

FALE COM A GENTE!

Editor Leopoldo Figueiredo
E-mail portomar@atribuna.com.br
Telefone 2102-7269

“A questão que precisa ser enfrentada diz respeito às relações de trabalho no porto, pois a Lei 12.815/13 retrocedeu em temas que estavam praticamente equacionados”

Thiago Miller presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB SP

PORTO & MAR

ENTREVISTA

Thiago Miller. Presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da OAB São Paulo e sócio da RMM Advocacia

“O setor precisa de estabilidade e segurança jurídica. Esses são os mantras”

LEOPOLDO FIGUEIREDO
EDITOR

A evolução na regulação do setor portuário brasileiro, nos últimos anos, trouxe avanços para o mercado, atraindo investimentos. Mas ainda há desafios a serem vencidos. A análise é do presidente da Comissão de Direito Marítimo e Portuário da seccional de São Paulo da Ordem dos Advogados do Brasil (OAB), Thiago Miller, que é advogado-sócio da RMM Advocacia. Em entrevista a A Tribuna, ele ainda avalia o processo de desestatização do Porto de Santos e os riscos a serem enfrentados. Confira.

Nos últimos anos, o setor portuário brasileiro sofreu uma minirreforma, tem seus principais complexos marítimos passando por um processo de desestatização e vários terminais sendo leiloados. Qual sua avaliação sobre o setor portuário em 2021? Se compararmos o presente com 2013, quando foi publicada a Lei 12.815, o atual marco regulatório do setor, estamos melhor ou pior?

A mudança do marco em 2013, com a revogação da Lei 8.630/93, causou apreensão à época, assim como aquele projeto açodado de licitar inúmeros terminais – com contratos vencidos e a vencer –, que acabou paralisado pelo TCU. Essa mudança brusca do marco somada à recessão econômica e instabilidade política que se instalou à época paralisaram o setor, que demorou a responder. O momento hoje é muito melhor, em grande parte pela mudança de rumo da política econômica que se inicia em 2016 e que tem sequência com o novo Ministério da Infraestrutura, em 2019, que aproveita grande parte do trabalho realizado pelo PPI (Programa de Parcerias de Investimentos, do Governo Federal).

Qual medida adotada pelo Governo melhor impulsionou o segmento? E qual foi a mais negativa?

Sem dúvida, a flexibilização para autorização dos terminais privados destravou e acelerou investimentos em cadeias produtivas importantes para o País. Em segundo lugar, a antecipação da renovação dos arrendamentos. Do lado negativo, o retorno da centralização do poder decisório em Brasília e a supressão da autonomia das companhias Docas.

Sobre as mudanças feitas

WEBINAR

A evolução da regulação do mercado portuário brasileiro e seus impactos na economia do País serão tema do webinar Os efeitos concretos da nova regulação do setor portuário, a ser realizado pela Ruy de Mello Miller (RMM) Advocacia e pelo Grupo Tribuna na próxima quinta-feira, às 14 horas. Os convidados serão o advogado Thiago Miller e a diretora executiva da Associação dos Terminais Portuários Privados (ATP), Luciana Guerise. Os interessados em participar do webinar devem se inscrever, gratuitamente, acessando a página www.tribuna.com.br/rmm. O debate será transmitido ao vivo pela plataforma Zoom (para os inscritos) e pelas redes sociais do Grupo Tribuna (pela página do Facebook e pelo canal do Youtube). Durante o webinar, haverá o lançamento do livro (da Editora Telha, com 324 páginas), organizado pelos advogados Aline Bayer, Lucas Rênio e Thiago Miller. Tanto o webinar como o lançamento do livro integram as comemorações dos 60 anos de fundação da RMM Advocacia.

nos últimos anos no regulamento do setor portuário, elas foram suficientes? Há ainda alguma questão que precisa ser tratada?

O setor precisa de estabilidade e segurança jurídica – esses são os mantras. As minirreformas – infra-legais, com os decretos 9.048/17 e 10.672/21, e a legal, com o (Projeto de Lei) 14.047/2020 – flexibilizaram e trouxeram novos instrumentos e possibilidades para a exploração de áreas portuárias. A questão que precisa ser enfrentada diz respeito às relações de trabalho no porto, pois a Lei 12.815/13 retrocedeu em temas que estavam praticamente equacionados, como a preferência na vinculação dos avulsos.

