

Outorgas são legais, dizem empresários



Gabriel Ribeiro Vieira, diretor do porto de Itapoá: "Ninguém iria investir R\$ 500 milhões numa insegurança dessas" Os terminais privativos de uso misto que movimentam contêineres dizem que suas outorgas estão dentro da lei e que têm direito adquirido. "O Decreto 6.620 não pode retroagir. O que rege nosso contrato é a Lei dos Portos, que era a legislação em vigor à época da assinatura, e que não estabelece proporcionalidade de cargas", diz o diretor-superintendente do porto de Itapoá, Gabriel Ribeiro Vieira.

"Nós somos legalistas. Ninguém iria investir R\$ 500 milhões numa insegurança dessas", diz, referindo-se ao

aporte feito no terminal de Itapoá. Para Vieira, quanto maior o número de terminais, maior a concorrência e menor o custo para o usuário. Sobre o argumento de que o "espírito" da Lei dos Portos era que os terminais privativos de uso misto prestassem serviço a terceiros apenas de forma complementar, Vieira sustenta que, se o legislador pensou assim, não escreveu. "Aí nós vamos entrar numa ciranda jurídica. Talvez em 1993 ninguém tivesse prestado atenção no contêiner."

Um dos acionistas do empreendimento de Itapoá é a Portinvest, composta majoritariamente com capital do grupo BatiStella, produtor de derivados de madeira. "A madeira da BatiStella não era suficiente para justificar o porto e nem precisava ser", sustenta Vieira. "A Abratec alega concorrência desleal porque temos custos inferiores, mas esquecem que os terminais públicos se beneficiaram de uma infraestrutura portuária que já existia, pela qual pagaram um ágio. A minha estrutura é do zero."

Segundo o executivo, o Tecon Santa Catarina (porto de Itapoá) está conversando com o Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo) para contratação de portuários. "Já tivemos várias reuniões. Não há nada decidido, mas entendemos como boa política tentar chegar a um denominador comum."

O presidente da Emraport, Francisco Nuno Neves, diz estar confiante "de que a legislação vigente será cumprida". O terminal em construção no porto de Santos está recebendo investimento de R\$ 2,3 bilhões para movimentar contêineres, granel líquido e carga geral. "Recebemos a autorização da Antaq antes da nova regulamentação, o Decreto 6.620 tem de ser aplicado para os terminais posteriores a ele."

Neves avalia que os terminais de uso público "talvez estejam com medo da concorrência, de mais gente no mercado". Também a Emraport assumiu compromisso público de que va contratar mão de obra do Ogmo. Segundo Neves, seria importante ouvir os clientes que dependem dos terminais. "Quantos navios estão parados em Santos?", pergunta.

Elias Gedeon, diretor-executivo do Centro Nacional de Navegação (Centronave), diz que o comércio exterior está enfrentando "um sério gargalo por falta de infraestrutura adequada nos portos". Os navios das companhias associadas ao Centronave ficaram mais de 3 mil dias à espera de atracação e embarque e desembarque nos portos brasileiros em 2010.

“Achamos que o governo está ciente do problema, mas não podemos perder de vista que temos que aumentar os investimentos na infraestrutura portuária, sob risco de um colapso”, diz Gedeon. Segundo ele, nos últimos dez anos, no porto de Santos, o volume de contêineres aumentou 215%, contra um salto de 23% no comprimento acostável nos berços de atracação e 20% na área alfandegada dedicada. "O mercado estima que os sobrecustos totais de atrasos em Santos podem ser estimados em US\$ 95 milhões/ano, ou US\$ 73/contêiner cheio, valor que representa parte significativa dos fretes."

Dois dos principais armadores associados ao Centronave são sócios dos terminais privados de Itapoá (Hamburg Süd / Aliança) e Portonave (MSC). Procurada, a direção da Portonave disse que só se manifestaria após o julgamento do TCU. (FP)

Veículo: Valor Econômico
Data: 21/02/2011