

Dilma cria uma nova ‘abertura dos portos’

Presidente comparou medidas com a iniciativa de dom João 6º em 1808

Principal mudança é permitir que portos privados possam movimentar cargas de terceiros sem restrição

DIMMI AMORA
FERNANDA ODILLA
DE BRÁSILIA

O governo promoveu uma desregulamentação radical dos 45 portos privados do país, permitindo que eles movimentem cargas de terceiros, sem restrições. O pacote, que prevê outras mudanças regulatórias e atinge também portos públicos, pretende destravar nós no setor e gerar um investimento estimado em R\$ 60 bilhões até 2017 e redução de custos de frete, segundo anunciou a presidente Dilma Rousseff. Dilma comparou o plano à iniciativa de dom João 6º em 1808 de abrir os portos do país às nações amigas. “Nós damos mais um passo para abrir os portos, não mais às nações amigas, porque não é o caso, mas às forças produtivas do país e à iniciativa privada também.”

As medidas foram comemoradas pelo setor produtivo e por companhias que investem em portos próprios. “Ela promoveu o superporto do Açu para megaporto”, disse Eike Batista, que constrói esse e outro porto privado no Rio e tem planos para um terceiro em São Paulo. Hoje, os terminais em portos privados só podem levar carga da própria empresa e um pequeno percentual de cargas de outras. Agora, vão poder movimentar carga de outras empresas. Em 2011, os terminais privados transportaram 62% do volume de cargas do país. Mas eles se concentram em cargas agrícolas e minerais, menos lucrativas. Na carga geral (contêineres, veículos etc.), mais lucrativa, o percentual privado foi de 27%. Por falta de espaço e problemas de gestão dos portos públicos, empreiteiras, mineradoras e grandes operadores internacionais começaram a pressionar por abertura e ergueram seus portos. Segundo Pedro Brito, diretor da Antaq (Agência Nacional de Transporte Aquavi-

Relicitação de terminais pode gerar disputa

DE BRÁSILIA

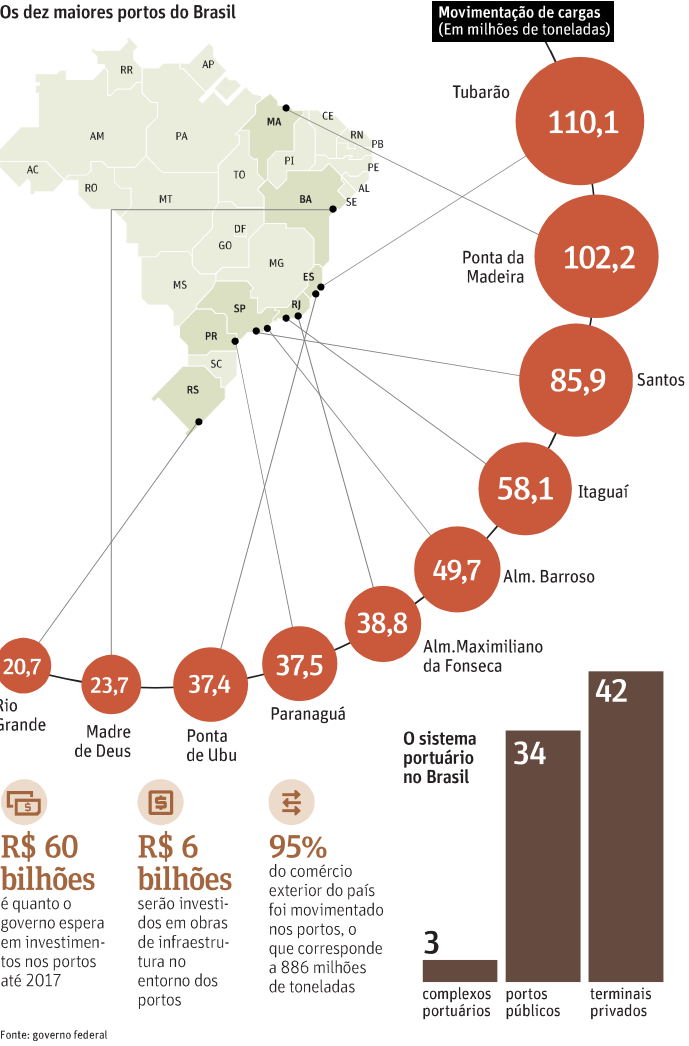
A maior parte dos investimentos previstos no plano é do setor privado e corre o risco de não vir no prazo esperado. Isso porque o governo pretende relicitar, em até seis meses, 55 contratos de operadores de terminais em portos públicos que julga já vencidos. As companhias, contudo, afirmam ter direito a uma renovação e que uma provável disputa judicial se avizinha. As mudanças prometidas nas sete Companhias Docas federais — que administram portos importantes como o de Santos e do Rio de Janeiro — também ficaram, até agora, no campo das intenções.

