

Rigor da legislação desacelerou investimentos nos últimos anos

Consultor diz que Lei dos Portos em vigor aumentou burocracia, gerando gargalo ao desenvolvimento do setor

BÁRBARA FARIAS

DA REDAÇÃO

O setor portuário brasileiro é visado por empresas nacionais e multinacionais, com oferta bilionária de investimentos, mas as concessões de áreas públicas avançam muito aquém do esperado, pois o maior entrave ao desenvolvimento é legal e regulatório. Há 31 anos, a Lei de Modernização dos Portos (8.630/1993) instituiu o arrendamento portuário, cujas regras foram aperfeiçoadas por meio da Lei de Concessões (8.987/1995). O marco legal foi revisado com a Lei dos Portos (12.815/2013), mas o arcabouço mais rígido acabou por desacelerar concessões.

O consultor em regulação, planejamento e avaliações econômicas em setores de transportes, Luiz Soggia, que também é diretor de Projetos de Infraestrutura e Capital do escritório Alvarez & Marsal Brasil, afirma que a legislação é o maior gargalo nos arrendamentos portuários hoje.

“Tudo o que tem no contrato de arrendamento é vinculante, ou seja, qualquer novo investimento, expansão de área ou alteração é entendido como uma alteração contratual e, consequentemente, passível de um reequilíbrio econômico-financeiro. Então, deve-se fazer um EVTEA (Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental) ou fluxo de caixa descontado, o que torna o processo ineficiente e subjetivo. Um EVTEA é sempre questionável e isso é desnecessário”, explica Soggia.

“Se eu quero expandir uma área ou fazer novos



VANESSA RODRIGUES - 26/7/24

Regras em portos devem mudar com a revisão da legislação, cuja proposta foi finalizada pela Ceportos e será enviada à Câmara Federal



DIVULGAÇÃO

Luiz Soggia: há assimetria entre os modelos de arrendamento e TUP

investimentos em equipamentos, tudo é encaminhado para avaliação de diferentes agentes como a Autoridade Portuária, a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e, em alguns casos, ao Tribu-

nal de Contas da União (TCU), que geram impedimentos nesses contratos, no sistema portuário. O resultado é uma dinâmica muito abaixo da necessária para esses terminais operarem em regime de eficiên-

cia”, complementa.

O consultor diz que o espírito da Lei 8.630/1993 era que os arrendamentos fossem mais flexíveis, pois ainda não era exigido EVTEA para os investimentos e o operador tinha mais autonomia sobre a área explorada.

Segundo Soggia, as regras se tornaram mais rígidas e ele avalia a necessidade de uma melhora na gestão das autoridades portuárias e melhor definição sobre as atuações dos demais agentes de regulação nos processos.

“A gestão contratual e a ineficiência na gestão dos arrendamentos só foi piorando ao longo dos anos, desde a Lei 8.630. As camadas burocráticas foram aumentando e gerando processos cada vez mais longos. Nunca tivemos melhoria”.

Soggia ressalta que, hoje, se o investidor privado tiver opção, ele investe em Terminal de Uso Privado (TUP) em vez de arrendamento. “A insegurança jurídica é menor e a capacidade de ele se adequar à dinâmica da navegação internacional e da movimentação portuária é muito mais fácil”. Para ele, os processos nos TUPs são mais simples e os tornam mais competitivos em comparação aos arrendamentos.

Soggia espera que com o anteprojeto feito pela da Comissão de Juristas para Revisão Legal e Exploração de Portos e Instalações Portuárias (Ceportos) a desburocratização legal e regulatória seja posta em prática. A proposta será enviada à Câmara Federal para que sirva de base à elaboração do novo projeto de Lei dos Portos.