Uma das principais críticas de empresários e investidores do setor é quanto à insegurança jurídica. O que essa insegurança acarreta ao setor?

Causam a paralisação de investimentos e a judicialização, o que retarda ganhos de eficiência operacional e o ciclo positivo que os investimentos em infraestrutura podem gerar na economia.

Ainda sobre essa insegurança, uma grande preocupação era quanto ao conflito de interpretações que se obtinha com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq) e o Conselho Administrativo de Defesa Econômica (Cade), como no caso do THC2. A assinatura do Memorando de En-



VANESSA RODRIGUES

rendatários e terminais privados.

O que esperar da desestatização do Porto de Santos? O Governo garante sua realização. Diante do tempo médio utilizado pelo TCU para avaliação de projetos e o período eleitoral de 2022, temos condições de realizá-la?

É a “jóia da coroa”. Esperamos que ela ocorra, que os contratos sejam garantidos e respeitados, que estejam previstos todos os investimentos que justificaram a sua opção e a desestatização ofereça opção e transição aos atuais empregados, que construíram a sua história. O tempo é curto, a instabilidade política atrapalha, mas o fato de chegar ao TCU após a análise do projeto de Vitória/Codesa deve otimizar o processo.

Uma das medidas necessárias na desestatização é adaptar os contratos de arrendamento, passando-os do Direito Privado para o Direito Público. Que cuidados deve-se ter neste processo? Há o risco de judicialização?

É a questão jurídica mais sensível desse processo de desestatização. A transparência e a garantia das regras contratuais estabelecidas nos arrendamentos originais devem ser preservadas, assim como o estabelecimento de critérios objetivos a permitir a renovação ao final do prazo contratual.

Hoje, no campo da regulamentação, qual o maior risco para o setor portuário?

A Agência Reguladora mostrou uma grande evolução e amadurecimento ao longo dos anos, inclusive introduzindo novos métodos de avaliação e consulta. No entanto, o acúmulo de funções e competências, recebidas com a nova legislação, tem dificultado atender a todas as demandas, em tempo razoável. Nesse sentido, a regulação ex post não tem provocado a mudança de comportamento de alguns agentes, que incorrem e repetem práticas já condenadas pela Agência. Seria valioso a análise e estudo da regulação ex ante, que comprometeria os agentes com os padrões de serviço definidos pela Agência, sob pena de perder a sua outorga.

“O tempo é curto, a instabilidade política atrapalha, mas o fato de chegar ao TCU após a análise do projeto de Vitória/Codesa deve otimizar o processo (de desestatização do Porto de Santos)”

tendimentos 01/2021 entre Antaq e Cade sinaliza que esse conflito foi resolvido? Esse obstáculo foi ultrapassado?

Infelizmente ainda não foi resolvido, mas houve um avanço institucional importante, que pode facilitar o encaminhamento de uma solução para um problema que se arrasta há 20 anos. Há ainda uma assimetria de informação, por parte da agência reguladora, que traz um desafio para o equacionamento da disputa.

Qual sua avaliação sobre o processo de desestatização dos portos planejado pelo Governo? Diante das regras estabelecidas para a desestatização do Porto de Vitória, o Ministério está no caminho certo?

Primeiro, é importante destacar e reconhecer dois pontos. Desde o início desse governo, esse projeto foi colocado de forma transparente. E trata-se de um projeto de desestatização inédito – não há setor de infraestrutura que se assemelhe ao

portuário –, que demanda um trabalho e estudos complexos. Pensando a partir dessas premissas, eu acredito que estão no caminho certo. Após as audiências públicas, admittiram aprimoramentos e precisamos conferir o resultado que foi apresentado ao TCU. Na minha opinião, estão pecando apenas em não compartilhar os estudos que embasaram as minutas, bem como o resultado dos aprimoramentos, que poderia acalmar os receios de ar-