

Novo Programa de Investimentos dos Portos

Dezembro de 2012

Brasileiros - Efeitos da MP 595/2012

O Governo Federal lançou o “Programa de Investimento em Logística: Portos” em 06/12/2012, quando apresentou as principais mudanças introduzidas pela Medida Provisória Nº 595, de 6 de dezembro de 2012, que institui um novo marco regulatório para os portos brasileiros. De acordo com o Governo, o novo programa deverá induzir investimentos de R\$ 54 bilhões até 2017 em concessões, arrendamentos e investimentos em Terminais de Uso Privativo (TUP).

As diretrizes do Programa são: (i) fim das barreiras à entrada; (ii) estímulo à expansão dos investimentos do setor privado; (iii) modernização da infraestrutura e da gestão portuária e (iv) aumento da movimentação de cargas com redução de custos. O Governo pretende retomar a capacidade de planejamento no setor portuário, com reorganização das instituições federais que operam no porto.

As principais mudanças no arcabouço legal anunciadas foram:

(i) Terminais de Uso Privativo (TUP): A partir de agora, os Terminais de Uso Privativo podem movimentar qualquer tipo de carga, sem nenhuma restrição. Acabou a distinção entre carga própria e carga de terceiros. Antes, os terminais privados estavam limitados a movimentar um pequeno percentual de cargas de terceiros. O modelo antigo criava distorções, a exemplo das exportações do agronegócio, que tinham que vender a produção aos operadores para ser considerada como carga própria.

(ii) Novos Portos Públicos – Construção e Concessão: A autorização para a construção de um novo porto somente será concedida se o mesmo estiver previsto no novo planejamento estratégico do setor, a ser elaborado pelo Governo Federal. Essa medida visa impedir a competição predatória entre os portos, evitando a construção de portos em locais próximos disputando as mesmas cargas. No modelo anterior, o governo não poderia negar oficialmente a autorização se o projeto atendesse aos requisitos ambientais.

O novo modelo regulatório prevê concessões para três novos portos públicos: Manaus, Porto Sul (Ilhéus) e Vitória. Os portos públicos existentes de Imbituba/SC e o porto de Malhado/BA serão licitados no próximo ano.

(iii) Concessão de Terminais em Portos Públicos: O Governo adotará os critérios de menor tarifa e maior movimentação de carga para a licitação ou relicitação dos terminais dos portos públicos organizados. Existem hoje 98 terminais em operação, separados em dois grupos de acordo com a data do contrato original. Um grupo de 55 terminais, cujos contratos de operação foram celebrados antes da Lei dos Portos de 1993 (Lei nº 8.630/93) e foram concedidos à iniciativa privada sem licitação, devem ser licitados no prazo máximo de seis meses a partir da data da publicação da MP 595/2012. O outro grupo de 43 terminais, cujos contratos de arrendamento foram celebrados após a Lei dos Portos e estão vencidos, poderão ser relicitados ou prorrogados, conforme o entendimento do Governo Federal.

(iv) Desburocratização: Com objetivo de agilizar o desembarço da carga portuária, será criada a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos - CONAPORTOS, sob coordenação da Secretaria de Portos da Presidência da República, com a finalidade de integrar as atividades desempenhadas pelos órgãos e entidades públicos nos portos e instalações portuárias, a exemplo da Polícia Federal, Receita Federal e Anvisa.

(v) Dragagem: Um instituto federal será criado para estudar e planejar a dragagem necessária em cada porto público organizado em operação, com o objetivo de instituir um sistema nacional permanente de dragagem.

(vi) Praticagem: Será criada a Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem, com objetivo de desburocratizar o trabalho e reduzir custos. O Governo Federal pretende ampliar o número de manobristas de navios, com a realização de concurso para Práticos, e estabeleceu a permissão para que comandantes brasileiros possam atuar como práticos. Por fim, a nova regra determina que embarcações de até 5 mil toneladas poderão entrar nos portos brasileiros sem a praticagem.

Impactos para os Portos Baianos

Além do anúncio da licitação da área destinada ao porto público organizado Porto Sul/Ilhéus¹, o pacote de medidas trará importantes mudanças para a operação e investimentos nos portos baianos. A seguir segue uma breve caracterização dos portos da Bahia e os principais impactos do novo marco regulatório.

