

LEILÃO DE PORTOS SE TORNA 'NOVO NORMAL' E ATRAI R\$ 10 BILHÕES

(NOTÍCIA)

O setor portuário está avançando. Ao longo dos últimos cinco anos, vinte e nove arrendamentos de áreas portuárias foram leiloados. E a previsão para os próximos dois anos é de que mais trinta e um terminais serão oferecidos à iniciativa privada, segundo o secretário de Portos do Ministério da Infraestrutura, Diogo Piloni, o que aumentaria para R\$ 10,7 bilhões o compromisso total de investimentos em contratos nas áreas arrendadas.

Mais quatro terminais em portos organizados já têm licitação agendada para o dia 18 de dezembro: dois em Aratu (BA) para a movimentação de grãos e minérios, um de veículos em Paranaguá (PR) e um de granéis líquidos em Maceió (AL).

“Entramos em voo de cruzeiro”, afirmou Diogo Piloni, Secretário Nacional de Portos e Transportes Aquaviários do Governo de Jair Bolsonaro, ao Valor Econômico, conforme matéria publicada no site do jornal em 21/09/2020.

O Secretário informou que a equipe econômica deu sinal verde para que o valor de outorga pago pelos grupos vencedores nos leilões seja revertido diretamente, a partir de agora, em favor das autoridades portuárias (Companhias Docas). Esse mecanismo foi inaugurado na disputa por dois terminais de celulose em Santos (SP), em agosto, que rendeu R\$ 505 milhões ao caixa da Codesp.

Assim, o dinheiro não irá mais para a conta única do Tesouro Nacional, e poderá ser usado pelas próprias estatais na contratação de serviços como dragagem e na limpeza de passivos visando à privatização.

Os leilões de áreas em portos organizados são vistos pelo governo Bolsonaro como um exemplo de sucesso da continuidade de políticas públicas. Apenas nove arrendamentos haviam sido feitos nos dez anos anteriores ao novo marco legal, que entrou em vigência com a Lei 12.815, de 2013 (Lei dos Portos).

Os primeiros dois anos da nova legislação tiveram poucos avanços. Os estudos necessários para arrendar novos terminais só deslancharam quando foram para as mãos da Empresa de Planejamento e Logística (EPL), que hoje se dedica à formatação de concessões em transportes.

O consultor em logística, Bernardo Figueiredo, ex-presidente da EPL e responsável pelo primeiro plano de concessões lançado pelo Governo de Dilma Roussef, vê continuidade na política pública para o setor portuário. *“Existe uma pauta hoje que é mais ou menos óbvia. O governo Bolsonaro usufrui muito de processos que já estavam em curso e demoraram para chegar ao tempo de colheita, mas não há demérito nenhum nisso, pelo contrário”*, afirmou.

Figueiredo acredita que um dos eixos da Lei 12.815 – o fim das limitações para uso dos portos totalmente privados – *“tirou o estresse”* dos arrendamentos de terminais nos portos públicos. Antes, os privados tinham que movimentar majoritariamente cargas próprias e só podiam operar com cargas de terceiros como atividade complementar. Com a eliminação das restrições, absorveram o crescimento da demanda mais imediato e deram tranquilidade ao governo para conduzir os leilões.

“O lado positivo é que arrendamentos de terminais portuários viraram uma commodity, como concessões de rodovias. Ninguém discute mais se tem ou não que fazer. O lado negativo é que, no desenho dos novos contratos, nenhum terminal tem a escala mínima de movimentação de terminais na Europa ou Ásia.”

A evolução da agenda portuária, no entanto, tem ainda pontos pendentes. Um deles é o fim do Reporto – regime tributário especial que garante isenção de IPI e PIS/Cofins para a compra de máquinas e equipamentos, além de suspensão da

cobrança de Imposto de Importação sobre itens que não tenham similares nacionais – em 31 de dezembro de 2020.

O presidente da Associação Brasileira dos Terminais de Contêineres (Abratec), Sérgio Salomão, calcula que o término do regime aumentaria em cerca de 30% o custo dos investimentos pactuados em contratos. Um dos problemas é que todos os arrendamentos recentes, bem como estudos já concluídos, levam em conta a aplicação do Reporto.

A equipe econômica do governo prefere discutir a prorrogação de regimes especiais no âmbito da reforma tributária. Piloni diz que o Ministério da Infraestrutura não se opõe à ideia de aproveitar a reforma para fazer essas discussões, mas já chamou a atenção dentro do governo para o fato de que uma interrupção abrupta do Reporto em dezembro pode ser muito danosa ao setor. Por isso, sugere a prorrogação por mais dois anos.

Para o Tribunal de Contas da União (TCU), que concluiu uma auditoria operacional em maio, há outros obstáculos não resolvidos. “*O processo licitatório para arrendamento portuário é complexo, rígido e moroso*”, afirmaram os auditores. De acordo com eles, demora-se em média dois anos para completar-se o ciclo entre planejamento e contratação de novas áreas, enquanto em portos como o de Houston (EUA) “*a escolha do arrendatário ocorre em 90% das vezes dentro de um prazo entre quatro a oito meses*”.

A ABTP, associação que representa as principais operadoras de terminais portuários, entregou ao Ministério da Infraestrutura, no mês passado, uma proposta com várias sugestões de aperfeiçoamentos legais. Entre elas, mais flexibilidade para contratar mão de hoje e uma ampliação do escopo do Decreto dos Portos para renovações contratuais. O decreto assinado por Michel Temer em 2017 permitia prorrogações consecutivas, respeitando-se o prazo de 70 anos.

