

Governo suspende leilão para arrendamento de terminal portuário no PA

O governo anunciou na noite de ontem, segunda-feira, a suspensão do leilão de arrendamento de área para um terminal de fertilizantes no Porto de Santarém (PA). A licitação estava marcada para a próxima sexta-feira.

Os certames de outros cinco terminais portuários para grãos no Pará — em Barcarena, Santarém e Outeiro — já haviam sido adiados na semana passada. Fortes dúvidas pairavam no mercado sobre a existência de interessados.

“A modelagem dos editais deverá ser ajustada com o objetivo de melhor atender à demanda atual”, informa uma nota divulgada pelo Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil. Não foi divulgada nova data para o leilão.

A suspensão revela uma atitude de cautela do governo, que preferiu não assumir o risco de uma disputa sem propostas. O setor privado vem pedindo mudanças nas regras. O leilão deveria ter ocorrido originalmente em março, ainda na gestão da presidente afastada Dilma Rousseff, e foi adiado por causa das incertezas políticas.

Fonte: Valor Economico/Daniel Rittner

Comentário:

Em dezembro de 2012, com a edição da Medida Provisória nº 595/12, a então Presidente da República, Dilma Rousseff, anunciou um audacioso pacote de viabilização de investimentos em concessões portuárias, os quais giravam em torno de mais de 60 bilhões de reais.

Com a conturbada conversão da referida MP 595/2012 na Nova Lei dos Portos, nº 12.815/2013, em 5 de junho de 2013, é que foi iniciada a tentativa de concretização do referido pacote de concessões, culminando na edição do Decreto nº 8.033, de 27 de junho de 2013, que veio a regulamentar o procedimento e as diretrizes das licitações referentes às concessões e arrendamentos portuários.

Assim que entrou em vigor, houve uma rápida movimentação do Governo Federal para circular os certames licitatórios na praça, o que acabou por gerar alguns questionamentos do Tribunal de Contas da União – TCU acerca da modelagem e dos estudos de viabilidade encomendados às pressas pelo Governo Federal. Os questionamentos se desdobraram em vários outros e os leilões acabaram atrasando, de modo que somente em dezembro de 2015 foram realizados os primeiros leilões, sendo este primeiro bloco de leilões voltado para terminais localizados no Porto Organizado de Santos/SP.

Após o primeiro Bloco de licitações em Santos, foi dado seguimento, por meio da Secretaria de Portos da Presidência da República – SEP/PR, ao bloco seguinte de licitações previstas. Em janeiro de 2016, foram publicados editais dos leilões de arrendamento para terminais portuários no estado do Pará, com diversas áreas, principalmente com foco na movimentação de grãos, sendo colocadas em disputa nos

leilões. A meta era justamente a tentativa de reaquecer a economia brasileira e atrair investimentos estrangeiros para impulsionar o desenvolvimento do setor de infraestrutura e logística do país.

Após muitas idas e vindas advindas do conturbado cenário político que vive o país, bem como do cenário de crise econômica existente, as licitações referentes aos Terminais do Pará foram esvaziadas por falta de concorrentes, como foi o caso do Terminal de granéis sólidos vegetais de Vila do Conde-PA, e, portanto, adiadas algumas vezes com vistas a reelaborar o sistema de concorrência, a fim de atrair mais o investimento privado, culminando na remarcação para o próximo dia 10.06.2016, sexta-feira, o qual ocorrerá na sede da BM&BOVESPA, em São Paulo.

Seriam licitadas seis áreas, sendo cinco destinadas à movimentação de granéis sólidos vegetais e uma à granéis sólidos minerais. Os lotes se encontram nos portos paraenses de Santarém – um lote para fertilizantes e outro para grãos; de Outeiro – três áreas para grãos; e de Vila do Conde – um terminal também para grãos, contudo, mesmo com esforço da ANTAQ e SEP para melhorar a atratividade dos referidos leilões portuários, novamente os mesmos foram cancelados e agora aguardam nova remarcação pela ANTAQ/SEP.

Para se adentrar no mérito dos referidos leilões, cumpre delinear os pontos em que a ANTAQ modificou a sistemática, com vistas a buscar uma maior atração de investimentos privados. Foram basicamente 3 mudanças mais importantes. Primeiramente, houve a possibilidade de parcelamento do valor de outorga cobrado do licitante vencedor, com a possibilidade de haver o pagamento de 25% do valor antes da celebração do contrato e o sobressalente podendo ser pago em até 5 parcelas anuais, devidamente atualizadas pelo IPCA.

Outra mudança significativa identificada foi o aumento do prazo, de 43 para 60 dias, entre publicação do Edital e apresentação dos documentos relacionados a proposta, garantia e habilitação, e, por fim, o Poder Público cedeu e aumentou de 180 para 360 dias a sua responsabilidade por passivos ambientais não conhecidos, tentando passar maior segurança ao investidor.

No caso específico de uma das áreas incluídas nos leilões em referência, qual seja a do Terminal de granel sólido vegetal de Outeiro-PA, foi criada uma sistemática diferenciada, com o objetivo de aumentar o número de competidores e mitigar eventuais riscos do investimento.

Para tanto, foi criada no edital uma sistemática no sentido de se estabelecer um Comitê de Implantação de Projetos, o qual irá se relacionar com os eventuais arrendatários vencedores do certame. Para cada arrendatário vencedor, na proporção de um terço, foi estipulada a obrigação de investir conjuntamente em proveito dos três arrendamentos existentes em Outeiro. Por outro lado, um arrendatário não será responsável pelos atos dos outros.

Foi estabelecida, ainda, previsão de revisão extraordinária contratual nas hipóteses de inadimplência em relação aos investimentos conjuntos ou de arrendamento de apenas um dos terminais, situação que permite até rescisão de pleno direito do contrato.



MATTOS ENGELBERG

— A D V O G A D O S —

O que se denota é que os leilões de terminais portuários no Pará têm sobre si a expectativa de acelerar a expansão do setor no país. A concretização da iniciativa tem como ambição terminar com o monopólio de escoamento de grãos no país, que hoje ocorre apenas nas regiões sudeste/sul, bem como atrair novas cargas e diminuir o preço do negócio aos usuários, permitindo melhores soluções logísticas e maiores capacidades de exportação.

Após esses leilões dos portos do Pará, há a expectativa de licitações de outras 64 áreas, contemplando 93 terminais que a Secretaria de Portos e a ANTAQ, antes das mudanças da Secretaria de Portos da Presidência da República para o Ministério dos Transportes. Essa mudança modificou um pouco a estrutura do Poder Concedente, mas até o momento não houve qualquer indício de que seria mudada a sistemática das licitações portuárias.

De fato, o que se percebe é que diante de tantas denúncias e tantas incertezas, mesmo com o “melhoramento” das condições dos leilões portuários pela ANTAQ, o que se observa é um receio do setor privado em investir nos projetos que necessitem de participação do Poder Público. O fator da crise vem dificultando a iniciativa privada em aderir aos referidos leilões, ocasião em que ainda remanesce pleito dos investidores privados em maiores melhorias e menor participação estatal no setor.

Fonte: Mattos Engelberg Advogados

Comentário: Bruno Guerra N. da C. Frota