

# Nova lei abre disputa em portos secos

## Logística

**Paulo Henrique de Sousa**  
De São Paulo

Os empresários do setor de armazenagem de cargas estão em pé-de-guerra por causa do projeto de lei 6370/05, que acaba com a exigência de concorrência pública para o funcionamento dos portos secos. Nos últimos dias, representantes dos dois lados se digladiavam nos corredores e gabinetes da Câmara dos Deputados. Os que defendem o projeto dizem que ele vai aumentar a concorrência e movimentar o mercado, com investimentos e contratações. Os que se opõem alegam que a liberação vai permitir a entrada de aventureiros no mercado e resultar em um cartório formado pelos que têm bom relacionamento com o governo e com a Receita Federal.

Se aprovado o projeto, a Receita volta a ter o poder de decidir quem poderá operar como porto seco — armazéns nos quais são executadas operações de movimentação, armazenagem e despacho aduaneiro de mercadorias e de bagagens. Como está em regime de urgência, a votação em plenário está prevista para amanhã, sem nem sequer ter passado pela comissão especial criada para analisá-lo.

Os empresários que se opõem ao projeto de lei estão entrenchados na Frente Nacional dos Permissãoários de Recintos Alfandegados, que congrega as principais entidades do setor. Para o coordenador da Frente, José Roberto Campos, se o projeto for aprovado, a Receita Federal vai permitir que

empresas que perderam licitações possam se instalar ao lado das que as venceram. Para ele, poderá haver uma “enxurrada” de ações judiciais, caso o projeto de lei seja aprovado como está. As empresas que venceram as licitações para os portos secos mais recentes poderiam se sentir prejudicadas e pedir ressarcimento à Receita Federal.

Os empresários que defendem a mudança na legislação dizem que há muitas empresas querendo entrar no negócio de porto seco e não conseguem. Embragem, Cragea, Empresa Brasileira de Armazenamento (EBA), Empresa Nação Armazéns Gerais (Enar) e Cnaga dizem que vão abrir novos portos secos se a lei for aprovada, o que poderia resultar em investimentos e contratações de funcionários — Cragea e Cnaga já operam armazéns desse tipo.

Em Foz do Iguaçu (PR), um grupo de cerca de 20 empresários ligados ao comércio exterior criaram uma empresa exclusivamente para explorar um porto seco na cidade, a Cimbessul. O presidente da empresa, Albino Silva Tramuja, contou que desde 2000 tenta pôr em prática um projeto de R\$ 10 milhões para a construção de um porto seco, em uma área de 350 mil metros quadrados. Em 2002, perdeu a concorrência para a única estação aduaneira da cidade, que acabou vencida pelo grupo Colúmbia — um dos maiores do país — que não quis comentar.

Para o diretor geral da Embragem, Cássio Marques Filho, os opositores do projeto de lei “não querem mais ninguém no mercado e eu quero abrir outra unidade minha”.

“Estou aguardando ansiosa-

mente a aprovação do projeto para entrar no mercado”, comentou o presidente executivo da Empresa Brasileira de Armazenamento, Luiz Manoel Mascarenhas. Ele disse que desde 1993 tenta abrir um porto seco em São Bernardo do Campo, mas não consegue — a área tem 90 mil metros quadrados, dos quais um terço coberto. Ele calculou poder criar até 100 empregos, além de investir na compra de equipamentos, como empilhadeiras.

O sócio diretor da Enar, Valter Montagna, disse que também pretende entrar no mercado de portos secos, se a legislação for alterada. A Enar tem armazéns gerais (não alfandegados) em Londrina (PR), Joinville (SC), Santos (SP) e São Paulo. A intenção dele é torná-los ambientes alfandegados para impulsionar os negócios — se passar à condição de porto seco, terá mais carga para movimentar e mais receitas, já que os preços cobrados são maiores do que os de um armazém geral.

Montagna contou que seu objetivo é abrir o primeiro porto seco de Londrina (PR). Ele lembrou que a Receita Federal chegou a abrir uma concorrência pública para instalação do armazém, mas acabou contestada na Justiça sob a alegação de que prejudicaria a movimentação de cargas o porto seco da vizinha Maringá. Montagna acha que, se a legislação mudar e os portos secos deixarem de ser considerados serviços públicos, esse tipo de ação seria dificultada, já que o negócio passaria a ser de caráter privado, necessitando apenas da autorização da Receita Federal.

O vice-presidente da Cragea — um dos maiores armazéns do

Brasil em volume de carga —, Maurílio Yoshita, disse que o grupo pretende abrir novas unidades se o mercado for aberto. E poderia também tornar alfandegados os armazéns de São José dos Campos e de Itaquaquecetuba.

Se depender do deputado Edinho Montemor (PSB-SP), o lobby pela abertura do mercado vai sair vencedor. Ele disse que vai apresentar um substitutivo mantendo o fim das licitações, mas alterando alguns pontos do projeto. O principal, segundo ele, é a definição do prazo máximo de um ano, a partir do pedido das empresas, para a Receita autorizar o funcionamento de novos portos secos — no projeto original o prazo podia ser prorrogado indefinidamente. “As pessoas precisam ter certeza de que não precisa ser amigo do rei”, justificou.

Procurada, a Receita informou que não se manifestaria.

O deputado recusou, no entanto, as emendas que aumentavam de R\$ 2 milhões para R\$ 10 milhões o patrimônio líquido mínimo para as empresas poderem operar com ambientes aduaneiros. Campos, da Frente dos Portos Secos, disse ainda ter esperanças de retirar o regime de urgência do projeto até amanhã. “Queremos discutir mais.”

Para Campos, o projeto vai acabar criando um “cartório” porque a Receita poderá escolher a quem conceder as autorizações. Ele considerou “mínimas” as exigências para os operadores, como o patrimônio líquido de R\$ 2 milhões — teria que ser de R\$ 18 milhões.

Atualmente, há 62 portos secos no Brasil — São Paulo é o estado com maior número, 27 deles.