rio), portos já erguidos pela iniciativa privada terão liberdade total de transporte. “Acabou a distinção entre carga própria e de terceiros.” Essa medida e outras do pacote foram adotadas por medida provisória e ainda passarão pelo Congresso. Já a autorização para novos portos privados não será mais livre. Eles terão de constar do planejamento do governo. A solicitação será pública e poderá haver disputa.

PORTOS PÚBLICOS Aos terminais privados que funcionam em portos públicos restará uma disputa considerada desigual pelo setor. Isso porque eles são obrigados a cobrar por tarifa, algo que os portos privados não precisam, e têm ainda que se relacionar com as burocracias estatais do setor. O governo promete melhorar os portos públicos. A ação mais contundente será fazer novas licitações para terminais em que o critério de escolha será por um balanço entre a menor tarifa e a maior previsão de movimentação de carga. Antes, a escolha era por maior aluguel.

PACOTE DE CONCESSÕES

Após lançar plano para privatizar estradas e ferrovias, governo vai leiloar portos



ANÁLISE

Proposta estabelece a oportunidade de resolver um gargalo de infraestrutura

LUIZ ANTONIO FAYET
ESPECIAL PARA A FOLHA

A presidente da República deu continuidade ao esforço para resolver os gargalos de infraestrutura, ao enfrentar o grave problema portuário, que tem trazido, anualmente, prejuízos bilionários à sociedade brasileira. Registrou, durante o anúncio, a abertura dos portos promovida nos tempos do Império e que agora se repete, mobilizando intensamente a participação da iniciativa privada. A linha do “programa” é a de estabelecer no país um choque de oferta, acelerar investimentos em novos terminais, aumentar a eficiência e reduzir custos pelo aumento da concorrência. Pela Lei dos Portos

8.630/93, demos um grande salto de oferta e qualidade no sistema, mas, com o decreto 6.620/2008, gerou-se uma imensa instabilidade jurídica que paralisou muitos investimentos. Foi o decreto do fechamento dos portos. O ponto crítico do decreto foi atacado, a esdrúxula exigência de carga própria nos terminais privativos, que, além de contrariar a lei, contraria o sistema operacional de portos e navegação no mundo. Isso ocorre especialmente no caso dos terminais de contêineres, que, por natureza, não possuem essa condição, porque contêiner é embalagem. No caso das exportações do agronegócio, os produtores teriam de vender seus produtos aos “traders” para ser

carga própria, tirando-lhes poder negocial e rendas. Virou o jogo. Algumas dúvidas ainda deverão ser aclaradas durante a discussão da medida provisória enviada para apreciação do Congresso.

Teremos de discutir, por exemplo: as chamadas “poligonais” dos portos organizados, a forma da “chamada pública” para investimentos em áreas de domínio privado, o eventual conflito entre investidores e autoridades para definir locais de novos investimentos, a possível troca do monopólio público pelo privado nos portos organizados, dentre outros, o que de forma alguma abala os méritos da ação presidencial. Sou entusiasta das propostas. Sinto-me convocado e vou trabalhar por elas, pois entendo que agora é a hora de fazermos um grande “mutirão” para consolidar a abertura e a livre concorrência. Mas sem fraquejar, porque os interesses cartelizados contrariados não são poucos e a luta pela modernização reinicia seus primeiros passos.

LUIZ ANTONIO FAYET é economista e consultor em logística.

PORTO DO AÇU

Procuradoria vai apurar se projeto de Eike gerou prejuízo ambiental

DO RIO - O Ministério Público Federal abriu inquérito para apurar denúncia sobre a salinização do canal do Quatingue, em São João da Barra, no norte fluminense, onde está sendo construído o Porto do Açu, do empresário Eike Batista. “O processo de concentração progressiva de sais estaria ocorrendo por causa do aterro feito com areia retirada do mar, objetivando elevar a área para erguer o Distrito Industrial do Açu”, diz a Procuradoria. O inquérito foi instaurado após o Ministério Público receber uma representação sobre o impacto gerado pelas obras de construção do Complexo Logístico Portuário do Açu. Por meio de nota, a LXL, em

presa de logística de Eike e responsável pela obra, informou que não foi notificada sobre o inquérito e que está em conformidade com os processos de licenciamento ambiental. Além disso, afirmou que monitora os índices de salinidade do local. Também ontem o BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social) aprovou um financiamento de longo prazo de R\$ 887,5 milhões para implantação da usina termelétrica Parnaíba 1, com capacidade instalada de 676 MW (megawatts). A MPX, do grupo EBX, de Eike, possui 70% do projeto, e a Petra Energia, os outros 30%. O financiamento terá prazo total de 14 anos.

