

Lavor destaca estabilidade regulatória

Painel do 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário também debateu interferência de órgãos públicos e abusividade no setor

BRUNO GUTIERREZ

DA REDAÇÃO

“Não tem como pensar na melhoria do setor portuário sem o setor privado e sem uma estabilidade regulatória”. A frase é de Fábio Lavor, diretor do Departamento de Novas Outorgas e Políticas Regulatórias Portuárias, da Secretaria Nacional de Portos e Transportes Aquaviários, do Ministério da Infraestrutura.

Lavor foi um dos participantes do terceiro painel de ontem do 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário - São Paulo, que teve como tema Investimentos, planos de negócios e estabilidade regulatória no setor portuário. O debate foi mediado pelo apresentador do programa Porto360, do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.

Também participaram Caio Morel, consultor da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec); Jacqueline Wendpap, chefe de Gabinete da Diretoria-geral da Antaq; Alexandre Cordeiro, superintendente-geral do Cade; e os advogados Marcelo Sammarco e Cássio Lourenço.

Segundo Fábio Lavor, antigamente, havia uma expectativa de investimentos federais no setor, com um orçamento de R\$ 1,3 bilhão. Porém, somente no último ano, o Ministério da Infraestrutura autorizou, entre concessões e arrendamentos, investimentos privados de R\$ 11 bilhões.

O diretor também destacou a parceria com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), o órgão regulador do setor. Segundo ele, tudo é feito a quatro mãos, entre a pasta e a agência. “O que a gente tem enxergado é uma posição muito proativa da agên-



cia de tirar aquela pecha de regulamentação pesada, de muita multa”.

Entre outros tópicos, Lavor destacou a gestão das Docas feita por pessoas escolhidas de forma técnica e o plano de privatização das autoridades portuárias.

Caio Morel fez uma apresentação baseada em estudo da Organização para a Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE). Segundo ele, um terminal que opera 2 milhões de TEU (unidade equivalente a um contêiner de 20 pés) tem um custo estimado entre R\$ 3 bilhões a R\$ 4 bilhões, o que mostra que o setor envolve um grande investimento.

Segundo Morel, os terminais brasileiros estão num ambiente extremamente competitivo. “Nenhum terminal brasileiro tem na hinterlândia um marketshare acima de 50%”. Conseqüentemente, não há como ter dominância no setor de contêineres.

INTERFERÊNCIA

Jacqueline Wendpap, chefe de Gabinete na Diretoria-geral da Antaq, levantou a questão sobre a interferência de tantos órgãos públicos, como o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade) e o Tribunal de Contas da União (TCU), em questões que deveriam ser resolvidas pelo setor privado.

Segundo a representante da Antaq, a segurança jurídica é uma via de duas mãos, porém, nem Estado ou setor privado têm mostrado isso. “Somos uma economia pobre que precisa atrair investimentos. Precisamos ofertar uma condição plena que tenha retorno a esse investimento”.

De acordo com Jacqueline, a “agência não quer fazer papel de falar como o mercado será. É preciso deixar o mercado fazer e intervir quando for necessário”.

Alexandre Cordeiro, do Cade, também questionou o papel desempenhado pelas agências e autarquias reguladoras. “Será que as agências reguladoras têm cumprido seu papel adequado no sentido de intervir de maneira precisa e mínima para cumprir seu papel institucional, ou tem extrapolado seu limite?”

Marcelo Sammarco destacou que sempre que se fala de segurança jurídica, se fala em previsibilidade, que é necessária para a atração de investimentos. Ele citou ainda o conflito de posição entre a Antaq e o Cade, por exemplo, na cobrança do Serviço de Segregação e Entrega (SSE).

Cássio Lourenço questionou Fábio Lavor sobre a questão da abusividade. “Todos são contra a abusividade. Mas o que é abusividade? Quem calcula, quem diz o que ela é?”

Lavor respondeu que a Secretaria de Portos tem buscado uma linha de menor intervenção. “A melhor regulação é a concorrência. Se tivéssemos uma maior concorrência, a regulação seria superficial”. Entre os exemplos de abusividade, ele citou a questão do preço ou situações de concorrência monopolística.



Participando por teleconferência, Lavor defendeu importância do setor privado no mercado portuário

Painel debate setor aquaviário

O segundo painel do primeiro dia do 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário - São Paulo teve como tema Agenda regulatória e estabilidade jurídica no setor aquaviário.

Participaram Claudio Loureiro de Souza, diretor-executivo da Centronave (Centro Nacional de Navegação Transatlântica); Bruno Pinheiro, superintendente de Regulação da Antaq; Aluisio de Souza Sobreira, diretor da Associação de Comércio Exterior do Brasil; as advogadas Cristina Wadner e Eliane Octaviano Martins; Luciana Rodrigues, gerente jurídica e compliance officer da MSC Mediterranean Shipping do Brasil; e Marie-Lorraine Metz Valverde, diretora Jurídica da CMA CGM. A mediação foi do apresentador do programa Porto360, do Grupo Tribuna, Maxwell Rodrigues.

