

DECISÃO DE DILMA

# Lei coloca em risco emprego de mil

**Veto a 13 pontos do projeto de lei do Marco Regulatório dos Portos ameaça a atividade de 5 grandes empresas da Grande Vitória**

Ana Eliza Oliveira  
Flora Viguini  
Felipe Brotto

Entre os vetos da presidente Dilma Rousseff ao marco regulatório dos portos está o que permitia às empresas que já ocupam áreas portuárias de renovar os contratos de concessão.

Com isso, pelo menos cinco empresas instaladas nas áreas de portos em Vitória e Vila Velha estão ameaçadas de deixar de exercer suas atividades. Se isso acontecer, a estimativa é que pelo menos mil trabalhadores que atuam nessas empresas percam seus empregos.

Na lista de empresas ameaçadas de fecharem as portas estão a Hiper Export, Flexibras, Liquiport, Rhodes e Polimodal. O veto ainda será analisado pelo Congresso, o que deixa as empresas em situação de "limbo jurídico" até lá.

Ocupando uma retroárea de 74.232 metros quadrados (m<sup>2</sup>) no Porto de Capuaba, a Hiper Export tenta por meio de uma ação judicial a adaptação do seu contrato à legislação vigente. Se obtiver sucesso, a empresa poderá operar no Estado por mais 22 anos, totalizando 50, desde sua fundação em 1987.

O diretor-superintendente da Hiper Export, Suedson Freira, resalta que a empresa poderá funcionar legalmente até o dia 31 de março, por meio de uma liminar da Justiça. Ele afirma que, se a empresa encerrar as atividades, cerca de 700 funcionários diretos e indiretos ficarão desempregados.

"Aguardamos para essa semana a decisão do agravo de instrumento que tramita no Tribunal Regional Federal da 1ª Região, em Brasília. A expectativa é de que a Justiça permita a adequação do contrato."

A Rhodes, que atua no ramo de armazenagem de grãos, localizada numa retroárea de 5 mil m<sup>2</sup> também do Porto de Capuaba, tem prazo de até junho deste ano para permanecer no local.

Segundo informações de bastidores, a empresa está avaliando a possibilidade de entrar com um processo judicial pedindo a renovação do contrato.

Se fechar as portas, 25 funcionários serão demitidos.

## IRREGULARIDADES

O superintendente da Hiper Export ainda resalta as irregularidades e os erros nos editais durante os processos de licitação de alguns portos brasileiros.

"Nos portos licitados, o processo está confuso, e o Tribunal de Contas da União já encontrou diversas irregularidades".



MOVIMENTAÇÃO DE CARGAS NO PORTO DE CAPUABA: empresas que ocupam áreas portuárias não poderão renovar os contratos indefinidamente

## As empresas Estão em Vitória e Vila Velha



### RHODES

- > **USADO** pela Rhodes há mais de 20 anos para importação de malte. A área ocupada em Capuaba tem 4.150 m<sup>2</sup>.
- > **O CONTRATO** termina em junho. A empresa estuda entrar com ação na Justiça para renovar.



### FLEXIBRAS

- > **A ÁREA** ocupada pela Flexibras desde 1985 no Porto de Vitória é de 89.255 m<sup>2</sup>.
- > **O PRAZO** inicial de arrendamento foi encerrado, mas a empresa conseguiu um acordo judicial, podendo ficar até 2016.



### POLIMODAL

- > **A EMPRESA OCUPA** uma área de 7 mil m<sup>2</sup> no Porto de Capuaba para armazenamento de grãos.
- > **O PRAZO** de utilização da área está quase no fim.

### PENEDO



### LIQUIPORT

- > **INSTALADA** numa área de 10 mil m<sup>2</sup> no cais, a empresa atua na movimentação de soda cáustica.
- > **A ÁREA** deverá ser arrendada para uso de tancagem.



### HIPER EXPORT

- > **A ÁREA** de 74.232 m<sup>2</sup> da Hiper Export é usada para armazenar cargas.
- > **O CONTRATO** vence na próxima 2ª feira e a empresa aguarda decisão da Justiça para continuar ocupando a área.

VITÓRIA

BAÍA DE VITÓRIA

PORTO DE VITÓRIA

CINCO PONTES

## ENTENDA

### Como era

- > **ANTES DA MUDANÇA** na legislação, quem fazia contrato de arrendamento e licitação com empresas que iriam ocupar as áreas portuárias era a Companhia Docas do Espírito Santo (Codesa).
- > **O FORMATO** e prazo do contrato eram definidos pela Codesa.
- > **O CONTRATO** de arrendamento para as empresas poderia ser de até 20 anos, com cláusulas renováveis para mais 20 anos.
- > **AO FINAL DO CONTRATO**, se fosse de interesse da empresa continuar ocupando a área, era preciso procurar a Codesa, que renovaria o contrato diversas vezes, sem limite de tempo.

