

GOVERNO BUSCA HARMONIZAR CONCESSÕES PARA REDUZIR INCERTEZAS E ATRAIR INVESTIMENTOS

Grupo de trabalho do Ministério de Portos e Aeroportos pretende criar diretrizes comuns para contratos de portos, aeroportos e hidrovias, reforçando a segurança jurídica e a previsibilidade regulatória.

Enquanto o Brasil busca ampliar os investimentos em infraestrutura logística, o Ministério de Portos e Aeroportos (MPor) aposta na padronização das regras de concessão como estratégia para fortalecer a segurança jurídica e aumentar a confiança dos investidores. Para isso, instituiu um Grupo de Trabalho (GT) responsável por propor diretrizes comuns para contratos de portos, aeroportos e hidrovias.

A iniciativa é considerada um avanço por representantes do segmento ouvidos pelo Informativo dos Portos, embora haja ressalvas de que a harmonização precisa ser acompanhada de mudanças efetivas na regulação e preservar as características próprias de cada modal.

Para Angelino Caputo, presidente-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados (Abtra), a criação do GT é positiva, mas inspira cautela. Segundo ele, o mercado já acompanhou iniciativas semelhantes, como o Programa Navegue Simples, que ainda não entregaram resultados concretos. “É esperar para ver”, resume.

Na avaliação do executivo, a padronização pode fortalecer a previsibilidade legal ao estabelecer uma governança comum para diferentes ativos públicos, baseada em normas previsíveis, estáveis e conhecidas pelos investidores. Ele ressalta, porém, que, no setor portuário, o principal desafio está nos contratos de arrendamento, mais frequentes do que as concessões propriamente ditas.

Como esses acordos de longo prazo são estruturados com base em Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA), cujas premissas podem se alterar ao longo do tempo, acabam exigindo demorados processos de reequilíbrio econômico-financeiro, aumentando as incertezas e desestimulando novos aportes. “A principal diretriz seria o uso indiscriminado da lei de liberdade econômica, dando a flexibilidade máxima e possível aos investidores e a fiscalização dos abusos”, diz Caputo.

Roberto Guimarães, diretor de Planejamento e Economia da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base (Abdib), observa que a uniformização das regras ajuda, mas não é suficiente para reduzir entraves, como, por exemplo, os desafios ambientais presentes nos projetos de concessão de hidrovias, modal relevante ainda pouco utilizado no Brasil. Ao falar sobre os aspectos que devem ser priorizados, ele menciona



Angelino Caputo, presidente-executivo da Associação Brasileira dos Terminais e Recintos Alfandegados - ABTRA

questões relativas ao reequilíbrio econômico-financeiro, prorrogações contratuais, licenciamento ambiental, EVTEA apenas como referência, novos recursos, entre outros.

“O investimento privado trabalha com o binômio risco-retorno. Se o ambiente regulatório é mais estável, previsível e transparente, a incerteza é mitigada. Com menor instabilidade e projetos bem estruturados, o operador privado estará apto a entrar no empreendimento, construindo ativos de infraestrutura mais eficientes e menos poluentes, reduzindo o Custo Brasil”, garante Guimarães.

Movimentamos líquidos com segurança por um mundo sustentável.

1.500 m³/h
de vazão de produtos

 **cattalini**



Acesse e conheça

O economista Gesner Oliveira considera a iniciativa um progresso relevante desde que resulte em uma regulação mais simples, integrada e pró-competitiva. Segundo ele, apesar das particularidades de portos, aeroportos e hidrovias, diversos dispositivos contratuais, como normas para reequilíbrio econômico-financeiro, alocação de riscos, resolução de conflitos, indicadores de desempenho e critérios para prorrogações podem seguir diretrizes comuns sem comprometer as especificidades de cada modal.

O especialista destaca que a harmonização tende a reduzir o custo de capital dos projetos, ampliar a concorrência nos leilões e melhorar as condições de financiamento de longo prazo. Outro benefício seria a criação de uma “memória institucional” para as concessões federais, reduzindo divergências de interpretação entre órgãos públicos, agências reguladoras, Tribunal de Contas da União (TCU), financiadores e operadores privados, contribuindo para diminuir judicializações e mudanças frequentes nas normas.

Oliveira entende que o principal desafio do Grupo de Trabalho será distinguir os aspectos a serem padronizados daqueles que exigem tratamento específico em cada segmento. Ele defende um modelo baseado em princípios gerais de governança, semelhante a um “contrato-base”, ao qual seriam incorporados anexos técnicos próprios para portos, aeroportos e hidrovias. “A inteligência regulatória está justamente em distinguir o que é estruturalmente comum do que precisa permanecer adaptável”, afirma.



Roberto Guimarães, diretor de Planejamento e Economia da Associação Brasileira da Infraestrutura e Indústrias de Base - ABDIB

We are World Builders

O Grupo Jan De Nul transforma água, terra e energia ao redor do mundo, enfrentando alguns dos maiores desafios do nosso tempo. Desde a elevação do nível do mar até a transição energética, do solo contaminado à construção sustentável: desenvolvemos soluções “à prova de futuro”. Nossa ambição é para a melhoria da qualidade de vida global para as gerações futuras.





JAN DE NUL