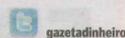


# Economia.

**Concurso: salário de até R\$ 6,2 mil no IPAJM**  
Pág. 34

EDITORA:  
**ELAINE SILVA**  
ecferreira@redgazeta.com.br  
Tel.: 3321.8327  
gazeta.com.br/dinheiro



LEI SÓ NO PAPEL

## PORTOS OS NÓS QUE NÃO DESATAM



### Excesso de burocracia trava arrendamentos e operações

/// RITA BRIDI  
rbridi@redgazeta.com.br

A nova lei dos portos, número 12.815/2013, publicada em junho último, está perto de completar um ano, mas a essência centralizadora e o excesso de burocracia embutidos em seus artigos e parágrafos estão travando os resultados para o setor portuário, que há décadas luta para sobreviver aos insolúveis gargalos.

Um exemplo de como a centralização e a burocracia estão amarrando as ações da nova lei é o cronograma dos arrendamentos de áreas portuárias no país. Em levantamento inédito, listamos 10 áreas no Porto de Vitória (no quadro ao lado) que estão à espera de novas licitações. A falta do processo inibe investimentos, impedindo geração de empregos. Também prejudica quem já está instalado hoje e que teme futuramente ter

que sair do local em que já investiu, recorrendo à Justiça para permanecer.

Só para se ter uma ideia da burocracia, as audiências públicas para o arrendamento das áreas do bloco 1 (São Paulo e Pará) foram marcadas para os meses de agosto e setembro de 2013. Nada foi feito. O modelo de edital ainda está em análise no Tribunal de Contas da União (TCU) e não se sabe ainda quando será liberado. Depois é preciso realizar as audiências públicas, publicar os editais e realizar os leilões. As áreas portuárias do Espírito Santo estão no bloco 4.

A Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa) tem várias áreas que já poderiam ter sido arrendadas, mas depende de autorização da Secretaria Especial de Portos (SEP) e da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). E com a nova modelagem ainda em

análise no TCU não se sabe quando os leilões poderão ser realizados.

#### CENTRALIZAÇÃO

O superintendente geral da Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa), Marcus Zanotti Brecciani, diz que a nova lei trouxe avanços, mas não esconde seu poder centralizador. As companhias docas, explica, perderam o poder de decisão, que ficou centralizado na SEP e na Antaq. Os estudos de viabilidade de áreas, antes feitos pelas companhias docas, agora serão feitos pela Empresa Brasileira de Projetos (EBP) e encaminhados para a SEP.

Um exemplo de aumento da burocracia é a necessidade de a SEP autorizar a realização de arrendamento de determinada área e depois transferir para a Antaq o andamento do processo. Pela lei anterior, as compa-

nias docas eram responsáveis pelos leilões de arrendamento, desde que autorizadas pela Antaq.

A subsecretária de Comércio Exterior e Relações internacionais, Mayhara Chaves, destaca que a centralização de informações na SEP e Antaq reduz a autonomia das companhias docas e o porto perde agilidade nas decisões. Por outro lado, a centralização das informações na SEP ajuda no planejamento nacional das ações.

Para o presidente da Intersindical da Orla Portuária, José Adilson Pereira, há pontos positivos e negativos na nova lei dos portos para os trabalhadores. A reclamação maior é a centralização, em Brasília das decisões, que reduziu o poder do Conselho de Autoridade Portuária (CAP). “Perdemos autonomia e agilidade. Com isso, os atores locais não participam com caráter deliberativo”.

#### OS PRÓS E OS CONTRAS

##### Pontos positivos

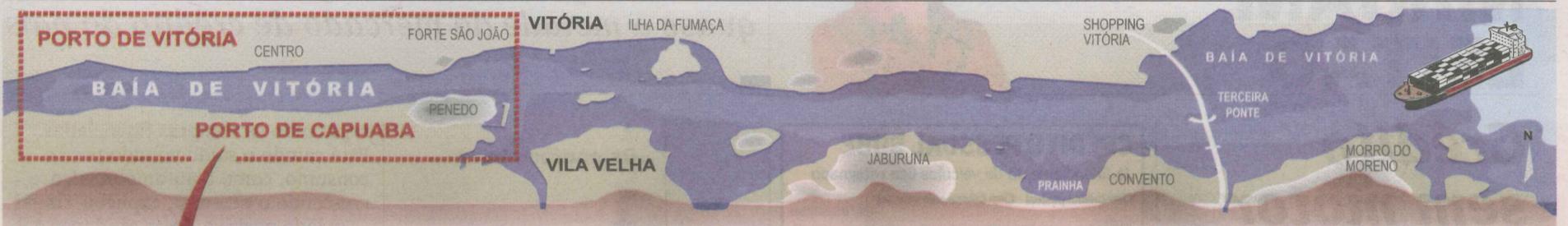
- Terminais privados podem movimentar cargas de terceiros. Com isso, o setor pode ficar mais ágil e competitivo.
- Expectativa de investimento para novos terminais privados
- A centralização das informações, por outro lado, facilita o planejamento nacional das ações da política portuária.
- Os trabalhadores portuários passam a ser categoria diferenciada.
- Garantia de renda mínima nas convenções coletivas.
- O registro não é cancelado com a concessão de aposentadoria, e o portuário pode continuar a trabalhar, se quiser.

