Machado Meyer

IMPRENSA

PARTICIPAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA ENTRA NA AGENDA

25 DE MARÇO DE 2012

Por Fernanda Pires | Para o Valor, de SantosA privatização dos aeroportos pavimentou o caminho para o governo colocar na agenda a transferência da gestão dos portos à iniciativa privada, avaliam especialistas. A possibilidade já é prevista em lei.A percepção é que o pragmatismo dispensado ao setor aéreo deve ser replicado no portuário, sem o quê o sistema não deslanchará. "Passam pelos portos quase 95% das nossas exportações. Mas nós não conseguimos fazer um programa de modernização portuária. O que falta? Abrir para a privatização e deixar que o setor privado faça investimentos sob concessão", diz José de Freitas Mascarenhas, presidente do conselho temático de infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI).Hoje, apenas a operação de cargas realizada nos terminais está nas mãos da iniciativa privada. A gestão do porto (assim denominado o complexo aquaviário onde os terminais estão abrigados) é feita por estatais. Elas são responsáveis por fornecer a infraestrutura, como os acessos (dragagens) e os berços de atracação. Mas as estatais mal conseguem executar o orçamento. Estão engessadas por um modelo sem autonomia administrativa e inseridas num cenário inflacionado por ritos burocráticos.A Lei dos Portos, de 1993, foi o grande marco do segmento. Permitiu o arrendamento privado dos terminais por até 50 anos e admitiu também a concessão das administrações portuárias, as chamadas companhias docas."O programa de arrendamentos avançou no início, mas depois estagnou", diz Mascarenhas. Desde 2001, quando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) foi criada, apenas seis terminais foram licitados. Já as concessões dos portos não evoluíram. Dos 34 portos marítimos, apenas Imbituba (SC) é gerido por uma empresa privada.O problema é que o governo não dá sinais claros sobre o futuro do setor. Em 2008, retirou as administrações portuárias do Programa Nacional de Desestatização. Depois, em 2011, a Secretaria de Portos (SEP) anunciou que lançaria os editais para a concessão privada de quatro novos portos: Manaus (AM); Porto Sul (BA); Águas Profundas (ES); e Vila do Conde (PA). O processo mais adiantado era o de Manaus, com promessa de o edital ser lançado em abril deste ano. A data, porém, não será cumprida."Estamos analisando com cuidado. Vamos mostrar qual o caminho devemos fazer para melhorar a condição de movimentação nos portos. Agora, a modelagem de concessão ainda não está definida", afirmou o ministro dos Portos, Leônidas Cristino. No fim de 2011, a SEP disse que renegociará os contratos dos portos delegados a Estados e municípios. São 16 portos dos 34 existentes. "O governo quer aumentar a intervenção, o que é um retrocesso. Ao governo deve ser reservada a fiscalização e o incentivo à competição entre os portos", diz Mascarenhas.A abertura das administrações portuárias é considerada a medida mais importante para melhorar a operação no Estado da Bahia, diz Paulo Villa, diretor da Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport). "Temos 19 anos da lei e, na Bahia, houve apenas a licitação de um terminal, em 1999. Nós ficamos indignados com essa postura". A falta de alternativas tem penalizado a indústria baiana e o produto brasileiro. Em 2011, o setor produtivo do Estado amargou R$ 400 milhões em custos adicionais por conta do sistema portuário. Dos R$ 400 milhões, R$ 259 milhões foram gastos com a transferência de contêineres e granéis para portos de outros Estados. Outros R$ 40 milhões foram com gastos de tarifas "excessivas" e mais R$ 100 milhões com pagamento de sobrestadia de navios.Segundo a Antaq, existem R$ 9,4 bilhões aplicados em terminais arrendados à iniciativa privada ou prestes a serem licitados. O investimento subdividi-se em: projetos em análise (R$ 3,3 bilhões); melhorarias em terminais existentes (R$ 2,4 bilhões); estudos em elaboração (R$ 1,4 bilhão); projetos aprovados, mas não licitados (R$ 502 milhões); e os seis terminais licitados desde 2001 (R$ 1,8 bilhão).No segmento dos terminais privativos - que não dependem de licitação - outros seis estão em construção, somando R$ 6,5 bilhões. Somente o Superporto do Açu (RJ) demandará R$ 3,8 bilhões. O complexo, que entra em operação no segundo semestre de 2013, terá capacidade para movimentar 350 milhões de toneladas por ano, o equivalente a 42% do que o sistema portuário brasileiro inteiro escoou em 2010 - último ano completo de estatística disponível."Não existe impedimento legal em ter investimento privado nas companhias docas. Mas acho que a tendência não é essa para as atuais estatais", diz Mauro Penteado, sócio do Machado, Meyer, Sendacz e Opice Advogados. Ele avalia que o cenário pende mais para uma reorganização das docas, de forma que elas se tornem mais eficientes. Já na criação dos novos portos, Penteado aposta numa maior participação da iniciativa privada na gestão. (Valor Econômico 26.03.2012/Caderno F6)(Notícia na Íntegra)