Loureiro destacou os três pilares necessários para o setor da navegação: liberdade econômica, fluidez e a questão climática. E lembrou que a liberdade econômica “não é fazer o que quiser, mas fazer o que se estabelece entre as partes em contrato”.

E o executivo propôs três caminhos para o mercado: o respeito à livre iniciativa e à livre concorrência, uma detalhada e profunda análise de impacto regulatório e, por fim, a aposta na autorregulação. “Que a gente consiga caminhar para esse guarda-chuva de autorregulação e não para a intervenção regulatória”.

Luciana Rodrigues questionou o diretor-executivo da Centronave se as normas atuais não incentivam a hipossuficiência. Claudio ponderou que trazer uma regra de um pequeno número de importadores para a regra geral não é adequado, mas que, na sua visão, a Antaq tem olhado para o mercado. Ele ainda pediu a



Especialistas analisaram atuação de órgãos de controle do segmento

REGULAÇÃO

“Se regular demais e fazer a abstração da realidade de mercado, será um erro e perderá investimento. A regulação corre atrás da prática. Ela não pode se antecipar. Teríamos uma realidade abstrata”

Marie-Lorraine Metz Valverde
Diretora jurídica da CMA CGM

colaboração da agência e de outros órgãos reguladores na educação de mercado. “A colaboração da Antaq e de outros reguladores na função de educação para entender o mecanismo é preciso. Vamos permitir que as partes se entendam de forma mais harmônica”.

Aluisio de Souza Sobreira destacou a necessidade de investir no transporte em contêineres. “Aqui a preocupação é com contêiner. Se a gente quer se inserir no mercado internacional, vai depender das cadeias produtivas. Nós não somos protagonistas ativos, mas passivos, porém sempre com interesse enorme. Para que possa inserir o Brasil no mercado internacional, é preciso a utilização do contêiner, hoje, ainda inci-

piente no País”, disse.

Eliane Octaviano Martins comentou que, no contexto regulatório, há que se observar que os impactos que constam nos contratos não podem ser instrumento para práticas abusivas. “A regulação se dá pelo contrato, mas a autonomia não é soberana”, ponderou.

Cristina Wadner ressaltou que a regulação nem sempre atende o que está entre usos e costumes. Na visão dela, “é fato que a agência deve fiscalizar. Mas o que a gente vê no Brasil é o excesso de regulação, além da sobreposição de normas e de intervenções. O controle é exagerado embora o mercado esteja gritando pela livre iniciativa”.

Marie-Lorraine Metz Valverde, diretora jurídica da CMA CGM, observou que mercado e Direito andam um com o outro. “Se regular demais e fazer a abstração da realidade de mercado, será um erro e perderá investimento. A regulação corre atrás da prática, vem para apagar arestas. Ela não pode se antecipar. Teríamos uma realidade abstrata”, afirmou. (BG)

ABDM buscará solução para entraves

MATHEUS MÜLLER

DA REDAÇÃO

O 2º Congresso de Direito Marítimo e Portuário - São Paulo não ficou apenas em debates. O presidente nacional da Associação Brasileira de Direito Marítimo (ABDM), Felipe Galante, ofereceu o apoio da entidade, junto às autoridades competentes e ao Ministério da Infraestrutura, para dar soluções aos entraves para a performance de navios nos portos brasileiros.

O comprometimento surgiu após a apresentação do vice-presidente comercial e de operações da Flumar Transportes de Gases e Químicos, Marcelo Pasquali, que indicou medidas consideradas simples para a resolução dos problemas operacionais na escala de navios de cargas químicas.

Segundo Pasquali, se as autoridades portuárias padronizassem algumas medidas, a eficiência portuária poderia ser melhorada sem



Pasquali falou sobre a operação dos navios de graneis químicos

custos. Ele ressaltou que o principal problema é estrutural - a falta de berços de atracação. “Mas podemos tomar ações paralelas, cuidar das coisas pequenas que estão ao nosso alcance para que esses impactos sejam minimizados”.

Segundo o executivo, há uma demora para a atracação de navios de graneis líquidos

na Alemoa e Ilha Barnabé, em Santos. Segundo Pasquali, essa situação, atrelada mais à falta de berços, já apresenta impactos negativos, como fuga de cargas.

Também participaram do painel os advogados Daniella Revoredo e Luiz Henrique Oliveira. A mediação foi do editor de Porto & Mar, Leopoldo Figueiredo.

PATROCÍNIO

INICIATIVA

REALIZAÇÃO

APOIO



GRUPOTRIBUNA



Proinde BRAZILP&I

