

Tribunal Marítimo. O Governo Federal resolveu abrir mão da vaga que o Brasil teria no Tribunal Internacional de Direito do Mar. Decisão tem sido criticada. Confira mais informações na coluna Mercado Regional, na página C-3

portomar@tribuna.com.br

Porto & Mar

Governo quer maior autonomia administrativa para portos

Defendida pelo setor, proposta começa a ser estudada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil

FERNANDA BALBINO

DA REDAÇÃO

O Governo Federal estuda como ampliar a autonomia administrativa das companhias docas de todo o País, proposta defendida pelo setor desde a década passada. Esta iniciativa integrará a segunda leva de mudanças que o Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil (MTPAC) pretende fazer no marco regulatório portuário, a Lei 12.815, de 1993. O primeiro conjunto de medidas, que visa impulsionar os investimentos privados nesse mercado, deve ser definido nos próximos 15 dias e publicado através de um decreto.

O MTPAC criou um grupo de trabalho, formado por representantes da própria pasta e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor, para a atualização da legislação do setor portuário. O objetivo é propor novos procedimentos e adequar os atualmente estabelecidos, para permitir o fomento das atividades portuárias no Brasil, incluindo a captação de investimentos estrangeiros.

“Depois da última Lei dos Portos (Lei nº 12.815), houve uma concentração muito grande de poder em Brasília, no poder central. E isso tem dificultado a gestão dos portos delegados. Para comprar qualquer coisa, para tudo precisa de uma autorização de Brasília”, destacou o ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella.

Segundo o titular da pasta, após debater medidas para impulsionar os investimentos no segmento, o Governo está iniciando uma discussão sobre como diminuir a burocracia nos processos e para “que as autoridades portuárias de portos delegados tenham mais autonomia para fazer compras, decidir investimentos”.

Questionado se essas alterações legais vão permitir que as companhias docas voltem a ser responsáveis pelas licitações de terminais e áreas de seus complexos portuários (responsabilidade, hoje, que cabe à Antaq), o ministro tratou a questão como uma possibilidade. “Não sei. Pode ser que sim. Pode ser que saia da proposta e pode vir a ser discutido”.



Terminais do Porto de Santos: Ministro não descarta permitir que as docas voltem a licitar seus terminais

PRIMEIRA ETAPA

De acordo com o ministro Maurício Quintella, o pacote com a primeira parte das mudanças no marco regulatório deve ser concluído no início deste mês. Entre as propostas elaboradas, está a ampliação dos prazos de concessão de terminais portuários por mais 10 anos. O plano é que as áreas possam ser exploradas pela iniciativa privada por 35 anos, prorrogáveis por igual período.

Hoje, os arrendamentos portuários têm uma vigência de 25

anos, podendo ser prorrogados pelo mesmo período. A expectativa é de que, com a publica-

ção do decreto com as alterações na lei, o período de exploração das áreas salte para 35 anos, mantendo as mesmas condições.

Essa regra pode, inclusive, passar a valer para os terminais que firmaram contrato com o Governo antes de 1993, quando foi promulgada a primeira Lei dos Portos, a de nº 8.630.

Hoje, segundo levantamento da Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP), mais de 20 instalações aguardam a adaptação de seus con-

tratos em todo o País, inclusive para a realização de investimentos em equipamentos e no restante da superestrutura. A maioria dessas unidades permanece operando com base em liminares judiciais, 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 pelo mesmo prazo.

“O Governo está discutindo a possibilidade jurídica de se fazer essa adaptação. A proposta que foi apresentada pelo setor privado (para ampliar a validade das concessões, entre outras medidas) foi aprovada pelo MTPAC, pela Antaq. Os nossos jurídicos veem possibilidade. É uma forma de garantir maiores investimentos, atrair investimentos. É fundamental para o Brasil neste momento. A perspectiva de investimento é grande, se isso for juridicamente possível”, explicou o ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil.

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

As propostas elaboradas pelo grupo de trabalho para destravar investimentos e reduzir a burocracia nos processos do setor portuário estão em análise na Casa Civil. A minuta ainda retornará à pasta para uma nova apreciação de seu departamento jurídico. Em seguida, ela já poderá ser publicada para que as novas regras sejam conhecidas pelo mercado.

Centralização

“Depois da última Lei dos Portos, houve uma concentração muito grande de poder em Brasília. E isso tem dificultado a gestão dos portos”

Maurício Quintella, ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil

