



Porto de Santos. Fonte: PAC 2; divulgação.

Carta de Infraestrutura

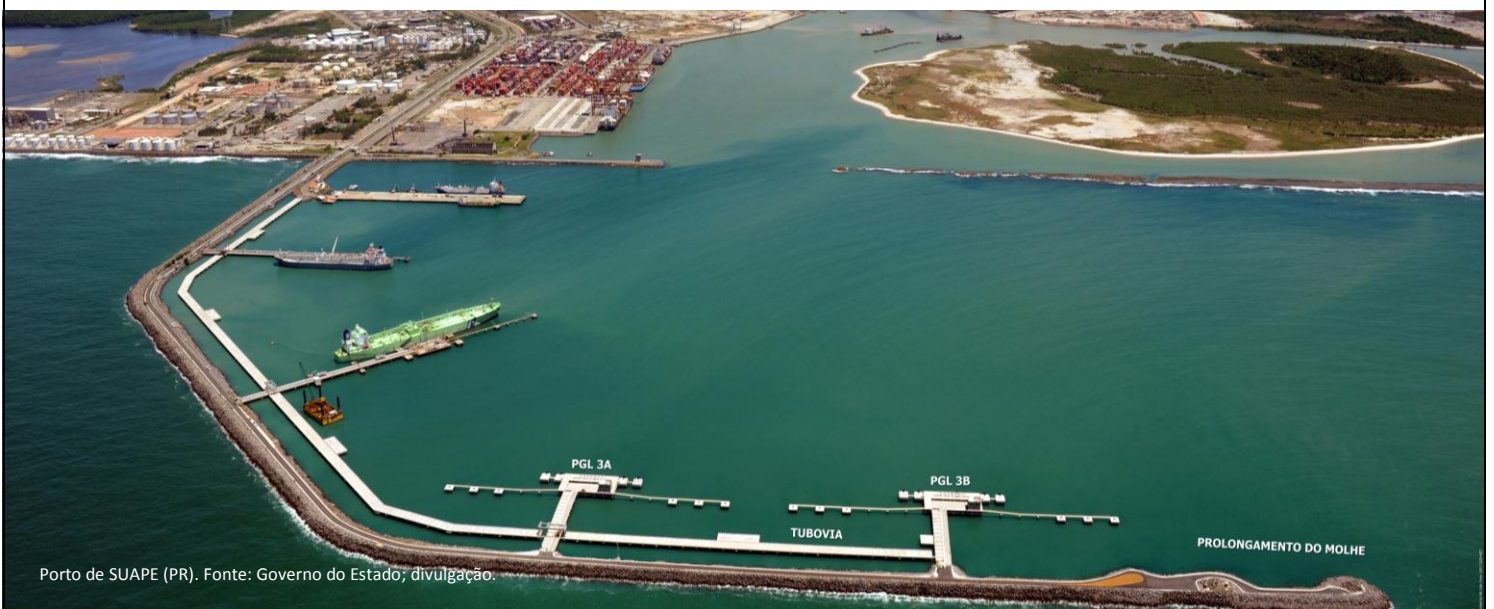
Inter. B Consultoria Internacional de
Negócios

31 de janeiro de

2014

Ano I, n. 1

Setor Portuário



Porto de SUAPE (PR). Fonte: Governo do Estado; divulgação.

Apresentação

A Inter. B Consultoria Internacional de Negócios vem há alguns anos dedicando-se a análises e projeções para o setor de infraestrutura. Tradicionalmente em maio divulgamos os investimentos realizados no ano anterior em infraestrutura, pelos grandes segmentos (transportes, energia elétrica, telecomunicações e saneamento); e em outubro as projeções para o ano corrente.

Por sugestão de clientes e colaboradores, a Inter. B inicia com este número a publicação da *Carta de Infraestrutura*. Mensalmente a Carta irá cobrir um segmento específico do setor, acompanhado de um breve editorial. O objetivo é prover os leitores de análises factuais sobre políticas públicas e uma visão prospectiva do setor. E nas edições de maio e novembro, a Carta divulgará os investimentos realizados no ano anterior e projeções para o ano corrente. Neste primeiro número lançamos um olhar sobre as mudanças que vêm ocorrendo no setor portuário após a nova lei dos portos.

Sumário

Editorial	2
As Perspectivas para 2014	3
Renovação dos contratos	3
Novos Arrendamentos	3
Investimento em áreas <i>greenfield</i>	4

O setor portuário vive um momento de mudanças ensejadas pela Lei 12.815, promulgada em 5 de junho de 2013, a chamada nova Lei dos Portos. A legislação é controversa, inclusive por ter sido fruto de uma Medida Provisória, e não um Projeto de Lei como o foi a Lei dos Portos de 1993, amplamente discutida e com efeitos reconhecidamente benéficos sobre o setor. O governo tinha pressa e foi aprovada no Congresso sem que houvesse uma discussão aprofundada sobre as dificuldades do setor, as barreiras ao investimento, os obstáculos aos ganhos de escala e eficiência. Na ausência de um diagnóstico claro, nem sempre as soluções apresentadas pela nova legislação são adequadas. A centralização em Brasília das decisões sobre o futuro dos portos é um retrocesso. Melhor teria sido criar um ambiente competitivo entre Companhias Docas, induzindo à modernização de sua gestão, e delegando os processos de ampliação de capacidade e racionalização dos serviços no âmbito dos portos organizados. Um corolário da maior relevância é que a legislação na prática dificulta a capacidade dos terminais em portos públicos de competir, pois burocratiza e centraliza as decisões quanto aos planos de desenvolvimento das Companhias Docas, e os processos de adequação e ampliação desses terminais. Ademais, a inclusão da capatazia na esfera do Ogmo reduz a competitividade dos portos públicos. Ao mesmo tempo, até pela sua natureza controversa, a nova Lei incentivou o debate sobre o futuro do setor portuário e vem forçando uma definição no status dos terminais, além de atrair novos atores a considerarem oportunidades de investimentos, inclusive em projetos greenfield.

Como avançar? Em primeiro lugar, o Governo Federal delegar – dar maior responsabilidade e meios - às Companhias Docas, particularmente para levar adiante seus PDZs (Plano de Desenvolvimento e Zoneamento). Os gestores devem ter metas claras, não estarem sujeitos à influência política, e terem autonomia e incentivos para atingi-las. Segundo, e como resultado, permitir que os terminais em operação possam competir; e eles o fazem ampliando a escala de suas operações, reduzindo custos e melhorando serviços por meio de novos investimentos. Contudo, investir é uma aposta no futuro. Prover maior visibilidade e previsibilidade é essencial para que os investimentos ocorram, e em tempo hábil. Terceiro, melhorar a infraestrutura de acessibilidade aos portos e de movimentação no seu entorno, reduzindo o congestionamento que atinge o paroxismo no auge da safra de grãos. Quarto, acelerar a aprovação de terminais de graneis sólidos e líquidos, quando estes não impõem custos elevados de congestão. E finalmente, assegurar aos portos o funcionamento dos órgãos anuentes essenciais ao seu funcionamento e que são de responsabilidade direta da esfera pública (a exemplo dos serviços de fiscalização sanitária, a cargo do Ministério da Agricultura).

Cláudio R. Frischtak

O primeiro dos grandes temas para o ano é o da **renovação dos contratos**. A nova Lei dos Portos, em relação aos contratos vigentes de arrendamento de terminais, estabeleceu que aqueles acordados antes do antigo marco regulatório, a Lei Nº 8.630/1993, não teriam direito à renovação; e aqueles contratos acordados depois de 1993, poderiam ser prorrogados desde que cumpram com os compromissos de modernizar e expandir as instalações portuárias.

- A nova lei ensejou uma forte resistência dos arrendatários com contratos anteriores a 1993, pois argumentam que têm direitos adquiridos relativos à prorrogação dos contratos. Na realidade, estes contratos deveriam ter sido adequados à antiga lei dos portos em até 180 dias de sua publicação, mas não o foi por omissão das partes, o que introduz um elemento adicional de complexidade na resolução deste impasse. Mais de vinte e cinco liminares foram concedidas e o processo se encontra – parcialmente – sub judice.
- No caso das empresas que detém contratos pós-1993, trinta pedidos de renovação já foram enviados à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) para antecipação na prorrogação dos contratos. A intenção dos arrendatários é garantir segurança jurídica para dar continuidade às suas operações e assegurar o tempo necessário para amortizar os investimentos.

Neste mês de janeiro, a ANTAQ, por meio da Resolução 3.320/2014, definiu os procedimentos para a elaboração dos projetos e recomposição do equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de arrendamentos das áreas e instalações nos portos organizados. A Lei 12.815/2013 autoriza os contratos de arrendamento fundados sob o antigo marco regulatório a terem sua prorrogação antecipada, desde que possuam previsão expressa para tal. Com esta regulamentação, passam a existir regras claras para guiar os processos de prorrogação de contratos, no caso daquelas áreas que possuem contratos vigentes e prorrogáveis. Assim espera-se que a SEP venha a tomar uma decisão desses pleitos possivelmente até meados do ano.

O segundo grande tema diz respeito aos **novos arrendamentos**. Em fevereiro de 2013, o governo anunciou que seriam arrendadas 159 áreas nos portos públicos, divididas em quatro blocos (Quadro 1). O número de áreas passíveis de serem arrendadas foi alterado nos blocos 1 e 2 devido ao acolhimento de propostas de terceiros durante as consultas públicas.

Quadro 1: Áreas passíveis de serem arrendadas*

Bloco 1		Bloco 2		Bloco 3		Bloco 4	
Porto	Áreas	Porto	Áreas	Porto	Áreas	Porto	Áreas
Santos/SP	9	São Sebastião	1	Maceió/AL	3	Rio Grande/RS	6
Vila do Conde/ PA	7	Salvador/BA	4	Suape/PR	6	Porto Alegre/RS	2
Santarém/PA	6	Aratu/BA	9	Recife/PE	4	Imbituba/SC	4
Belém, Miramar e Outeiro	9	Paranaguá/PR	10	Cabedelo/PB	8	Itajaí/SC	2
				Fortaleza/CE	2	São Francisco do Sul/SC	1
				Itaqui/MA	12	Rio de Janeiro/RJ	4
				Santana/ AP	1	Niterói/RJ	2
						Itaguaí/RJ	1
						Vitória/ES	9
						Manaus/AM	1
Total	29		24		36		32

*Este mapa de arrendamentos foi originalmente divulgado com números de áreas distintos. Esta versão foi atualizada com os últimos dados disponíveis.

- Em agosto de 2013, a Estruturadora Brasileira de Projetos (EBP) concluiu os estudos de viabilidade do primeiro bloco de terminais a serem licitados nos portos organizados - originalmente 52 áreas no Porto de Santos e no estado do Pará, nos portos de Belém, Miramar, Outeiro, Vila do Conde e Santarém. Programadas para serem licitadas ainda no ano passado, os investimentos teriam, a priori, taxa de retorno estabelecida em 7,5%. Em outubro, a TIR foi reajustada a 8% com o concomitante aumento dos prazos de arrendamento de 10 para 25 anos e o número de áreas reduzido a vinte e nove.
- Nos portos do bloco 1 – em Santos e no estado do Pará – o calendário das concessões não pôde ser cumprido devido, também, à imposição de 19 contestações pelo TCU aos estudos da Secretaria Especial de Portos (SEP) em Dezembro. O TCU impedia a SEP de lançar os editais antes de responder integralmente ao conjunto das recomendações. A SEP havia pedido reexame das contestações que sustentavam este condicionante e protocolou, no fim de janeiro, respostas a quinze delas; o TCU, até a presente data, ainda não se pronunciou.
- Igualmente, os estudos de viabilidade para os projetos de arrendamento do bloco 2 elaborados pela EBP sofreram contestação. Em Aratu (BA), Paranaguá (PR) e São Sebastião (SP), os projetos foram criticados por parte do empresariado que considerou que, se levados adiante, aumentariam os custos de operação dos terminais por serem subdimensionados. Em novembro de 2013, a União desistiu do projeto para o arrendamento do terminal multicargas no porto de São Sebastião e passou a usar o traçado da Companhia Docas. No porto paranaense, o plano de desenvolvimento e zoneamento desenvolvido pela Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA), em 2012, já se encontrava em fase de execução; a comunidade portuária alega que a EBP não levou em conta nenhum dos estudos realizados anteriormente.