### Como fica

- > **COM A MUDANÇA**, todos os contratos de arrendamento terão que passar pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e pela Secretaria de Portos. A Codesa não vai poder mais fazer o contrato.
- > **AGORA**, o prazo de duração do contrato pode ser de até 25 anos, podendo ser prorrogado por igual período.
- > **A RENOVAÇÃO** do contrato só vai ocorrer uma vez.
- > **ASSIM**, o prazo máximo que uma empresa poderá ocupar as áreas dentro de portos é de 50 anos.
- > **NA PRÁTICA**, a responsabilidade pelos contratos sai da Codesa para se tornar atribuição da Antaq e da Secretaria de Portos. Será assim em todos os portos.

## Economia

## DECISÃO DE DILMA

# Briga pode fazer Vila Velha perder R\$ 3,1 milhões ao ano

Além das demissões, se empresas instaladas no Porto de Capuaba fecharem as portas, arrecadação terá perda milionária no município

Ana Eliza Oliveira  
Flora Viguini  
Felipe Brotto

Se as empresas Hiper Export, Rhodes, Liquiport e Polimodal perderem de fato o arrendamento das áreas portuárias que ocupam no Porto de Capuaba, em Vila Velha, o município vai sofrer perda de R\$ 3,1 milhões por ano na arrecadação de impostos.

Segundo a Secretaria de Finanças de Vila Velha, em 2013 a Hiper Export pagou R\$ 2,3 milhões de tributos, enquanto a Rhodes contribuiu com R\$ 500 mil e a Liquiport, com R\$ 300 mil.

“O prejuízo é direto para o município, que terá grande perda de arrecadação. A mudança na legislação afeta também os empregos criados, uma vez que os funcionários serão demitidos”, afirma o secretário de Planejamento de Vila Velha, Antônio Marcus Machado.

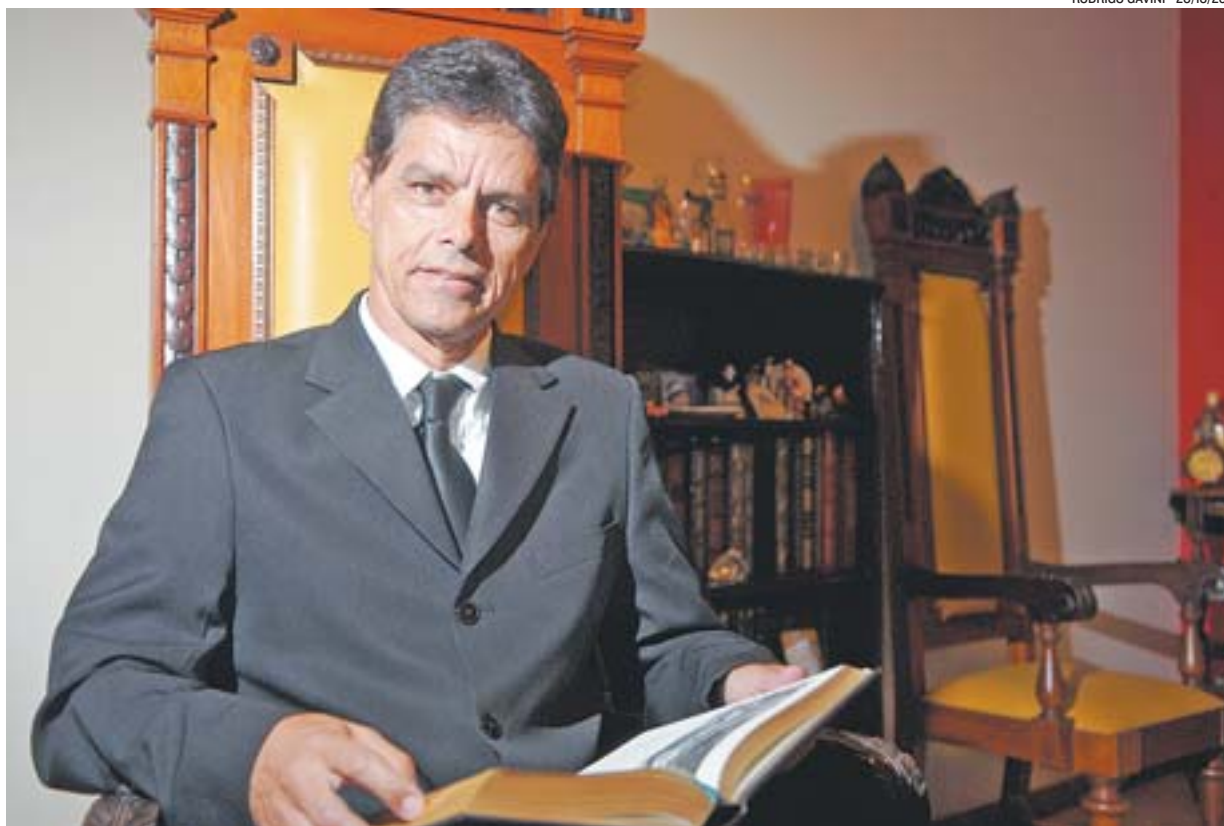
Ele ainda ressalta que a cadeia de empresas que foram atraídas pelas “gigantes do comércio exterior” pode deixar o município, o que vai causar ainda mais prejuízos para os cofres canela-verdes.

