reger questões que, não raro, são questionadas pelo Tribunal de Contas da União quando um contrato está para ser prorrogado, por exemplo.

Outro aspecto do decreto é aproximar as condições regulatórias de terminais arrendados e de privados (os TUPs), que não têm limitação de tempo por serem construídos em áreas próprias.

Por tudo isso foi bem-recebida no Ministério dos Transportes, por exemplo, a proposta de ampliar o prazo de exploração de área dentro dos portos públicos para até 70 anos – incluídos prazos de vigência original e prorrogações – para os futuros arrendamentos. Ademais, há grupos interessados em arrematar porto junto com ferrovia que deixaram de participar de leilões portuários recentes por considerar que 25 anos não são suficientes para amortizar o investimento em ferrovia.

Mas, durante as discussões do grupo de trabalho os empresários do setor conseguiram incluir um artigo segundo o qual quem estiver com “contrato em vigor ou em operação na data da publicação deste decreto” poderá manifestar o interesse na adaptação.

A inclusão dessa possibilidade foi controversa no grupo, mas o Valor apurou que há no Ministério dos Transportes uma ala que admite adaptar alguns contratos antigos, dependendo do caso.

Estariam fora desse pacote, contudo, os contratos da área do Cais do Saboó no porto de Santos, onde há várias empresas pré-1993 que tentam há anos ganhar mais prazo. Ali o governo não abre mão do planejamento de aglutinar áreas com contratos vencidos e fazer uma licitação para um terminal de contêineres.

Os contratos pré-1993 são anteriores à primeira lei do setor, de 1993, que estabeleceu a licitação como crivo para o privado explorar área pública portuária. Antes, quando essa exigência não existia, os contratos eram geralmente válidos por 10 anos e sucessivamente renovados.

Há casos de pré-1993 explorando há quase 40 anos a área pública. A Lei de 1993 determinou que eles fossem adaptados em 180 dias, mas isso não ocorreu. Sobreveio a nova Lei dos Portos, em 2013, que revogou a legislação anterior. Hoje, esses terminais mantêm as portas abertas via liminar ou com contratos transitórios, instrumento válido até saírem as licitações da área e muito usado durante o governo Dilma Rousseff para não interromper a operação até que fossem realizados os leilões.