



## José da Silva: MP dos Portos traz insegurança jurídica para investimentos

É de largo conhecimento que a burocracia sempre caminhou, e continua caminhando, de mãos dadas com a política no Brasil. Este indesejável costume recorrente entre os gestores refletiu de forma contundente na recente MP 595, denominada MP dos Portos, provocando pânico generalizado entre os empresários do setor portuário. Isso em razão do reiterado hábito dos burocratas não ouvirem a sociedade, em especial os empresários e demais usuários do setor portuário antes de sua apresentação como norma oriunda do Poder Executivo, já com força de lei desde sua edição.

Salta aos olhos que o ato monocrático exala indiscutível insegurança jurídica a todos os empreendimentos portuários em execução no Brasil. A revogada Lei 8.630/1993 — Lei dos Portos, definia "porto organizado", no seu artigo 1º, parágrafo 1º, inciso I, como aquele construído e aparelhado para atender as necessidades da navegação. A MP acrescentou a sua definição um termo com um rumo abissal aos interesses dos operadores portuários, definindo-o como um "bem público construído e aparelhado". A partir desta alteração consagrada está a primeira insegurança jurídica. Questiona-se: e as empresas que detêm a titularidade do domínio útil do terreno que já fora ou ainda será explorado, qual a legalidade dessas empresas mediante esse novo cenário jurídico? Uma provável solução para este problema seria a modificação das poligonais que demarcam a área do porto organizado, cuja competência é dada à Presidência da República que formaliza o ato por decreto.

A importância de realçar a delimitação da "área do porto organizado" se dá para que seja focado com muita clareza outro fantasma trazido pela norma coadjuvante. O "terminal de uso privativo" (conhecido como TUP) enfrenta uma situação paradoxal, pois a revogada Lei dos Portos determinava que este terminal poderia ser instalado dentro ou fora da área do porto organizado; já a nova MP dispõe que o TPU, doravante, só poderá ser instalado fora da área do porto organizado. Portanto, cria-se mais uma insegurança jurídica e, por consequência, outra indagação: o TUP anteriormente localizado dentro da área do porto organizado estará sediado doravante de forma irregular? Estará também suscetível de ser autuado pela Antaq (Agência Nacional do Transporte Aquaviário) e passivo de receber multas estratosféricas? E se a empresa já havia garantido a titularidade do uso de domínio do terreno anteriormente à nova MP sobre a área que pretende instalar seu empreendimento, localizada dentro da área do porto organizado, o que fará de agora em diante? A MP "puxou o tapete" da empresa e a investiu, a partir de sua edição, no *status quo* da mais absoluta irregularidade quanto à instalação do seu TUP? A Carta Magna de 88 protege a violação ao princípio do direito adquirido, e pelo que se percebe, a MP sequer tomou conhecimento.

Outro conflito gerado encontra-se consagrado entre o artigo 4º, inciso II, da LP revogada e o novo artigo 8º, da MP. Aquele garante a renovação do contrato de arrendamento em caso do TUP encontrar-se instalado fora da área do porto organizado desde que a empresa seja a titular do domínio útil do terreno; este exige uma chamada e o processo seletivo. Mais uma vez abre-se espaço para outra dúvida: como ficarão doravante as benfeitorias realizadas pela empresa que detinha a titularidade do domínio útil do terreno em caso de expiração do contrato de arrendamento? De acordo com a MP em vigência será aberta licitação. O importante é ressaltar que a sucumbida LP encontrava-se pautada na coerência quanto



---

à renovação do contrato de arrendamento sem licitação, para a hipótese dos contratos anteriores ao ano de 1993, cuja finalidade era ofertar segurança ao arrendatário quanto às benfeitorias realizadas, uma vez que, tanto no antigo diploma portuário quanto no novo, está prevista a reversão destas benfeitorias à União.

A drástica consequência trazida à tona por todos estes desajustes jurídicos foi a completa paralização de todos os investimentos no segmento portuário da região Norte, mormente no estado do Pará.

Pautado sobre a latente omissão da União, que, por via oblíqua, deu azo ao elevado custo sobre os produtos de primeira necessidade, afirma-se que não é mais permitido aos gestores públicos procrastinar o investimento na infraestrutura logística sobre as hidrovias. Neste contexto, os portos são as estrelas da ribalta. Como falar em transporte hidroviário sem um porto para receber a embarcação? O Brasil precisa viabilizar o valor de suas *commodities*, além dos produtos de circulação interna; e para vingar esta realidade é relevante a utilização do modal aquaviário a fim de combater o elevado custo do frete ora praticado pela via rodoviária.

Confronte a instabilidade provocada pela MP 595 maltratando os empresários do segmento portuário, é notório que o setor ficará, mais uma vez, a ver navios.

**Date Created**

27/03/2013