- No caso do **Porto de Santos**, o governo pretende incluir na poligonal do porto organizado a região conhecida como Alemoa, ocupada por empresas privadas que detêm titularidade dos terrenos. Em concordância com a nova Lei dos Portos, essas áreas seriam incorporadas ao porto público por meio de um processo de desapropriação e posteriormente arrendadas por meio de um processo licitatório. O governo afirma que dá prioridade na incorporação da Alemoa por conta da saturação da capacidade do porto, melhorando o acesso rodoviário e ferroviário. As empresas atualmente instaladas na região vêm paralisando seus planos de expansão devido à incerteza de permanência no local e potencialmente aos maiores custos anuais com o arrendamento e ajuizaram ações para a anulação do processo, contestando a União.

O terceiro tema de grande relevância é o **dos investimentos em áreas greenfield** – novos portos e terminais.

- Em julho de 2013, **cinquenta novos terminais privados foram anunciados** sob a nova Lei dos Portos, dos quais nove já receberam **autorização da SEP** para serem instalados (Quadro 2). No caso do Porto Sul, a expectativa é que até junho seja finalizado processo licitatório pelo Governo da Bahia que definirá os sócios da SPE que ficará responsável pela construção, operação e exploração do TUP Porto Sul, em Ilhéus (BA). O governo da Bahia deverá ser sócio minoritário, com uma “Golden Share”, que garante determinados poderes de veto em decisões.

Quadro 2: TUPs que receberam autorização de instalação

TUP	Local	Investimentos previstos
Flexibrás Tubos Flexíveis	São João da Barra, RJ	R\$ 142,2 milhões
Saipem do Brasil	Guarujá, SP	R\$ 17 milhões
Fundação Municipal de Turismo	Porto Belo, SC	R\$ 1,75 milhão
Estaleiro Brasa	Niterói, RJ	R\$ 60 milhões
Clariant	Niterói, RJ	R\$ 23 milhões
Amaggi	Porto Velho, RO	R\$ 100 milhões
Bahia Mineiração	Ilhéus, BA	R\$ 898 milhões
TUP Porto Sul	Ilhéus, BA	R\$ 2,422 bilhões
Estaleiro Jurong	Aracruz, ES	R\$ 500 milhões.

Fonte: Diversas/Elaboração própria

- É esperado que a SEP anuncie **novas autorizações** de TUPs ainda no primeiro trimestre de 2014, nos estados do Pará (Barcarena, Itaituba e Juriti), Amazonas (três terminais em Manaus) e Rondônia (Porto Velho).
- No caso do Pará, divergências entre as empresas controladoras de TUPs e a prefeitura de Itaituba atrasaram os investimentos no **Rio Tapajós**. O governo exigiu que as oito empresas que pretendem construir estações de transbordo no rio – Bunge, Cargill, Hidrovias do Brasil, Unirios, Reicon, Chibatão Navegações, Cianport e Brick Logística – aplicassem parte do valor dos seus investimentos em ações ditadas pela prefeitura, em sua maior parte compensações

socioambientais. Agora, decididas as obrigações das empresas com o município, a maioria dos processos se encontra em fase de elaboração do estudo de impacto ambiental. Há, potencialmente, investimentos na ordem de R\$ 1,3 bilhão entre terminais e comboios.

- Finalmente, o Departamento Hidroviário do Estado (DH), em São Paulo, irá construir quatro **portos fluviais ao longo do rio Tietê** em Araçatuba, Piracicaba, Rubinéia e Salto. O objetivo é atrair mais cargas para a hidrovia Tietê-Paraná, que conecta Goiás, Mato Grosso, Mato Grosso do Sul, Minas Gerais e Paraná, os cinco maiores estados produtores de grãos do país. A concorrência pública para os estudos e projetos básicos aconteceu no último dia 29 e a previsão é de que as obras e arrendamentos comecem em 2015. O modelo de concessão e exploração ainda não foi definido.

Contato

Inter. B Consultoria Internacional de Negócios

Rua Barão do Flamengo, 22 sala 1001.

Rio de Janeiro, RJ, 22220-080.

Tel: +55 21 2556-6945

Fax: +55 21 2556-2950

katharina.davies@interb.com.br