

ADENSAMENTO DE ÁREA PORTUÁRIA

A expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado foi prevista pelo Art. 6º, §6º da Lei 12815/13, mas, condicionada à regulamentação e à comprovação do aumento da eficiência na operação portuária.

Assim, falar em adensamento sem que esteja comprovado, com dados, a possibilidade do aumento da eficiência da operação portuária, torna-se uma decisão, no mínimo, temerária. Assim, teríamos que fixar o conceito de EFICIÊNCIA DA OPERAÇÃO PORTUÁRIA e, para tal, poderíamos nos utilizar do conceito de pesquisa operacional do PARETO EFICIENTE, ou seja, uma unidade é PARETO EFICIENTE se, e somente se, ela não consegue melhorar alguma de suas características sem piorar as demais.

Está patente que o TVV ao requerer o adensamento para melhorar, segundo sua opinião, a movimentação de contêineres, estará piorando a movimentação de granéis. Onde antes era movimentado em 2 berços de atracação, com a proposta, irá movimentar em 1 ½ berço, isto é, se o berço 207 estiver concluído à tempo, além de contar com acesso dificultado em função das restrições urbanas.

Teríamos que formalizar as seguintes questões: Aumentando-se a área destinada ao armazenamento dos contêineres, implica em um aumento no movimento de contêineres no porto de Vitória? Diminuindo-se a quantidade de berços de atracação destinados aos atuais operadores portuários, manteríamos o mesmo patamar de movimentação de granéis? Destinando-se berços de menor profundidade para os navios que movimentam granéis, manteríamos o mesmo patamar de movimentação?

A previsão de adensamento foi regulamentada pelo Art.24 do Decreto nº 8.033/13, sendo permitido, somente, quando houver COMPROVADA A INVIABILIDADE TÉCNICA, OPERACIONAL E ECONÔMICA DE REALIZAÇÃO DE LICITAÇÃO DE NOVO ARRENDAMENTO. Ora, como o berço 202 e 201 são altamente operacionais, com taxa média de ocupação dos berços da ordem de 70%, comprova, tanto técnica como econômica, a viabilidade de realização de um processo licitatório para seu arrendamento e, dessa forma, constituindo-se em principal causa impeditiva do pedido do TVV de expandir a sua área arrendada para estes berços. A mesma questão é aplicável ao pedido do PEIU em ampliar a área do seu arrendamento, por adensamento, da área do berço 905, com taxa média de ocupação do berço da ordem de 58,75%.

Portanto, a aplicação do previsto pelo Art.6º, §6º da Lei nº 12.815/13 só seria aplicável quando houvesse a expansão da infraestrutura conforme a diretriz prevista no Art.3, I, ou seja, expandir para um local onde não há uma instalação portuária operacional ou quando as dimensões dessa área não comportar uma instalação portuária, ou seja, ficar configurado o caso de INEXIGIBILIDADE DA LICITAÇÃO pela impossibilidade de competição.

Os berços 201, 202 e 905, são instalações portuárias (Art. 2º, III, Lei nº12.815/13), situadas dentro da área do porto organizado de Vitória e conceituadas como “... bem público construído e aparelhado para atender a necessidades de navegação ...” (Art. 2º, I, Lei nº 12.815/13), ou seja, toda e qualquer nova destinação

que se dê a esses berços para exploração indireta do bem público (Art. 1º, § 1º, Lei nº 12.815/13), esta deve ser mediante processo licitatório (Art. 4º, Lei 12.815/13).

Está patente que há uma interpretação totalmente equivocada, pela Autoridade Portuária, da legislação. A previsão no contrato de arrendamento do TVV da possibilidade de ampliação da área arrendada, pela Cláusula Décima, não pode levar à interpretação de que esta ampliação se dê junto aos berços contíguos, já que no Parágrafo Quarto da citada Cláusula, determina que a arrendatário, no caso o TVV, deverá fazer, obrigatoriamente, o fechamento da área, ou seja, deixando explícito que a ampliação não poderia abranger os berços 201/202.

O Art. 6º, § 6º, da lei nº 12.815/13 cita expressamente a prerrogativa de “... ***expansão da área arrendada para área contígua dentro da poligonal do porto organizado...***”, repito, **ÁREA** e, não uma **INSTALAÇÃO PORTUÁRIA**, que é composta por um **BERÇO DE ATRACAÇÃO** e sua **ÁREA OPERACIONAL**, como o são, os berços 201, 202 e 905. A expansão prevista é de **ÁREA ARRENDADA** para **ÁREA CONTÍGUA** e não de **ÁREA ARRENDADA** para **INSTALAÇÃO PORTUÁRIA CONTÍGUA**.

No Plano de Desenvolvimento e Zoneamento Portuário em vigor (PDZP-2001), não há nenhuma menção sequer quanto à possibilidade de expansão de áreas arrendadas açambarcando áreas operacionais que hoje estão destinadas ao conjunto dos operadores portuários. Quanto à questão do Plano de Desenvolvimento e Zoneamento como instrumento de planejamento portuário no território onde se situa determinado porto (Art.17, §2º, Lei nº12.815/13), este instrumento de planejamento setorial tem, inclusive, previsão constitucional, conforme o Art.174, *caput*, da CF88:

Art. 174. Como agente normativo e regulador da atividade econômica, o Estado exercerá, na forma da lei, as funções de fiscalização, incentivo e planejamento, sendo este determinante para o setor público e indicativo para o setor privado. (grifo nosso)

Assim, o PDZ por ser determinante para a Administração do Porto, esta fica obrigada a seguir o seu conteúdo e, enquanto não for atualizado o PDZ (Art. 8º, Portaria nº 3, de 07.01.2014. SEP), não há que se falar em adensamento de áreas a arrendatários que manifestaram pedido de antecipação dos contratos em vigor (Art. 57, Lei 12.815/13) ou, sequer, de novos arrendamentos, pois as Portaria nº 3, da SEP, determina que sejam identificadas as áreas apropriadas para a expansão das atividades portuárias, por natureza de carga, (Art. 10, II), como também a adequação das áreas e instalações do porto visando à eficiência das operações portuárias e dos acessos ao porto (Art. 10, III).