Por Fernanda Pires | Para o Valor, de SantosA privatização dos aeroportos pavimentou o caminho para o governo colocar na agenda a transferência da gestão dos portos à iniciativa privada, avaliam especialistas. A possibilidade já é prevista em lei.A percepção é que o pragmatismo dispensado ao setor aéreo deve ser replicado no portuário, sem o quê o sistema não deslanchará. "Passam pelos portos quase 95% das nossas exportações. Mas nós não conseguimos fazer um programa de modernização portuária. O que falta? Abrir para a privatização e deixar que o setor privado faça investimentos sob concessão", diz José de Freitas Mascarenhas, presidente do conselho temático de infraestrutura da Confederação Nacional da Indústria (CNI).Hoje, apenas a operação de cargas realizada nos terminais está nas mãos da iniciativa privada. A gestão do porto (assim denominado o complexo aquaviário onde os terminais estão abrigados) é feita por estatais. Elas são responsáveis por fornecer a infraestrutura, como os acessos (dragagens) e os berços de atracação. Mas as estatais mal conseguem executar o orçamento. Estão engessadas por um modelo sem autonomia administrativa e inseridas num cenário inflacionado por ritos burocráticos.A Lei dos Portos, de 1993, foi o grande marco do segmento. Permitiu o arrendamento privado dos terminais por até 50 anos e admitiu também a concessão das administrações portuárias, as chamadas

companhias docas."O programa de arrendamentos avançou no início, mas depois estagnou", diz Mascarenhas. Desde 2001, quando a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) foi criada, apenas seis terminais foram licitados. Já as concessões dos portos não evoluíram. Dos 34 portos marítimos, apenas Imbituba (SC) é gerido por uma empresa privada.O problema é que o governo não dá sinais claros sobre o futuro do setor. Em 2008, retirou as administrações portuárias do Programa Nacional de Desestatização. Depois, em 2011, a Secretaria de Portos (SEP) anunciou que lançaria os editais para a concessão privada de quatro novos portos: Manaus (AM); Porto Sul (BA); Águas Profundas (ES); e Vila do Conde (PA). O processo mais adiantado era o de Manaus, com promessa de o edital ser lançado em abril deste ano. A data, porém, não será cumprida."Estamos analisando com cuidado. Vamos mostrar qual o caminho devemos fazer para melhorar a condição de movimentação nos portos. Agora, a modelagem de concessão ainda não está definida", afirmou o ministro dos Portos, Leônidas Cristino. No fim de 2011, a SEP disse que renegociará os contratos dos portos delegados a Estados e municípios. São 16 portos dos 34 existentes. "O governo quer aumentar a intervenção, o que é um retrocesso. Ao governo deve ser reservada a fiscalização e o incentivo à competição entre os portos", diz Mascarenhas.A abertura das administrações portuárias é considerada a medida mais importante para melhorar a operação no Estado da Bahia, diz Paulo Villa, diretor da Associação de Usuários dos Portos da Bahia (Usuport). "Temos 19 anos da lei e, na Bahia, houve apenas a licitação de um terminal, em 1999. Nós ficamos indignados com essa postura". A falta de alternativas tem penalizado a indústria baiana e o produto brasileiro. Em 2011, o setor produtivo do Estado amargou R$ 400 milhões em custos adicionais por conta do sistema portuário. Dos R$ 400 milhões, R$ 259 milhões foram gastos com a transferência de contêineres e granéis para portos de outros Estados. Outros R$ 40 milhões foram com gastos de tarifas "excessivas" e mais R$ 100 milhões com pagamento de sobrestadia de navios.Segundo a Antaq, existem R$ 9,4 bilhões aplicados em terminais arrendados à iniciativa privada ou prestes a serem licitados. O investimento subdividi-se em: projetos em análise (R$ 3,3 bilhões); melhorarias em terminais existentes (R$ 2,4 bilhões); estudos em elaboração (R$ 1,4 bilhão); projetos aprovados, mas não licitados (R$ 502 milhões); e os seis terminais licitados desde 2001 (R$ 1,8 bilhão).No segmento dos terminais privativos - que não dependem de licitação - outros seis estão em construção, somando R$ 6,5 bilhões. Somente o Superporto do Açu (RJ) demandará R$ 3,8 bilhões. O complexo, que entra em operação no segundo semestre de 2013, terá capacidade para movimentar 350 milhões de toneladas por ano, o equivalente a 42% do que o sistema portuário brasileiro inteiro escoou em 2010 - último ano completo de estatística disponível."Não existe impedimento legal em ter investimento privado nas companhias docas. Mas acho que a tendência não é essa para as atuais estatais", diz **Mauro Penteado, sócio do Machado, Meyer, Sendacz e Opice Advogados**. Ele avalia que o cenário pende mais para uma reorganização das docas, de forma que elas se tornem mais eficientes. Já na criação dos novos portos, Penteado aposta numa maior participação da iniciativa privada na gestão. (Valor Econômico 26.03.2012/Caderno F6)(Notícia na Íntegra)