

Decreto. As medidas para incentivar investimentos no setor portuário ainda serão debatidas entre a Casa Civil, o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e o setor empresarial. A ideia é que o decreto com essas ações seja publicado no próximo mês.

portomar@atribuna.com.br

Porto & Mar



CARLOS RODRIGUES

Atualmente, a contratação e o planejamento da dragagem do Porto de Santos são feitos pela Codesp, mas a operação é privada. A ideia do Ministério é repassar as três tarefas para empresas particulares

Governo prepara decreto para privatização da dragagem

Concessão do serviço é uma das 26 medidas a serem apresentadas pela União para impulsionar o setor portuário

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

O Governo Federal vai repassar à iniciativa privada a gestão da dragagem dos portos brasileiros. A ideia é transferir o serviço e ainda outras intervenções na infraestrutura do setor, como em acessos terrestres ou píeres de atracação. Esta é uma das 26 ações que a União vai inserir em um decreto que regulamentará o segmento e será publicado em breve.

O Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) criou um grupo de trabalho formado por representantes da pasta e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), para atualizar a legislação do setor portuário. Eles apresentaram propostas de novos procedimentos e adequações dos atuais, de modo a permitir o fomento das atividades portuárias no País e atrair investimentos estrangeiros.

Também participaram das discussões para a definição das novas regras a Associação Brasileira dos Terminais Portuários (ABTP), a Associação Brasileira de Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), a Associação Brasileira de Terminais de Líquidos (ABTL), a Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres de Uso Público (Abratec), a Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) e a Federação Nacional dos Operadores Portuários.

De acordo com o presidente da ABTP, Wilen Manteli, as novas regras só serão publicadas no próximo mês. Isto porque ainda haverá reuniões entre integrantes da Casa Civil, empresários portuários e representantes do MTPAC.

"O Governo, com espírito democrático, recebeu as entidades, que debateram e apresentaram uma série de sugestões. Uma parte foi aceita e outra

Alerta

"É preciso estar preparado para recebê-los (navios cargueiros de grandes dimensões). Eles não vão querer entrar em um porto que não tem cais e calado suficiente"

Wilen Manteli, presidente da ABTP



JORGÊ ARAÚJO/FOLHAPRESS

não. Agora, na Casa Civil, vamos pedir que sejam examinados os pleitos que não foram atendidos, porque nós entendemos que há amparo legal e que

eles interessam ao País. Sem essas liberações, os investimentos serão mínimos e nós sabemos que o Governo quer o máximo", destacou o executivo.

Atualmente, no Brasil, apenas a execução da dragagem é realizada por empresas privadas. A gestão e a contratação são responsabilidades do poder público. Em Santos, a obra para a manutenção da profundidade da via de navegação e dos berços de atracação é administrada pela Companhia Docas do Estado de São Paulo (Codesp, a Autoridade Portuária), enquanto a atividade de aprofundamento cabe ao Ministério.

Mas a pasta federal tem encontrado dificuldades para contratar os trabalhos, um processo que muitas vezes gera disputas na Justiça e demora anos para ser concluído. A concorrência pública promovida por Brasília para contratar a dragagem do cais santista, por exemplo, foi iniciada há mais de dois anos e, até agora, o serviço não foi iniciado.

A dragagem do canal de navegação do Porto de Santos está

garantida até novembro, enquanto o contrato para o aprofundamento de berços de atracação deverá ser renovado em março, quando o serviço será interrompido. Isso graças a contratos temporários firmados pela Codesp.

"Os armadores estão fazendo fusões e estão pensando em escala. Não é que o navio pequeno vai sumir, mas a tendência dos graneleiros e contêineres é serem grandes navios e é preciso estar preparado para recebê-los. Eles não vão querer entrar em um porto que não tem cais e calado suficiente. É preciso haver uma adaptação a essa realidade", destacou Manteli.

BUROCRACIA

Para o presidente da ABTP, a burocracia é um fator que impede o avanço da atividade portuária no País. Isto porque, atualmente, mais de 20 órgãos federais, estaduais e locais atuam no setor. Por isso, são comuns interpretações divergentes sobre os marcos regulatórios, o que acaba por gerar insegurança jurídica e atrasa ou afasta investimentos privados.

