

16/09/2015 - 05:00

APM Terminals perde carga e devolve área

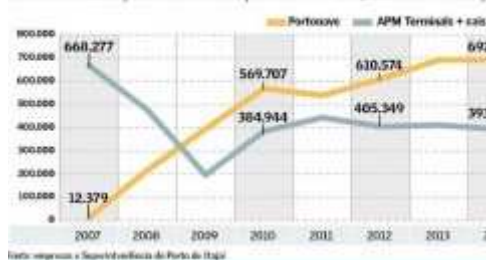
Por **Fernanda Pires**

A APM Terminals, braço portuário do grupo Maersk, vive um drama em Itajaí (SC), onde explora um terminal de contêineres de uso público. A empresa sofre uma evasão de cargas porque não consegue autorização do governo para expandir o terminal e torná-lo competitivo.

Após perder quatro serviços de navegação que representavam 50% da sua movimentação, vai devolver nos próximos dias à autoridade portuária 80 mil metros quadrados alugados no ano passado para estocar contêineres. Os volumes migraram para a Portonave, em Navegantes, terminal de uso privado (TUP) que fica em frente à APM e acaba de ser expandido.

Concorrência em Itajaí

Terminal de uso público X de uso privado em Teu (contêiner de 20 p)



A diferença na velocidade de ampliação entre as duas instalações é o mais novo ingrediente a acentuar a discussão sobre as assimetrias concorrenciais entre os dois modelos de exploração. Desde a nova Lei dos Portos, de 2013, o governo aprovou a expansão de nove TUPs e de quatro terminais de uso público.

"Se não houver uma forma de dar mais rapidez às decisões dentro do porto público ele perderá competitividade e vai acabar morrendo", diz Antônio Ayres, superintendente do porto de Itajaí, autarquia municipal. O governo federal discorda da visão fatalista.

A Secretaria de Portos (SEP) afirma que não se deve comparar arrendamentos e TUPs, pois são modelos regidos por instrumentos distintos - mas que disputam a mesma carga. Os terminais de uso público exploram áreas da União arrendadas via licitação por um tempo determinado. Recebem a infraestrutura pronta e investem em melhorias. Já os TUPs são dispensados de licitação porque são erguidos pelo empreendedor em área própria. Dependem de uma autorização do governo para funcionar. Por serem privados, os TUPs não têm data limite de exploração.

O arrendamento da APM vence em 2022. Sem a garantia de ampliar o prazo a empresa não tem como amortizar os investimentos necessários para receber de forma eficiente navios maiores.

Ricardo Arten, diretor superintendente da APM Terminals no Brasil, diz que o pedido de renovação foi feito ao governo há quase quatro anos, mas até hoje não houve posição definitiva. Enquanto isso, a Portonave iniciou e terminou em um ano a ampliação e acaba de elevar em 50% a capacidade de movimentação, para 1,5 milhão de Teus (contêiner de 20 pés).

"Os operadores de áreas públicas querem investir, têm dinheiro, mas a análise não está na velocidade necessária. O armador vai para o terminal com mais equipamentos e área", diz Arten.

O governo recusa a tese de morte do porto público e argumenta que o caso de Itajaí é específico: o contrato da APM não permite a renovação pelo tempo que ela pede - mais 22 anos. O contrato foi celebrado em 2001 por 22 anos e, num caso inédito, só prevê mais três anos de extensão, insuficiente para pagar os investimentos necessários.

O governo recusa a tese de morte do porto público e argumenta que o caso de Itajaí é específico

Quando a APM assumiu o controle do terminal, em 2007, apostou que conseguiria a renovação por mais 22 anos apoiando-se na Lei dos Portos - que prevê uma prorrogação pelo mesmo período - e não no que reza o contrato. Mas a SEP entende que o tempo de prorrogação factível é o contratual.

"Não há o que se falar quanto a 'morte do porto público'. Caso a prorrogação não seja realizada, haverá um novo processo licitatório a fim de permitir novo arrendamento da área", sustenta a SEP.

Segundo Ayres, quando o arrendamento foi feito a autoridade portuária possivelmente tentou coincidir o tempo do contrato com o período de delegação do porto pela União ao município, o que criou esse anacronismo.

Questionado sobre a razão de assumir o ativo mesmo assim, Arten afirmou que a APM não pensa no curto prazo. "O que vale mais: o contrato ou a lei? Quando o contrato foi assinado o mercado era um, hoje é outro."

Quem está segurando os volumes na instalação é o armador Maersk Line, empresa co-irmã da APM Terminals, que permanecerá com todos os seus serviços e consórcios no terminal.

Wilén Manteli, presidente da Associação Brasileira de Terminais Portuários, afirma que a burocracia no caso dos arrendamentos é maior porque prevalece o direito público - "vários órgãos atuam sem sinergia" -, enquanto os TUPs são regidos pela legislação privada. Ele afirma, porém, que cada caso deve ser analisado individualmente. A expansão da Portonave, por exemplo, foi mais rápida porque constava da autorização do terminal, concedida em 2001.

"Mas entre a autorização e o início da operação foram quase sete anos", pondera o presidente da Portonave, Osmari Castilho.

Segundo Manteli, também os TUPs têm dificuldade para se expandir devido a novas barreiras de entrada criadas após a queda da exigência da carga própria. Em 2013 o governo limitou a ampliação dos TUPs fora do porto público em 25% da área original. Caso a empresa queira aumentar mais que isso, tem de participar de um anúncio público. Outra regra veda a ampliação deles dentro de portos. "São determinações absurdas e ilegais. A dificuldade é para os dois lados."