

PORTOS E LOGÍSTICA (/NOTÍCIAS/PORTOS-E-LOGÍSTICA) Quinta, 11 Janeiro 2018 12:00

Disposição e cautela (/noticias/portos-e-logistica/42201-disposicao-e-cautela)



Aportes privados no setor portuário esbarram no tempo de licenciamento e na instabilidade regulatória e econômica

- O Brasil tem uma carteira de projetos no setor portuário que aguarda o momento certo para sair do papel. Analistas dizem que os investidores privados nacionais e estrangeiros estão com apetite para investir em terminais de uso privado (TUP) e em arrendamentos. No entanto, o decreto 9.048/17, que atendeu a alguns pleitos antigos dos empresários, não é suficiente para dar a segurança jurídica que os investidores esperam. Os leilões não conseguiram deslanchar e grande parte dos investimentos é feita fora do porto organizado. O tempo de licenciamento ainda é apontado como um dos maiores entraves à viabilidade dos projetos.

A Associação de Terminais Portuários Privados (ATP) classifica o Decreto 9.048, o novo marco regulatório do setor, como positivo, porém entende que ele atendeu mais a questões dos arrendatários do que dos autorizatários. Para a ATP, o decreto foi importante ao permitir aos TUPs ampliações superiores a 25% de suas áreas. A associação pleiteava segurança para os contratos de adesão e a redução de burocracia. Os representantes de TUPs dizem que o decreto anterior e resoluções da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) haviam dificultado os anúncios públicos, na medida em que esses processos, que poderiam sair em dois ou três meses, estavam levando mais de 15 meses.

A ATP destaca que a Lei 12.815/13 e o Decreto 8.033, anterior ao Decreto 9.048, trouxeram custos com seguros e com o pagamento pelo espelho d'água. Com o novo decreto, os TUPs conseguiram evitar a cobrança de seguro, mas não o pagamento do espelho d'água, que envolve o Ministério do Planejamento e a Secretaria de Patrimônio da União. "No decreto, nós (TUPs) conseguimos resolver muitos dos nossos problemas", destaca o presidente da entidade, Murillo Barbosa.

Ele afirma que, no setor de portos, o segmento de terminais de uso privado é o que mais vem investindo nos últimos anos. Os TUPs representam cerca de dois terços da movimentação no cenário portuário brasileiro. Os associados da ATP representam 60% desses ativos. De acordo com a ATP, desde a lei 12.815, os projetos de TUPs saltaram de 130 para 196 — alguns deles estão em desenvolvimento ou construção. Com aproximadamente 50 em análise, a associação entende que esse número possa chegar a 240 TUPs nos próximos anos. No entanto, isso vai depender de segurança jurídica e da revisão do processo de licenciamento ambiental, que hoje demora uma média de três a oito anos para ser concluído.

O tempo de licenciamento adia o início da construção e da operação. A Antaq exige o Termo de Referência (TR) dos projetos, que é um documento preliminar com orientações do órgão ambiental para obtenção da licença prévia (LP). Mas o rito completo de licenciamento envolve também a obtenção pelo empreendedor das licenças de instalação (LI) e de operação (LO), incluindo a realização de audiências públicas.

A ATP entende que o licenciamento é um desafio para qualquer investimento em infraestrutura no Brasil. Barbosa lembra que há projetos de lei, motivados pela área empresarial, que tentam criar regras para órgãos ambientais serem mais céleres. “Mas ainda não vemos resultado prático. Temos que trabalhar no compromisso entre empreendimento e a proteção ambiental para tornar mais célere isso. O Brasil precisa resolver essa questão do licenciamento ambiental”, diz Barbosa.

Entre os principais investimentos recentes em TUPs está o terminal greenfield Porto Pontal, em Paranaguá (PR), que vai operar contêineres. A ATP também destaca entre seus associados aportes para ampliações no Porto Itapoá (SC) e na Portocel (ES). Com ampliação de escopo da Embraport (SP), que passará a exportar celulose, o terminal santista também terá incremento na movimentação.

O projeto do Porto Pontal está com início das obras previsto para o segundo semestre de 2018. Patrício Júnior, CEO do terminal, explica que o Porto Pontal detém todas as licenças para obras da fase atual. Ele acrescenta que as licenças de operação sairão até 2020, quando o terminal ficar pronto. A previsão de início de operação do complexo é junho de 2020, mas o objetivo é tentar adiantar essa data o máximo possível.