Porto de Salvador

Apresenta características físicas de um porto urbano de concepção antiga, sofrendo pressão da expansão da cidade. Na maior parte do porto, as faixas de cais são estreitas, os armazéns são pequenos e a retro-área praticamente inexistente, além disso, não há acesso ferroviário, o tráfego de veículos pesados se mistura com o tráfego urbano, as áreas de armazenagem são pequenas para a demanda atual e a área de estacionamento para caminhões e veículos é insuficiente. Nos últimos anos, o TECON/Salvador tem realizado investimentos de modernização da área de contêineres, com aquisição de equipamentos e reconfiguração do cais de ligação para a navegação de cabotagem.

A nova regulamentação trará impactos importantes para o porto de Salvador. Alguns contratos anteriores à Lei dos Portos serão licitados. O grande impacto, no entanto, é que o novo marco regulatório permitirá uma maior agilidade ao processo de concessão de um novo terminal de contêineres, aproveitando o espaço da ponta norte do porto. Alguns investidores já manifestaram interesse pelo novo terminal.

¹O Complexo Porto Sul tem investimento estimado de R\$ 3,5 bilhões e terá a seguinte estrutura: Porto Público (PP) – constituído por terminais para armazenamento e movimentação de cargas diversas, edificações administrativas e operacionais; Zona de Apoio Logístico (ZAL) – área onde estarão os pátios de armazenamento de cargas e minério; Área de Proteção Ambiental (APA) – região destinada à proteção da diversidade biológica e à sustentabilidade do uso dos recursos naturais e um Terminal de Uso Privativo (TUP) para exportação de minério – destinado à exportação de minério de ferro da Bahia Mineração (Bamin).

Porto de Aratu

Possui equipamentos e infraestrutura deficientes para atender a maioria dos navios modernos, principalmente pela dificuldade de atracação. Os terminais estão com capacidade saturada desde 1996 e alguns operam com taxas de ocupação superiores a 70%, quando o índice máximo aceitável é de 65% e o índice indicador de ampliação de 45%. O efeito visível está no elevado número de dias de espera, que aumenta significativamente os custos logísticos. Mesmo com todos esses problemas, o Porto de Aratu tem vantagens em relação ao Porto de Salvador por ainda dispor de áreas para ampliação e por possuir acesso ferroviário. O acesso ferroviário, no entanto, precisa ser renovado, pois ainda opera em via singela, de bitola métrica, com um ramal interrompido nas imediações da portaria do porto.

O novo modelo traz impactos importantes para o porto de Aratu. Contratos de terminais anteriores à Lei dos Portos serão licitados. De modo mais específico, as medidas podem também trazer mudanças para empresas do Polo de Camaçari que operam carga própria no porto e têm contratos vencidos.

De acordo com o Governo Federal, os investimentos programados para os portos de Aratu e Salvador somam R\$ 3,055 bilhões até 2017.

Porto de Malhado

O porto de Malhado foi inaugurado na década de 70 com a finalidade básica de atender à exportação de cacau e suas atividades complementares, como a importação de fertilizantes e combustíveis. Com a crise na lavoura cacaueteira, o porto perdeu grande parte de suas operações, mas, no período recente, novas cargas foram atraídas, a exemplo das exportações de níquel da Mirabela.

Atualmente o porto sofre com o aprofundamento do calado, que envolve um problema técnico complexo, por conta da movimentação de areia no leito do mar e a erosão das praias do norte do município. Há grande expectativa quanto ao novo modelo anunciado para o porto, que passará para a iniciativa privada através de licitação em 2013. A movimentação de cargas com a privatização pode ser

ampliada por conta do potencial das operações de escoamento de minérios, celulose, carga geral e grãos, bem como pelo uso do porto para a navegação de cabotagem, utilizando as cargas das empresas do Polo de Informática de Ilhéus. Adicionalmente, o porto tem potencial para ampliar o receptivo de navios de cruzeiro. Inicialmente estão previstos investimentos de R\$ 100 milhões para a solução do problema do calado do porto.

Terminais de Uso Privado (TUPs)

O novo marco regulatório trará importantes mudanças para os TUPs da Bahia, abrindo a possibilidade de ampliação da movimentação de cargas de terceiros. Os principais TUPs da Bahia são: Terminal Portuário de Cotegipe, Terminal Marítimo Gerdau-Usiba, Terminal da Dow Brasil Nordeste, Temadre (Petrobras) e o Terminal da Ford.