##### Pontos negativos

- Centralização das decisões na SEP e Antaq.
- Excesso de burocracia trava as decisões.
- Tira autonomia das docas e do conselho de autoridade portuária.
- O setor privado não pode ampliar investimento em área pública.
- Demora no lançamento dos editais para o arrendamento de áreas e terminais portuários.
- Abertura terminais privados para movimentação de cartas de terceiros pode prejudicar os que movimentam menor volume de cargas.
- Faculta os terminais privados de contratar quem não seja do Ogmo.

LEI SÓ NO PAPEL

TERMINAIS



Áreas portuárias que podem ser arrendadas no Estado, se a Lei dos Portos saísse do papel

**1 Terminal de Malte de Capuaba**

É usado pela Rhodes há mais de 20 anos para a importação de malte. A retroárea do berço 202 em Capuaba tem 4.150 m<sup>2</sup>. O prazo do contrato de uso termina em junho deste ano

**2 Terminal de Granéis Líquidos do Atalaia**

Utilizado pela antiga Nascon, hoje Liquiport, para a movimentação de soda cáustica. O contrato é de uso temporário. A área de 10 mil m<sup>2</sup> no cais deverá ser arrendada para uso de tancagem

**3 Terminal de Paul, berço 905**

Está alfundegado para a movimentação de ferro-gusa. A gestão é da Codesa, e a operação é feita por operador privado. A proposta da Codesa é fazer contrato temporário para que o berço seja usado também para atividade de offshore. A área total é de 12 mil m<sup>2</sup>



**4 Terminal Retroportuário**

A área de 9.180 m<sup>2</sup>, que é a retroárea principal de Capuaba, ao lado da Hiper Export, era utilizada pela Polimodal. Com a saída da empresa, a Hiper Export encampou o terreno no processo de arrendamento. É usada para a armazenagem de contêineres vazios, para o reparo desses materiais e também para o acondicionamento de cargas em contêineres que são exportadas

**5 Terminal Flexibras/Technip**

Com 89.255 m<sup>2</sup>, a área ocupada pela Flexibras desde 1985, no cais comercial de Vitória, abriga a fábrica de tubos flexíveis e a armazenagem das bobinas. O prazo inicial de arrendamento já foi encerrado, mas a empresa recorreu e fez acordo judicial, obtendo o direito de ocupação até 2016

**6 Retroárea de Capuaba**

Totaliza 150 mil m<sup>2</sup> e é a principal retroárea de Capuaba. É utilizada pela Codesa para o armazenamento de cargas. A proposta feita ao governo federal é dividir a área em três partes para serem utilizadas na armazenagem quando foi feito o arrendamento

**10 Terminal da Hiper**

Localizada na retroárea principal de Capuaba, a área de 74.232 m<sup>2</sup> é ocupada pela Hiper Export desde 1987, quando foi feito o primeiro arrendamento. O período do contrato terminou no último dia 1º, e a empresa conseguiu, na Justiça, mais 30 dias de prazo para permanecer no local. A companhia é responsável pela nacionalização de 34% das cargas containerizadas que chegam ao Estado

**9 Base de Granéis**

A área de 40 mil m<sup>2</sup>, também conhecida como a antiga área da Texaco, fica em Capuaba e não está em uso. A empresa Raizen já manifestou à Codesa o interesse em instalar uma base para armazenamento de combustível

**8 Terminal de Granéis**

Os 30 mil m<sup>2</sup> abrigam a base de tanques de granéis líquidos, de São Torquato. A área, que já foi utilizada pela Franel e TA Oil, está hoje desativada. A proposta da Codesa é de que seja arrendada para armazenagem de produtos não inflamáveis

**7 Terminal de Cereais**

Na área de 30 mil m<sup>2</sup>, na retroárea de Capuaba, estão os silos de armazenagem de trigo. O armazém horizontal foi preparado (impermeabilizado) para guardar fertilizantes