"Com a flexibilidade, eu contrato um serviço e posso levar mais dois ou três anos fazendo obras e depois aumento a oferta de serviços portuários. É preciso pensar nisso também", disse Manteli.

Terminais privados poderão ampliar suas áreas

■ O Governo Federal vai reter o limite de 25% para a ampliação dos Terminais de Uso Privado (TUP). Além disso, pretende autorizar a renovação dos contratos de arrendamento firmados antes de 1993 por 35 anos. As medidas voltadas ao setor portuário serão publicadas, nos próximos dias, através de um decreto.

Hoje, os terminais portuários arrendados estão impedidos de ampliar suas áreas. Já os que estão fora do porto organizado, os TUPs, devem passar por consulta pública para ampliações acima de 25%. A proposta exclui essa limitação e a necessidade de consulta pública.

Para o presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), Wilen Manteli, esta é uma correção necessária, diante de um erro do Governo, que afronta o direito de propriedade privada. Além disso, o executivo leva em conta que a lei que regulamenta o setor, a 12.815, não apresenta essa regra, que foi criada após um decreto.

"Essa restrição atinge os TUP que são proprietários das áreas e das instalações. O que o

Crítica

Para a senadora Gleisi Hoffman (PT-PR), que coordenou a elaboração da Medida Provisória 595, a MP dos Portos, em 2013, quando estava à frente da Casa Civil, se os contratos forem alongados, não haverá estímulo para os arrendatários investirem ou melhorarem seus serviços nos portos organizados. "Eles vão ceder aos lobbies que enfrentamos na época", afirmou.



ANDRESSA ANHOLTE/AFR

decreto fez foi uma afronta à Constituição. Não pode impedir o proprietário de fazer o investimento. Notadamente quando o investimento interessa ao País, que quer ampliar a oferta do serviço portuário", disse o executivo.

No caso dos terminais arrendados, a nova legislação vai possibilitar a realocação de áreas. Para o Governo, isso vai resultar em uma maior flexibilidade, com ganhos operacionais e

alinhamento ao planejamento atual das estruturas e instalações portuárias.

Os planos do Governo Federal também incluem ampliar os prazos de concessão de terminais portuários por mais 10 anos. A ideia é que as áreas possam ser exploradas pela iniciativa privada por 35 anos, prorrogáveis pelo mesmo período.

Hoje, os arrendamentos portuários têm uma vigência de 25



CARLOS RODRIGUES

Instalações portuárias públicas também vão receber incentivos

anos, prorrogáveis pelo mesmo período. A expectativa é de que, a partir do decreto, o período de exploração das áreas salte para 35 anos, nas mesmas condições.

PRÉ-93

Os contratos de arrendamento firmados antes de 1993, quan-

do foi promulgada a antiga Lei dos Portos, a 8.630, também está entre os planos do Governo Federal. O prazo é o mesmo: 35 anos prorrogáveis por igual período.

Hoje, mais de 20 terminais portuários aguardam a adaptação contratual em todo o País. A maioria dessas unidades per-

manece operando via liminar, por considerar que tem direito a ficar na área, que é da União. Isto acontece porque, até 1993, a exploração de áreas nos portos pela iniciativa privada se dava através de contratos que não tiveram origem em licitações. Geralmente, o prazo de validade desses instrumentos era de 10 anos, podendo ser renovados.

Se concretizada essa medida, o Governo abandonará o plano de reformular o Porto de Santos. Isto porque, no governo anterior, a ideia era aproveitar o vencimento de contratos para unir áreas e licitar terminais maiores, adaptados às embarcações mais modernas e à nova realidade da navegação.

Manteli aprova a medida e o novo prazo de concessão. Para ele, serão evitadas ações judiciais. "Parte desses terminais está judicializada. Na hora que botar o edital, as empresas vão tentar barrar a licitação. Vai ser uma luta judicial que prejudica todo mundo. Os terminais ficam sem os investimentos e o Governo também. Prejudica o País".