A Resolução nº 3220/2014 da ANTAQ, em seu Art. 5º, foi taxativa acerca da obrigatoriedade de se observar o PDZ em todo e qualquer projeto de arrendamento de áreas e instalações portuárias. Note-se aqui a menção a dois tipos de ativos existentes nos portos: **ÁREAS** e **INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS**, dois ativos totalmente diferentes um do outro, pois, no primeiro, fica patente que não houve, ainda, obras portuárias, transformando-a em uma instalação portuária, como por exemplo, o **BERÇO DE ATRACAÇÃO**.

Art. 5º O projeto de arrendamento de áreas e instalações portuárias observará o Plano de Desenvolvimento e Zoneamento do Porto - PDZ e as seguintes diretrizes:

I - maximização e otimização do aproveitamento da infraestrutura portuária e dos seus acessos, com objetivo de racionalizar sua utilização e expansão consoante às políticas públicas definidas pelo poder concedente;

II - melhoria do desempenho operacional e da qualidade dos serviços portuários prestados aos clientes/usuários;

III - garantia dos direitos dos clientes/usuários e atendimento ao interesse público, valorizando a responsabilidade social;

IV - redução dos custos portuários e das tarifas e preços praticados no setor;

V - estímulo à concorrência, promovendo a competição na operação e exploração da atividade portuária; e

VI - proteção e valorização do meio ambiente em todas as áreas e instalações portuárias, empreendendo ações para aperfeiçoamento da gestão ambiental na área do Porto Organizado.

Adentrando no mérito da proposta, no comunicado de FATO RELEVANTE à BOVESPA, em 09/dez/2014, o TVV informa que com o projeto, da atual capacidade em movimentar 350 mil teus, passará após o adensamento do berço 202 e mais 100 metros do berço 201 para 500 mil teus, ou seja, um acréscimo de, somente, 150 mil teus utilizando-se de um berço e a outra metade do outro. Qual foi a análise do aumento de eficiência do porto com esses parâmetros? Ao invés de se aumentar a capacidade da oferta de berços no porto, a proposta inviabilizou outro berço, pois não tem como se operar em um berço na outra metade do seu comprimento, a não ser se for embarcação off-shore.

Assim, os berços 201 e 202, respectivamente, com Taxa Média de Ocupação de 79,34% e 76,99%, isso antes da reforma, caso for adensado ao TVV, por analogia com os berços 203 e 204, somente o 202, irá operar com uma taxa de ocupação média de 63,86% e o outro ZERO, já que ficará inoperante para as operações atuais de carga/descarga, em virtude da impossibilidade, hoje, de se atracar em um berço que tem somente a METADE do seu comprimento original.

Outro aspecto determinante é acerca da destinação do tráfego da metade do berço 201 e do 207 que está sendo construído, além dos berços 206 e 905. Será através do direito de passagem pelas instalações do TVV após o adensamento? Caso contrário, todo este tráfego será transferido para a portaria existente ao lado do berço 206, alcançando o viário em frente à Igreja de Paul e a Praça da comunidade? É lógico que se houver essa decisão haverá enorme reação da comunidade a exemplo da reação à instalação dos tanques.

Está patente que esse projeto não levou em consideração que, com essa alteração do uso dos berços e a alteração do sentido do seu tráfego, transformou-se em um novo polo gerador de tráfego e, conseqüentemente, ante os impactos à comunidade, a Municipalidade irá se manifestar quanto à ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente, conforme previsto na Lei nº 10.257/2001, Art. 2º, VI, “d”, conhecida como Estatuto das Cidades e, conseqüentemente, exigir o Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV) do empreendimento, conforme os Arts. 36 e 37, em seus incisos e parágrafos da citada Lei.

VOTO:

Considerando a falta de previsão legal de se arrendar um bem público sem um processo licitatório;

Considerando que berços de atracação e suas áreas operacionais não são, simplesmente, áreas, mas instalações portuárias e, portanto, não previsto pela legislação a possibilidade de seu adensamento através da ampliação da área de contrato de arrendamento em vigor;

Considerando que para que haja o adensamento de área é necessária a decisão, pela Autoridade Portuária, pela inviabilidade da competição e, portanto, causa de inexigibilidade da licitação;

Considerando que não há nenhuma comprovação do aumento de eficiência portuária e, pelo contrário, a sua redução, notadamente para a movimentação de granéis;

Considerando o alto impacto à vizinhança que o direcionamento do tráfego dos berços para o viário próximo causará à igreja e a praça de lazer da comunidade de Paul;

Considerando que os pedidos do TVV e da PEIU, concretamente, incorporam aos seus respectivos arrendamentos outros BERÇOS DE ATRACAÇÃO e, portanto, INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS, que necessitam de processo licitatório para sua exploração indireta e, portanto, não se enquadrando dentro do previsto pela nova legislação portuária através de um SIMPLES ADENSAMENTO DE ÁREA, VOTO por sugerir à AUTORIDADE PORTUÁRIA que se manifeste perante o PODER CONCEDENTE pelo arquivamento dos pedidos de adensamento das INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS e suas ÁREAS OPERACIONAIS dos BERÇOS 201, 202 e 905.