BANCOS

TRT-SP acata pedido do sindicato e suspende demissões do Santander

DE SÃO PAULO - A desembargadora Rilmá Aparecida Heme-tério, do TRT-SP (Tribunal Regional do Trabalho de São Paulo), concedeu ontem uma liminar que suspende as demissões sem justa causa que não foram homologadas pelo Santander. A decisão ocorreu durante audiência de conciliação entre o banco e o sindicato. O pedido foi feito pelo sindicato. A suspeita é que, nesta semana, 5.000 funcionários tenham sido demitidos em todo o país. A assessoria de comunicação do banco confirma que as demissões chegam a 1.000. O banco fez 415 desligamentos em São Paulo neste mês. A desembargadora solicitou a lista com os nomes de todos os 415 desligados (dez são pe-

didados de demissão) para avaliar se a liminar será mantida. A lista deverá ser entregue pelo Santander até hoje. Um representante do banco, Alessandro Tomao, afirmou que não houve comunicado anterior do número de dispensas porque a instituição considera que o volume está dentro da normalidade. “O número, aliás, é 15% inferior ao do mesmo período do ano passado.” A presidente do sindicato, Juvandina Moreira, disse estar satisfeita com a decisão. “É a primeira vez que o banco coloca dados concretos sobre a mesa.” O banco atribui os cortes a um ajuste do quadro funcional para se adequar às novas condições de concorrência.

VAREJO

Abilio Diniz estuda medidas para garantir função no Pão de Açúcar

DE SÃO PAULO - Advogados do empresário Abilio Diniz estudam tomar medidas legais, entre elas recorrer à arbitragem, para garantir que ele tenha assento no novo comitê de governança, criado pelo Casino, controlador do Grupo Pão de Açúcar, e para evitar o esvaziamento de sua função. O Casino escolheu os cinco nomes para integrar o comitê de governança —entre eles, o de Maria Helena Santana, ex-presidente da CVM (Comissão de Valores Mobiliários), para a função de presidente. Os nomes têm de ser aprovados na reunião do conselho no dia 14. Abilio tem dito a pessoas próximas que não é contra o comitê e vê “com bons olhos” a indicação da executiva, uma

vez que ela vem de uma família com relação com o varejo. José Fernandes, pai de Maria Helena, era dono do Barateiro de supermercados, rede comprada pelo Pão de Açúcar em 1998. O problema, para Abilio, é que o comitê vai interferir e competir com suas atribuições na companhia. O argumento é que isso fere o contrato assinado entre Casino e Abilio em 2005. Uma das cláusulas diz que ele “conservará o direito de ser o chairman do Conselho de Administração da CBD (...) durante o prazo em que CBD mantiver bom histórico de desempenho”. Para ele, não há como garantir isso se não puder acompanhar os negócios como vinha acompanhado. (CLAUDIA ROLLI)

PRINCIPAIS MUDANÇAS

1 PORTOS PRIVADOS A partir de agora, todos os TUP (Terminais de Uso Privativo) podem levar qualquer tipo de carga, sem nenhuma restrição

2 NOVOS PORTOS Antes, o governo não podia negar autorização para um porto se não houvesse entraves ambientais, por exemplo. Agora, só concederá novas autorizações se estiver dentro do planejamento

3 CONCESSÕES Haverá a concessão de cinco portos públicos, três novos (Manaus, Ilhéus e Vitória) e dois já existentes (Imbituba e Ilhéus)

4 TERMINAIS NOS PORTOS PÚBLICOS Vão ser licitados por um critério que vai ponderar a menor tarifa com a maior movimentação de carga

5 DESBUROCRATIZAÇÃO Será criado o Conaporto, que reunirá todos os agentes públicos que trabalham em portos (Polícia, Receita, Anvisa entre outros) num só local

6 DRAGAGEM Os portos públicos terão um sistema de dragagem centralizado com prazo de dez anos. Um instituto irá estudar um sistema permanente

7 PRÁTICOS Haverá aumento no número de manobristas de navios e o trabalho será desburocratizado para reduzir o custo

8 REORGANIZAÇÃO A Antaq e os portos fluviais passam para a Secretaria de Portos