O secretário ainda ressalta que os processos de licitação são mais demorados, e que essa insegurança e demora da decisão final cria incertezas no mercado.

## PORTOS SECOS

A Associação das Empresas Permissórias de Regime Aduaneiro do Estado (Apra), que representa as empresas de portos secos, contudo, pede que a lei seja cumprida pela Justiça.

“Algumas empresas estão ope-



ANTÔNIO MARCUS ressalta que empresas atraídas pelas gigantes do comércio exterior podem deixar o município

rando ilegalmente. Prova disso é que algumas já sofrem processos administrativos pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Em outros casos, a renovação dos contratos é contestada pelo Ministério Público”, afirma a advogada da associação, Luciana Mattar Vilela.

O diretor superintendente da Hiper Export, Suedson Freira, ressalta que o interesse da Apra é estritamente comercial.

“Os portos secos nos veem como concorrentes e querem que a carga que nossa empresa armazena vá para o espaço deles. Mas uma vez que estamos amparados pela lei, não existe ilegalidade na nossa atuação”, afirmou.

O conflito entre a Apra e as grandes empresas que ocupam áreas portuárias envolve interesses no armazenamento das cargas que chegam pelos portos.

## Estado diz buscar solução

As empresas que trabalham nos portos prestam serviços de movimentação de cargas no local. Mas com o veto da presidente Dilma Rousseff a 13 pontos da Lei dos Portos, as empresas que já ocupam áreas portuárias não poderão renovar os contratos de concessão.



NERY DE ROSSI: “Alinhamento”

Dessa forma, a partir do momento em que essa área passa por novas licitações, assume uma empresa que pode ter uma maior competitividade no mercado, segundo o secretário de Desenvolvimento do Estado, Nery De Rossi.

Para De Rossi, o governo do Estado está trabalhando em conjunto com a União para encontrar alguma solução que adequa a legislação à necessidade do mercado.

“O governo do Estado está atento à mudança da legislação. O assunto já foi levado pelo governador Renato Casagrande ao ministro da Secretaria de Portos, Antonio Henrique Silveira, é de que as soluções serão encaminhadas buscando o alinhamento dos interesses do governo federal, dos estados e das empresas”, afirmou.

## OPINIÕES



“Mais uma vez o Estado pode sair perdendo. A decisão da presidente Dilma é um retrocesso”

Marcos Guerra, presidente da Fines



“A Lei dos Portos torna o mercado competitivo, e o porto continua recebendo incentivo”

Rose de Freitas, deputada federal



“Esse caso é igual ao dos royalties. Vamos lutar a favor do Estado do Espírito Santo”

Magno Malta, senador

## Assunto divide bancada capixaba

A bancada capixaba no Congresso Nacional diverge quanto ao veto da presidente Dilma Rousseff a 13 pontos da chamada Lei dos Portos.

O conflito de opiniões é, principalmente, no que se refere à renovação dos contratos de concessão às empresas que já ocupam algumas áreas portuárias no País.

Para o senador Magno Malta, a decisão da presidente Dilma foi antiética.

“No mundo dos negócios não se pode voltar atrás. Sobre a Lei Portuária, houve quebra de contrato, e isto é caracterizado como um procedimento antiético, salvo em casos de necessidades extremas. Tem que haver mais transparên-



CONGRESSO NACIONAL: análise

cia. Vou averiguar essa situação junto ao Senado e lutar em favor do benefício do Espírito Santo”, disse Malta.

Já para a deputada federal Rose de Freitas, a nova lei regulamentada

e oferece a livre concorrência para o setor portuário.

“O novo modelo concede uma vantagem ao governo, já que poderá fazer licitações para ter um preço melhor. Isso é muito interessante. Não acredito que isso vá diminuir a lucratividade e nem contribuir para o desemprego no setor”, defendeu a deputada.

A reportagem procurou o senador Ricardo Ferraço, para comentar o assunto, até o final da noite de ontem, mas o parlamentar estava em uma viagem diplomática ao Chile e não pode se pronunciar.

A deputada federal Ana Rita Es-gário também foi procurada, mas até o fechamento desta edição não deu retorno.

## ANÁLISE

### “Atinge-se a transparência com negociação clara”

Não é somente por meio da licitação que se atinge a transparência, a legalidade, a moralidade, mas sim com uma negociação clara. Por isso, faltou pragmatismo.

Segundo um levantamento realizado em 2012, as empresas que ocupam áreas portuárias estariam hoje com um plano de investimento de R\$ 11 bilhões se houvesse uma decisão prévia.

Isso mostra que não adianta querer um investimento imediato no setor portuário através de novas licitações.

Wilten Manteli,  
diretor-presidente da Associação  
Brasileira dos Terminais Portuários

A presidente Dilma Rousseff não acolheu o pleito de terminar as adaptações com o veto, mas o Congresso entendeu que é um direito das empresas.

Com o veto da Presidente, será necessário licitar e vencer todos os prazos que a licitação traz.

Análise de projetos, obras, compra de equipamentos, quanto tempo levará para novos terminais comecem suas operações? Em torno de 3, 4 ou 5 anos, pois são muitos os órgãos que participam das análises das obras.