

Governo estuda novas mudanças em regras para portos



Movimento de contêineres no porto de Santos (SP)

DIMMI AMORA
DE BRASÍLIA

18/01/2017 02h00

Compartilhar

g+

in

24

OUVIR O TEXTO

Mais opções

O governo estuda mudanças no setor de portos a pedido de empresas que operam terminais portuários de carga no país. Entre elas, a redução da burocracia para liberar investimentos em terminais públicos e privados e o aumento no prazo de concessões públicas para até 70 anos.

Nesse último ponto, a medida visa estimular investimentos nos terminais públicos, que estão perdendo competitividade devido à diferença de regras em relação aos terminais privados.

Os terminais privado ocupam áreas construídas por empresas, com autorização do governo, que operam sob suas próprias regras e sem prazo final de contrato.

PORTOS

Cinco anos após mudanças na lei do setor, investimentos em portos públicos não deslancharam



Confira mais infográficos da [Folha](#)

Os terminais públicos são aqueles que funcionam dentro das Companhias Docas, que são estatais. Seguem regras mais rígidas, que aumentam seus custos, e funcionam como concessões por prazo limitado, de até 50 anos.

A expectativa é que a redução da burocracia e o prazo mais longo ajudem a reduzir essas diferenças.

A nova configuração portuária do país começou há cinco anos, com a edição de uma medida provisória que mudou a Lei de Portos de 1993. A MP de 2012 tinha o intuito de ser uma nova abertura dos portos, conforme disse a ex-presidente Dilma Rousseff em seu lançamento, fazendo uma referência histórica à Abertura dos Portos de 1808.

Cinco anos depois, o resultado é que os terminais privados, autorizados na época a explorar qualquer tipo de carga (e não apenas um tipo como antes), ganharam força.

Willen Mantelli, presidente da ABTP (Associação Brasileira de Terminais Portuários), diz que os decretos e regulamentos feitos após a edição da lei tornaram ainda mais complicadas as regras, colocando pontos que, segundo ele, restringiam os investimentos, inclusive de terminais privados.

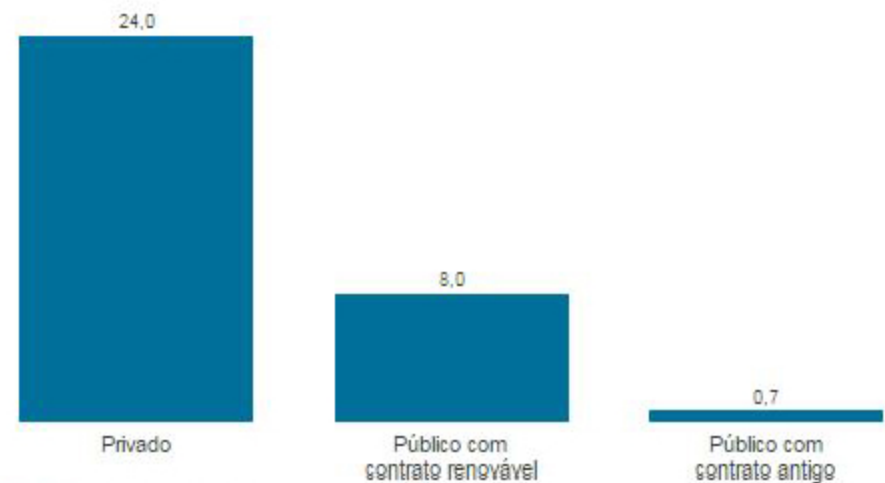
Por isso, as associações do setor foram ao novo governo pedir as mudanças. Uma das sugestões é dar um prazo de até 70 anos para os terminais públicos, sendo 35 anos numa primeira perna e uma segunda com prazos variáveis.

Essa regra foi importada da União Europeia e, segundo Mantelli, dá mais segurança a quem vai investir em terminais públicos de que terá tempo para conseguir o retorno do que foi gasto.

As propostas das empresas foram levadas ao Ministério dos Transportes, que encaminhou o projeto à Casa Civil.

PORTOS

Previsão de investimentos nos autorizados/concedidos (R\$ bilhões)



Público com contrato antigo

Se todos os 97 terminais forem licitados, a previsão é de R\$ 16 bilhões em investimentos

Confira mais infográficos da [Folha](#)

Há ainda uma questão que também travou a MP dos Portos de 2012: o que fazer com cerca de 30 terminais que têm contratos anteriores à Lei dos Portos de 1993. Os arrendatários dessas áreas dizem ter direito a uma renovação.

No governo Dilma, esse direito não foi reconhecido e a decisão foi por relicita-los. O governo atual também resiste ao pedido. A solução só deve sair em fevereiro.

RENOVAÇÕES

Segundo a Antaq (Agência Nacional de Transportes Aquaviário), após a sanção da Lei dos Portos, em 2012, foram feitos 122 pedidos para novos terminais privados. Cerca de 60 já estão autorizados, com previsão de investimentos de R\$ 24 bilhões.

Também autorizados a renovar contratos antecipadamente em troca de obras, 11 terminais licitados após 1993 que tinham direito à renovação já ganharam autorização para investir mais R\$ 8 bilhões.

No caso dos terminais em portos públicos sem possibilidade de renovação (anteriores a 1993) e novos terminais, o governo anterior chegou a prever 150 licitações. O número caiu para 97 na atual gestão, com previsão de R\$ 16 bilhões em investimentos.

Apenas 4 concorrências foram realizadas, com previsão de investimentos ainda não iniciados de cerca de R\$ 700 milhões. Outras três estão marcadas para ocorrer até o meio do ano.

Especialistas dizem que, em Santos (SP) e Itajaí (SC), os terminais de contêineres públicos estão operando muito abaixo dos terminais privados do mesmo tipo, que ficam próximos. Os terminais privados já fazem 32% da movimentação de contêineres no país contra 25% em 2014. ★ ★ ★