Inicialmente, Porto Pontal será um terminal de contêineres e cargas pesadas. Patrício Júnior destaca que o terminal vai ser equipado com guindastes de pórtico montados sobre trilhos, equipamentos adotados em grandes terminais europeus. Os investimentos totais previstos para o projeto são da ordem de US\$ 500 milhões e o terminal vai ocupar um espaço de mais de 625 mil metros quadrados. O grupo JCR é o acionista majoritário do terminal, situado na entrada da Baía de Paranaguá. O Porto Pontal ficará a uma distância de 23 quilômetros do alto-mar. Com cais de mil metros e três berços para atracação simultânea de navios, a profundidade permanente do terminal será de 16 metros.

Em novembro de 2017, o Porto de Itapoá colocou em operação a primeira etapa de seu projeto de expansão, iniciado em 2016 e que tem prazo total de cinco anos. O pátio de manobras ganhou 60 mil metros quadrados nessa fase e, até o fechamento desta edição, a administração do porto aguardava o licenciamento para que essa nova área entrasse em operação. Até maio, o pátio deve ser estendido em mais 40 mil metros quadrados, totalizando 250 mil metros quadrados. Nesse período, Itapoá também espera concluir a primeira etapa do projeto com a extensão do píer de atracação, que passará dos atuais 630 metros para 800 metros.

A expectativa é que o Porto Itapoá tenha capacidade para movimentar 1,2 milhão de TEUs já em 2018. “Hoje, o nosso movimento está na casa dos 550 mil TEUs/ano. Começamos a operar em junho de 2011 e já somos o sexto terminal do país em movimentação de contêineres”, destaca a empresa. A administração espera que essas novas áreas estejam com todas as licenças concluídas e em operação até o final do primeiro semestre de 2018. No total, o projeto de expansão tem investimentos da ordem de R\$ 1 bilhão. As obras estão a cargo da construtora Piacentini Tecenge do Brasil (Piatec).

O Porto Central (ES) e a Brasil Sul são potenciais projetos portuários privados. Barbosa, da ATP, diz que esses são dois projetos dentro do conceito de “complexos portuários privados”, semelhante ao modelo Porto do Açu (RJ). Em março de 2017, a administração do Porto Central assinou com a Antaq o contrato de adesão para início das obras do complexo industrial portuário a ser instalado no município de Presidente Kennedy (ES).

Os investimentos previstos para o projeto são da ordem de R\$ 5 bilhões, e está previsto um investimento de R\$ 3,5 bilhões para a primeira fase. O empreendimento aguarda licença de instalação do Ibama que também autoriza o início das obras do porto. Os gestores estão em busca de aprofundar e ampliar os acordos comerciais. “A previsão é receber a licença de instalação em breve e, com isso, podemos iniciar a fase de planejamento e preparação para início das obras, que estão previstas para o segundo semestre de 2018”, informa o Porto Central.

O conceito do Porto Central é de um complexo industrial portuário de classe mundial, que buscará oferecer padrões de confiabilidade, eficiência e competitividade nos mesmos níveis do Porto de Roterdã, na Holanda, sócio do projeto. No modelo de condomínio portuário, o Porto Central é responsável pela construção, manutenção e administração da infraestrutura portuária, terrestre e de utilidades. Os gestores do projeto alugarão áreas para que os clientes possam implantar, construir e operar suas respectivas indústrias e terminais. De acordo com a administração do projeto, esse modelo reduz o investimento global e os custos operacionais para os clientes.

Em setembro, o Porto Central entregou ao órgão ambiental estudos e informações complementares solicitados para a liberação da licença. Em novembro, um decreto presidencial declarou o projeto como obra essencial de infraestrutura de interesse nacional e de utilidade pública para fins de supressão de vegetação na área do empreendimento. Entre outubro e novembro, o Ibama também autorizou o início dos levantamentos da fauna terrestre. Em dezembro, foi emitido decreto estadual de utilidade pública para fins de supressão vegetal nas áreas e atividades destinadas à implantação e à construção do sistema de abastecimento de água. O empreendimento já detém outorga de direito de uso dos recursos hídricos do Rio Itabapoana expedida pela Agência Nacional de Águas (ANA).

