

# DANIEL GUNZBURGER\*

## Marco Regulatório Portuário

**E**m um país onde os gargalos de infraestrutura vêm afetando diretamente a atividade econômica, como, por exemplo, o setor do agronegócio, parece evidente que a atenção seja conferida às mudanças que viabilizem melhorias logísticas para escoamento da produção. Nesse contexto, entram os tão falados investimentos nas instalações portuárias nacionais, setor estratégico para a economia brasileira.

A recente Sessão Ordinária do Plenário do Tribunal de Contas de União (TCU), conforme anunciada pelos veículos de comunicação, traz de volta para pauta os tão discutidos e necessários investimentos no setor portuário brasileiro. Desde dezembro de 2013, quando o TCU sugeriu mudanças nas licitações para o arrendamento de instalações portuárias localizada dentro do porto organizado, esperava-se o fim dos entraves para viabilizar investimentos imaginados dentro do novo marco regulatório do setor portuário nacional, que tem como base a Lei

dos Portos (Lei nº 12.815, de 5 de junho de 2013).

Mesmo antes da divulgação do teor completo da decisão do TCU, pode-se conceber que algumas questões serão alvos de controvérsias. Um ponto relevante é o fato de os estudos técnicos e econômicos que subsidiaram a proposta de arrendamento levam em consideração algumas premissas adotadas há mais de 18 meses. Considerando que os critérios para a licitação utilizam conceitos, isolados ou combinados (i) financeiros, como menor tarifa e (ii) de eficiência, como capacidade de movimentação e menor tempo de movimentação de carga, tais premissas serão relevantes na análise dos participantes e para a definição dos vencedores.

Independentemente das controvérsias, o amadurecimento das regras que darão base ao processo licitatório traz a expectativa que novos blocos e arrendamentos sejam viabilizadas em outras regiões. Vale lembrar que tais licitações foram idealizadas como um dos pilares do novo marco regulatório que tem, dentre os objetivos, reduzir barreiras à entrada de participantes, via de consequência, aumentando a oferta de instalações portuárias e a quantidade de cargas movimentadas no Brasil.

Além de licitações de arrendamentos em portos organizados, a Lei dos Portos definiu novas regras para explorações dos Terminais de Uso Privado (TUP), com alterações significativas ao ordenamento anterior como (i) a criação de procedimento específico para requerimento



à Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), denominado de Anúncio Público, e (ii) a exclusão da obrigação anteriormente prevista de movimentação preponderante de carga própria em terminais privados, acabando com os limites à movimentação de carga de terceiro. Segundo informações da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR), desde a promulgação da Lei dos Portos, já foram autorizados mais de 30 TUPs, dentre novas autorizações e ampliações de terminais já existentes, totalizando uma previsão de investimento superior a R\$ 10 bilhões.

Adicionalmente, também já foi possível verificar acordos para prorrogação antecipada de contrato de arrendamento portuário, tal como ocorrido (i) em dezembro de 2014 entre Companhia Docas de São Paulo (Codesp) e a AGEO Terminais e Armazéns Gerais S.A. e (ii) em janeiro de 2015, entre a Secretaria de Portos e a sociedade ADM do Brasil Ltda., tendo a Codesp e a ANTAQ como intervenientes.

Tais prorrogações consistem em mecanismos previstos pela Lei dos Portos (art. 57) pelo qual os contratos de arrendamento em vigor, sob a Lei 8.630/93, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter suas prorrogações antecipadas desde que sujeito a expressa obrigação de realizar investimentos, elaborado pelo arrendatário e aprovado pelo poder público.

O que se pode observar é que o novo marco regulató-

rio de fato trouxe algumas regras que têm estimulado arrendatários a se interessarem pela prorrogação dos seus contratos, bem como o estudo sobre a implementação de TUPs que prestem serviços especialmente para terceiros. Também já pode ser observada movimentação relevante na adaptação de termos de autorização e contratos de adesão em vigor (art. 58 da Lei dos Portos). Contudo, não há dúvida que, para que os objetivos gerais da nova legislação sejam alcançados, é fundamental que tenhamos nos próximos anos um processo contínuo de licitações, trazendo regras fundamentadas em critérios objetivos que tragam a segurança jurídica para os investidores privados.

Aguarda-se, agora, as medidas a serem adotadas para licitação de áreas nos Portos de Santos e Belém, pelos quais alguns investidores privados já demonstraram publicamente interesse. O próximo passo será a revisão dos editais das licitações, elaborados levando em consideração as condições impostas pelo TCU para confirmar a existência de regras claras e objetivas que permitam a atração do maior número de especialistas nacionais e internacionais interessados e que, conseqüentemente, ampliem as alternativas e a eficiência no setor.

\*

DANIEL GUNZBURGER É SÓCIO DA ÁREA DE INFRAESTRUTURA E FUSÕES E AQUISIÇÕES DO ESCRITÓRIO TAUIL & CHEQUER ADVOGADOS