Após extenso debate, o TCU limitou essa possibilidade a terminais leiloados antes da assinatura do decreto. Agora, as operadoras de terminais licitados depois de 2017 pedem o mesmo tratamento, mas para isso seria necessário mudar a lei. *“Do ponto de vista jurídico, é possível. O que precisamos analisar é se seria oportuno”*, afirma o secretário Piloni, sem comprometer-se com mudanças.

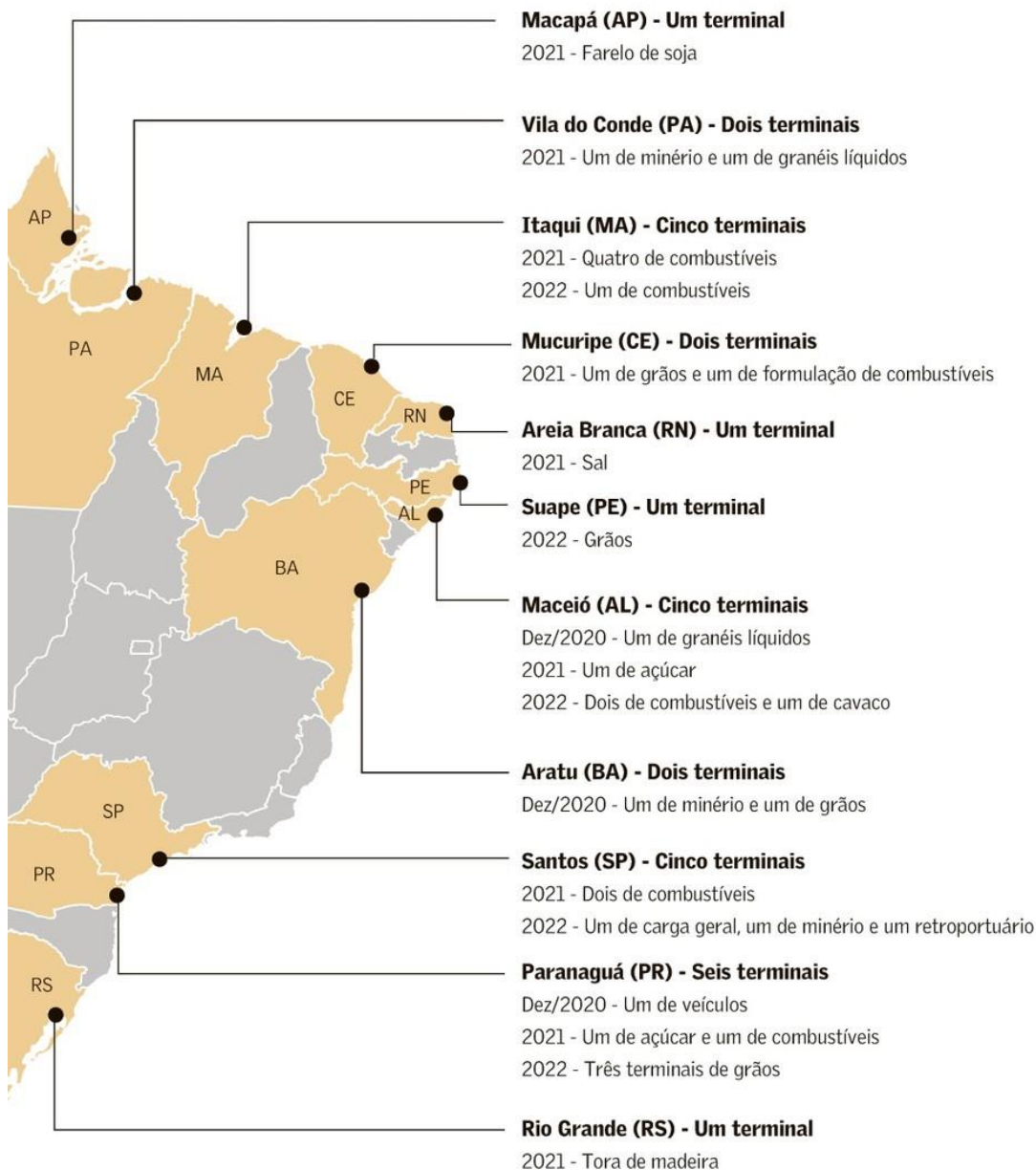
Cumprido destacar que a privatização das Companhias Docas, responsáveis pela administração do condomínio de terminais, iniciando pela Codesa, no Espírito Santo, também está avançando. Os estudos já estão praticamente concluídos e uma consulta pública deve ser aberta nas próximas semanas.

A princípio, haveria um modelo *“híbrido”* para a Codesa. A empresa seria privatizada e o novo dono ganharia uma concessão por 35 do Porto de Vitória, conforme revelou recentemente a secretária especial do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI), Martha Seillier, na *“Live do Valor”*.

Depois da privatização da Codesa, prevista para o fim de 2021, a ideia é privatizar também a Codesp – Santos e São Sebastião, ao longo de do ano de 2022.

Projetos na prateleira

Leilões previstos até o fim de 2022



Fonte: Ministério da Infraestrutura

REFERÊNCIAS:

- SOPESP – Disponível em: <https://www.sopesp.com.br/2020/09/21/leilao-de-portos-se-torna-novo-normal-e-atrai-r-10-bilhoes/>
- VALOR ECONÔMICO – Disponível em: <https://valor.globo.com/brasil/noticia/2020/09/21/leilao-de-portos-se-torna-novo-normal-e-atrai-r-10-bilhoes.ghtml>