

Omissão do governo paralisa investimentos

No final de agosto, um importante terminal portuário exportador de ferro-gusa o cais de Paul, em Vitória, operado pela Vale do Rio Doce - quase foi paralisado em decorrência da omissão do poder público diante de um impasse burocrático e da atual fragilidade do marco regulatório no setor de portos. Embora se tenha “apagado o incêndio” mediante uma autorização precária de funcionamento do Ministério dos Transportes, o problema permanece pendente e ameaça atingir outros terminais. Em Santos, o terminal da Cargill, que movimentava 7 milhões de toneladas de grãos por ano, também corre o risco de paralisação e pode suspender investimentos de US\$ 20 milhões na ampliação de sua capacidade.

O impasse envolve terminais portuários com contratos de adesão ou arrendamento anteriores a 1993 ano da promulgação da Lei de Modernização dos Portos (nº 8.630). A ANTAQ, que poderia ter resolvido esse problema, optou por baixar resoluções com o objetivo de alterar para pior cláusulas estratégicas dos contratos. Como as empresas titulares não aceitaram tais imposições, agora estão sendo punidas com a não prorrogação dos prazos contratuais. O Ministério dos Transportes informou à imprensa que os terminais que não tiveram seus contratos atualizados passarão por licitação, mas as Cias. Docas, a quem caberia conduzir esse processo, não têm tomado providências para isso em tempo hábil.

O pior de tudo é o descaso com que o poder público vem se conduzindo diante de uma questão que afeta

diretamente as exportações brasileiras. Há cinco anos a Vale do Rio Doce vinha solicitando ao governo que prorrogasse seu contrato para operação do terminal de Paul ou abrisse licitação para novo arrendamento. Nada foi feito e, dias antes do término do prazo, o Ministro dos Transportes decidiu pela extinção do contrato, determinando à Cia. Docas do Espírito Santo (Codesa) que passasse a operar o terminal um encargo que esta não tinha condições de assumir.

O resultado do imbroglio foi uma autorização emergencial e precária do Ministério, que mantém a Vale temporariamente como operadora mas não dá a menor segurança aos 54 exportadores que utilizam o terminal de Paul. A trapalhada governamental pôs em risco exportações de mais de 3 milhões de toneladas de ferro-gusa, que geram cerca de meio bilhão de dólares em receitas cambiais e significam a manutenção de 20 mil empregos diretos na indústria.

A ABTP vem defendendo, pública e insistentemente, o respeito aos contratos de arrendamento e de adesão vigentes no setor portuário, por se tratarem de instrumentos concebidos segundo os princípios da legislação em vigor (Lei nº 8.630) e firmados legitimamente entre o poder concedente governo federal e as empresas titulares de terminais portuários. A pretexto de “dar maior flexibilidade aos contratos”, a Antaq, por meio da Res. nº 274, pretende transformar prazos de 25 anos, prorrogáveis por igual período de acordo com a Lei, em prazos “indeterminados”. Este foi o principal motivo do impasse, pois se

estariam substituindo contratos firmados entre terminais e o Ministério dos Transportes por autorizações de caráter precário e discricionário, revogáveis a qualquer tempo, emitidas pela própria Agência. Aceitar isso seria institucionalizar a unilateralidade que a Antaq já vem há algum tempo praticando contra empresas que investiram na construção de seus próprios terminais e que arcam com todos os riscos econômicos inerentes à atividade.

A Cargill, cujo terminal movimentava 10% de todo o granel sólido exportado pelo porto de Santos, assim como a Vale, está ameaçada de não ter seu contrato de arrendamento renovado. O prazo vence em dezembro e o governo federal ainda não oficializou nenhuma posição sobre o assunto. Além dele e do terminal de Paul, há outros cinco terminais em situação semelhante, que certamente não irão concretizar seus planos de investimentos estão previstos US\$ 900 milhões até 2008- enquanto o poder público não lhes oferecer estabilidade contratual e segurança jurídica, requisitos indispensáveis para dar rentabilidade a qualquer empreendimento de infra-estrutura.