A previsão é iniciar a operação da primeira fase do porto em 2021. O Porto Central abrigará diferentes terminais portuários, dentre os quais granéis líquidos, com atividades de petróleo e derivados de petróleo, incluindo transbordo em área abrigada, serviços de tancagem e de apoio offshore. O porto também terá terminais para movimentação de carga geral, contêineres, granéis agrícolas e um terminal de GNL (gás natural liquefeito) e termelétricas. Além disso, o Porto Central está desenvolvendo uma Zona de Processamento de Exportação (ZPE) para a implantação de indústrias voltadas ao processamento de bens e serviços para a exportação.

O Porto Brasil Sul (PBS), em fase de licenciamento, pretende tornar-se um dos maiores multicargas do país. Localizado em São Francisco do Sul (SC), o empreendimento prevê a instalação de sete terminais e oito berços de atracação, com movimentação projetada de 20 milhões de toneladas/ano. O conceito é de um hub port para o Mercosul com capacidade para receber, em médio prazo e após a adequação do canal de acesso, navios da classe Post Panamax, com até 18 mil TEUs e 220 mil toneladas. O projeto é uma iniciativa da WorldPort, empresa especializada em projetos de infraestrutura de transporte de cargas.

O sócio da consultoria TerraFirma, Marcos Pinto, observa falta de demanda e excesso de projetos. Ele lembra que o setor portuário teve uma explosão nos últimos anos, mas hoje existem terminais com falta de carga. Ele diz que as oportunidades reais são circunstanciais e estão bastante localizadas. “Chegamos numa hora em que o setor se desenvolveu tanto que as oportunidades são para os que com uma lupa resolvem olhar para alguma situação particular”, analisa.

No caso dos arrendamentos, existem tanto áreas greenfield quanto ampliações. Pinto lembra que as mais de 140 licitações que seriam licitadas não foram para a frente porque alguns projetos não teriam demanda e pelas dificuldades do próprio governo. No setor privado, ele verifica que começa a cair a ficha dos investidores de que o

setor viveu falta de demanda nos últimos anos. “É pouco provável que existam projetos hoje que deem grande viabilidade. Em 70% dos casos que eu avalio que a oportunidade não existe”, comenta.

Ele defende a racionalização da utilização de infraestrutura. Pinto avalia que o problema de fila dos caminhões não era por falta de terminal, e sim má coordenação de fluxos. Ele lembra que quando Paranaguá e Santos adotaram regras e sistemas de agendamento, os congestionamentos acabaram. “A capacidade de grãos em Santos vai crescer muito ainda. Os investimentos estão sendo feitos, notadamente na Ponta da Praia. Mas a capacidade virá e não vemos problema de fila de caminhões”, diz.

Para especialistas, o decreto 9.048 melhorou as condições para empreendedores privados e arrendados, tanto antigos como novos players. No entanto, eles não veem condições para o governo investir em grandes obras do setor de infraestrutura nos próximos anos. O consultor Fabrizio Pierdomenico, sócio da Agência Porto, observa interesse por parte da iniciativa privada em investir em ampliações, melhorias, eficiência e aumento de produtividade, seja no terminal arrendado, seja no TUPs.

Ele pondera que existem bilhões de reais em potenciais investimentos cujos pedidos feitos pela iniciativa privada estão sobre a mesa do governo. O consultor acrescenta que existem contratos vencidos que não foram licitados. Para ele, é preciso reduzir a burocracia, viabilizar e agilizar novas licitações e impedir que renovações fiquem paradas. “Falta vontade do governo de criar condições para a iniciativa privada realizar investimentos”, comenta.

Pierdomenico alerta para necessidade de adaptar os contratos ao novo decreto para dar segurança aos investimentos: “Decreto importantíssimo como marco na legislação/regulação do setor, mas na prática efeito zero. Mais importante é que contratos vigentes posteriores a 1993 sejam adaptados — e atrair iniciativa privada. Contratos precisam ser aditados”. Ele conta que existem empresas com contratos vencidos que estão à base de termos de transição, o que não dá garantia para novos investimentos.

