

PORTO & MAR

Setor cobra garantias para arrendamentos

Em audiência pública, Fenop questiona governo sobre regras envolvendo contratos para exploração de áreas em um porto desestatizado



DIVULGAÇÃO

Porto de Vitória (ES): leilão para a privatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) está agendado para novembro deste ano

MATHEUS MÜLLER

DA REDAÇÃO

O processo de desestatização da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) avança na definição de suas normas – vistas como indicativos para as que serão adotadas na concessão da Autoridade Portuária de Santos (APS). E um dos temas a serem normatizados e que preocupa o setor, a transição de contratos de arrendamento, foi pauta na audiência pública sobre a desestatização realizada ontem pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), em Brasília.

A garantia é que “os contratos já celebrados de forma alguma serão prejudicados. Eles têm que ser preservados em suas condições. Essa é a regra básica”, afirmou Cleverson Aroeira, superintendente do Banco Nacional do Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), entidade responsável de desenvolver o modelo de concessão da Codesa e da APS.

Aroeira acrescentou, no entanto, que o novo modelo de administração, de “maior flexibilidade e concorrência”, permite às partes aprimorarem a relação contratual, em negociação que pode contar com a Antaq.

Por se tratar de uma audiência pública, após a apresentação de Aroeira, o espaço foi aberto à participação da sociedade, passando por esclarecimentos de dúvidas e reclamações.

O presidente da Federação Nacional de Operações Portuárias (Fenop), Sérgio Aquino, foi um a participar do evento. Dentre os diversos tópicos levantados, a questão dos contratos ganhou mais atenção e, inclusive, um posicionamento de compromisso por parte do secretário nacional dos Portos e Transportes Aquaviários, Diogo Piloni.

Aquino apontou como “preocupante” um item no projeto que, segundo ele, “não garante a integridade

REGULAÇÃO E FISCALIZAÇÃO

“Do ponto de vista da agência, os senhores podem esperar o que já tem sido padrão, uma regulação responsiva, seguida de uma fiscalização responsiva. Não uma fiscalização repreensiva por ela só, mas aquela que busca trazer uma maior qualidade e segurança ao usuário, com respeito aos contratos, segurança jurídica e a estabilidade regulatória. Claro, esses modelos vão exigir ajustes na regulação da Antaq oportunamente”

Eduardo Nery diretor-geral da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq)

dos contratos (em vigor)”, pois “permite que o concessionário apresente propostas de alteração e, se o arrendatário não concordar, vai à mediação da Antaq”.

“Isso é interferência e gera instabilidade e insegurança jurídica e, portanto, há um conflito inclusive

com a nota técnica que foi emitida antes pela Secretaria Nacional de Portos, que defendia a plena integridade dos contratos”, afirmou o presidente da Fenop.

Em resposta, o Piloni afirmou que a secretaria tem recebido muitos comentários demonstrando preocu-

pação sobre o assunto. Diante da situação, ele reconheceu que é preciso “aprimorar esse dispositivo” e pediu que contribuições sejam apresentadas. “Uma questão para nós é absolutamente nevrálgica: a gente quer que o pilar do respeito aos contratos seja preservado, a ferro e fogo! A gente não quer trazer insegurança jurídica aos atuais contratos, com seus direitos estabelecidos nos contratos”.

PROJETO PILOTO

Com quase seis horas de duração, a audiência pública sobre a desestatização da Codesa detalhou algumas regras para a concessão – a ser realizada no modelo Private Landlord Port (com

uma empresa privada arrendando as áreas portuárias a outras empresas privadas), com prazo de 35 anos. As normas apresentadas trataram das funções da autoridade portuária, das regulações econômicas, da taxa de fiscalização para a Antaq, de investimentos obrigatórios e da atualização dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento (PDZs), além da transição de contratos.

O diretor-geral da Antaq, Eduardo Nery, destacou que o portfólio de cargas e o potencial de crescimento do Porto de Vitória o credenciaram ao processo de privatização. “É como uma espécie de projeto piloto (...) A esperança é que isso vai conferir uma nova realidade para o setor portuário”.

Os estudos sobre a desestatização desenvolvidos ao longo dos últimos 20 meses foram colocados à disposição do público em 28 de dezembro e, a partir da audiência, foi aberto o processo para contribuições da sociedade e entidades do setor, que ainda podem participar do processo até 10 de fevereiro. A previsão é que o modelo de desestatização seja aprovado em março.

Cleverson Aroeira, superintendente do (BNDES), apresentou o projeto. “O processo de consulta pública é essencial para a gente legitimar uma proposta, interagir com a sociedade, receber essas contribuições para aprimorar o modelo”, destacou. Um cronograma apresentado por ele prevê o leilão da Codesa para novembro deste ano.