O consultor da Agência Porto acrescenta que, por não conseguir fazer licitações, o governo acaba frustrando o potencial investidor que poderia ter mais de 70 anos para investir e, juridicamente, está sobrevivendo para não morrer. “Apesar da crise, incertezas regulatórias e do governo, sinto vontade enorme de continuar apostando e investindo em portos”, ressalta.

Existe um grande número de pedidos de investimentos protocolados na Secretaria Nacional de Portos e na Antaq que não andam, apesar da dedicação dos técnicos. Pierdomenico diz que a Antaq e a Secretaria têm técnicos competentes, mas que estão sobrecarregados. “Existem pessoas preparadas (no setor público). Existem setores com muita gente fazendo muito pouco e pouca gente fazendo muito”, observa.

Pierdomenico também defende ser preciso o governo saber de que forma destravar investimentos recorrentes de todos os segmentos de infraestrutura, em especial a demora do licenciamento ambiental. Para o consultor, os projetos devem ser pensados de forma global porque atrasos no processo também viram custos que prejudicam a competitividade.

A maioria dos terminais com concessão renovada deseja reequilíbrio econômico-financeiro. Em alguns casos os contratos foram feitos com exigências de movimentação que hoje não fazem sentido porque a entrada de outros terminais na região pulverizaram os volumes antes movimentados. Pinto, da TerraFirma, acrescenta que, no caso dos terminais de contêineres, cada vez mais os armadores decidem o destino das cargas. “Veremos terminais morrendo porque o armador não vai parar neles”, alerta.

Especialistas acreditam que o terminal de Miritituba (PA) vai movimentar acima de 10 milhões de toneladas de grãos em 2017, basicamente soja e milho. A hidrovía liga o Rio Tapajós aos portos marítimos em Santarém (PA), Santana (AP), Vila do Conde (PA) e Barcarena (PA), onde existem terminais privados. A ATP entende que existem oportunidades para novos players, desde que o país recupere o crescimento. “Durante a crise, os portos não pararam de crescer. Houve queda dos preços de commodities, mas em termos de movimentação não”, analisa Barbosa.

Ele acrescenta que é preciso resolver o problema de acessos terrestres, com a BR-163 e a Ferrogrão, este um projeto mais longo. “Temos potencial de crescimento porque o mundo sempre precisará de proteína. A redução do custo logístico naquela área vai estimular maior produção de grãos”, ressalta Barbosa.

Para o sócio-líder da área de governo e infraestrutura no Brasil e na América Latina da KPMG, Maurício Endo, permanece o interesse de investidores privados, locais e internacionais em ativos no Brasil. Ele lamenta que, em comparação com outros segmentos de infraestrutura, o setor de portos seja o que mais sofreu com baixo volume de investimentos ao longo dos últimos 20 anos. “O déficit de capacidade é muito grande. Existem mecanismos de autorizações (TUPs) e até de relicitações. As alternativas estão colocadas. É questão de tempo para elas serem contratadas e efetivadas”, projeta Endo, que também é líder da empresa na área de infraestrutura para América do Sul.

Endo lembra que o governo retirou poder das autoridades portuárias ao centralizar decisões sobre os processos de concessões. Segundo o especialista, a tentativa de reformulação geral na área de portos teve pouco diálogo, sem sucesso ou ambiente para avançar. Com a criação da secretaria de PPI, o governo buscou recolocar o programa de portos de forma mais realista no contexto atual.

Uma das estratégias dos últimos modelos do setor é incentivar a construção de novos TUPs. “Portos públicos, hoje mesmo se bem operados e expandidos, não serão suficientes para o volume de carga nas próximas décadas”, afirma Endo. Ele avalia que o governo federal por falta de planejamento e de recursos não tem condições de construção de novos portos públicos. Essa situação de restrição fiscal e orçamentária continuará por vários anos. “Alternativa nesse ínterim é se apoiar na capacidade da iniciativa privada no médio prazo. Autorização de TUPs é uma boa ideia para o momento”, entende.

O cenário das exportações é considerado promissor devido ao volume crescente da movimentação de granéis agrícolas e minérios. Além de melhorar portos existentes, Endo fala que será necessário aumentar a oferta de instalações portuárias na costa brasileira para escoar essa carga.

Endo reforça a necessidade de que o órgão ambiental tem que ser célere em autorizar e dar licença de construção do porto no prazo razoável. “Em alguns casos, a licença demora muitos anos para sair. Qualquer investidor fica desanimado. É preciso um prazo de licenciamento”, defende. Além disso, ele aponta que um porto de médio porte ou maior precisa de acessos rodoviários e ferroviários, bem como manter o calado com dragagens para que navios de portes maiores possam operar.

O sócio da KPMG reconhece que as eleições sempre afetam o calendário dos projetos. Pela legislação, até seis meses antes das eleições, os governantes ficam proibidos de assinar contratos que gerem despesas públicas para o ano seguinte. Como as concessões são permitidas, os governantes teoricamente podem optar por licitá-las ou prorrogá-las. Na prática, a expectativa é que haverá redução do número de licitações a partir de meados de 2018.

Endo acredita que a relicitação ou a extensão do contrato de concessão vigente pode ser uma boa opção para manter investimentos no setor. “O governo deve fazer conta de custo-benefício e garantir que concessionária tenha investimentos adicionais equivalentes como contrapartida em função dessa extensão”, pondera.

A diretora-executiva da ATP, Luciana Guerise, defende a necessidade de a infraestrutura se reorganizar, quando a economia não está boa. Segundo Luciana, na retomada dessa economia o país estaria preparado estruturalmente. “Apesar do vale econômico que passamos, nossos investidores privados estão fazendo suas infraestruturas. É um preparo para quando a economia estiver novamente ativa”, enxerga.

Luciana destaca que os complexos portuários estão sendo feitos e vão precisar de infraestrutura interna: rodovia, ferrovia e acesso aquaviário. “Precisamos construir centros de distribuição, não ilhas. Imputa de certa forma necessidade de o governo fazer obras de infraestrutura rapidamente”, acrescenta.

O governo federal projeta encerrar 2017 tendo prorrogado ou leiloado oito contratos portuários dentro do Programa de Parcerias de Investimentos (PPI). Um dos principais é o Terminal de Trigo do Rio de Janeiro, que prevê investimentos na ordem de R\$ 93,1 milhões nos próximos anos. Em novembro, o governo federal anunciou a prorrogação de contrato de dois terminais portuários que operam no estado: Nitshore e Nitport. Serão investidos R\$ 63 milhões, que possibilitam a melhoria na infraestrutura portuária de Niterói (RJ) por mais 10 anos.

De acordo com o ministro dos Transportes, Portos e Aviação Civil, Maurício Quintella, o governo federal já assinou 42 contratos de adesão no setor, gerando R\$ 2 bilhões em investimentos para os próximos anos. Atualmente, o Brasil tem 34 portos públicos e mais de 100 instalações portuárias privadas.

Por Danilo Oliveira

0 Comentários
Portos e Navios
1 Entrar ▾

♥ Recomendar
🔗 Compartilhar
Ordenar por Mais recentes ▾

FAZER LOGIN COM
OU REGISTRE-SE NO DISQUS (?)

Seja o primeiro a comentar.

TAMBÉM EM PORTOS E NAVIOS

Importação de derivados de petróleo pelo Brasil dispara em 2017 e já supera 200 ...

1 comentário • 18 dias atrás

Comodoro Jose Sousa — Se o mercado está se tornando um mero importador é porque algo está errado. Um dos fatores seria a ...

Práticos se preparam para manobrar cargueiros de 366 metros

1 comentário • 24 dias atrás

André Guaycuru — Com certeza é muito importante o treinamento dos Práticos. No entanto não é necessário ir tão longe e ...

Leilão A-6 faz Porto do Açu ficar com duas térmica a gás da Prumo Logística

1 comentário • um mês atrás

Newton Santos PlayList — Finalmente a retomada e continuidade dos projetos da Região, indispensáveis para o ...

Resolução 18 da Antaq será tema de workshop no Rio de Janeiro

1 comentário • 10 dias atrás

Segurança Trabalho — gostaria de ir mais nao tenho dinheiro para pagar santistanaturezapura@gmail.com

✉ Inscreva-se
🔒 Adicione o Disqus no seu site Adicionar Disqus Adicionar
🔒 Privacidade

[back to top](#)