

# A Terceira Abertura dos Portos – A Reforma Portuária e o Interesse Nacional

*Juan Clinton Llerena*

*Conselheiro da Confederação Nacional do Comércio*

## Introdução

Em Março do ano passado tive a oportunidade de expor neste Conselho minha visão da situação portuária brasileira, detalhando os seus principais problemas. Fui extremamente cáustico e apresentei um panorama pessimista e desencorajador, pois já estávamos no 14º ano desde a promulgação da Lei de Modernização Portuária (Lei nº 8.630, de 1993), e, embora tivéssemos obtido muitos avanços, ainda nos faltava solucionar sérios problemas básicos. Naquela palestra, como também na de hoje, o assunto está restrito à questão PORTO.

Não considero menos importantes os assuntos ligados ao transporte aquaviário, ou seja, NAVEGAÇÃO DE LONGO CURSO E CABOTAGEM, TRANSPORTE FLUVIAL, modalidades estas

que, embora essenciais para a economia brasileira, até há pouco tempo têm sido relegadas a um segundo plano pelas autoridades do País. Ter negligenciado esses segmentos no passado foi não apenas uma clara demonstração da ignorância política das nossas autoridades, mas um verdadeiro crime de lesa-pátria. Mas, no fundo, me parece que a culpa desse esquecimento é da própria sociedade. É incompreensível que nossas grandes Confederações (Indústria, Comércio, Transporte, Agricultura), bem como as demais organizações empresariais, em vez de cobrar, de forma agressiva e contínua, soluções para os problemas do transporte aquaviário, fiquem esperando por iniciativas do governo.

Devemos continuar pensando no País que desejamos legar aos nossos descendentes, mas é preciso que nossas propostas ganhem consistência e se tornem exigências de políticas públicas, pois somente assim o País poderá se livrar do jugo dos políticos imediatistas, interessados exclusivamente no resultado das próximas eleições. Foi dessa forma, gerando um clamor contínuo e vigoroso que a Ação Empresarial Integrada promoveu a SEGUNDA ABERTURA DOS PORTOS, através da promulgação, quinze anos atrás, da Lei de Modernização Portuária. Pensem, agora, no que as quatro Confederações Nacionais poderiam fazer, unidas, em defesa de qualquer tema que seja do interesse da sociedade, promovendo estudos debates e ações políticas. Repito, senhores, se “*todo o poder emana do povo, e em seu nome será exercido...*” nós somos o poder, nós somos o Governo, pois temos delegação de grandes e expressivos setores da sociedade para influir e gerar políticas públicas que definirão os destinos do País.

E com isso voltamos ao nosso assunto de hoje, PORTO.

## I. Criação da Secretaria Especial de Portos

Em Março de 2007 formulei críticas severas à omissão do Governo que, até então, ainda não implementara plenamente a Lei de Modernização Portuária. Alertei para as constantes tentativas de desvirtuamento dos propósitos dessa lei que, cotidianamente, enfrenta exageros regulatórios e uma forte interferência burocrática oriunda das inúmeras autoridades que fiscalizam as atividades portuárias. Deixei no ar a pergunta: Para modernizar nossos portos o que falta a nós, governo e empresários? Convicção? Coragem? Ou Vontade Política?

No entanto, dois meses mais tarde, em 31 de maio de 2007, tive a oportunidade de assistir na FIESP, em São Paulo, à apresentação da nova Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, um órgão com status de Ministério criado pela MP nº 369, de 7 de maio de 2007, posteriormente convertida na Lei nº 11.513, de 5 de setembro de 2007. O próprio Secretário, Ministro Pedro Brito do Nascimento, explicitou os objetivos, competências e programas do novo órgão diante de vereadores, prefeitos da baixada santista, empresários, trabalhadores portuários, administradores de portos e demais representantes da sociedade portuária de Santos e do Estado de São Paulo. No final da apresentação, confesso que, embora minha presença tivesse por objetivo apresentar as queixas e críticas empresariais de sempre quanto ao descaso do Governo com as questões portuárias, estava tão satisfeito com o que ouvira que pedi a palavra, que faço questão de transmitir aos senhores e registrar o que então disse ao ministro, bem como repetir a curta e encorajadora resposta que dele recebi:

– *Sr. Ministro, amanhã, dia 1º de junho, completo 60 anos de porto, e esta é*

*a primeira vez que ouço um ministro apresentar um projeto que atende a toda e qualquer reivindicação que o empresário portuário possa ter. Mas pergunto: o Governo, como sempre fez, irá implementar esse projeto unilateralmente, ou tenciona fazê-lo em parceria com os empresários?*

Respondeu o ministro:

– *Em parceria com os empresários!*

Essas palavras foram ditas não em tom de resposta, mas, sim, como uma firme declaração. Não me envergonho de dizer que, a despeito da minha idade e dos meus 60 anos de experiência lidando com autoridades portuárias e de navegação, senti uma surpresa e alegria juvenis, pois tive imediata consciência de que estava presenciando um momento histórico. Quem sabe, pensei na hora, vamos, finalmente, iniciar a **Terceira Abertura dos Portos?**

## II. O Grande Diferencial Institucional

Já me manifestei a este Conselho com referência ao cunho unilateral, autocrático, que as autoridades têm sempre emprestado à promulgação de novas regras, resoluções ou instruções que adotam, fazendo-o sem consultar ou discutir seu conteúdo com aqueles que deverão segui-las, parecendo muito mais que vivemos numa monarquia absolutista do que num sistema republicano, democrático e participativo. Infelizmente continuamos a nos comportar muito mais como súditos do que como cidadãos. Como um breve exemplo dessa autocracia, podemos citar os exageros burocráticos cometidos no início da implementação do ISPS Code (Código de Segurança e Proteção de Embarcações e Instalações Portuárias). As primeiras deliberações das autoridades brasileiras, todas autocráticas, tive-

ram que ser alteradas e reeditadas devido à sua inaplicabilidade prática, e o formato ideal só foi alcançado, mais adiante, por meio dos resultados obtidos por grupos de trabalho que incluíram representantes dos terminais portuários administrados pela iniciativa privada além da participação do Governo.

No entanto, para nossa grata surpresa, o padrão que tem norteado, até agora, a implementação da SEP tem se revelado muito mais participativo. Quando veio ao Rio de Janeiro, acompanhado de seus principais auxiliares, para repetir na FIRJAN a exposição que fizera poucos dias antes em São Paulo, o Ministro Pedro Brito, logo após o seu pronunciamento, abriu a palavra aos presentes para que se manifestassem aberta e francamente, tendo registrado, pessoalmente, todas as críticas, sugestões, esperanças e expectativas em relação à SEP que lhe foram apresentadas naquela ocasião. Sem dúvida, todos os presentes saíram animados desse encontro, mas de certa forma ainda céticos, talvez perplexos, pois a tarefa a que a SEP se propunha realizar iria contrariar os interesses de grupos dentro e fora do Governo – especialmente aqueles que ainda encaram o porto como uma atividade-fim em si mesma, e não como um importantíssimo elo da cadeia logística indispensável à realização do nosso Comércio Exterior.

O fato é que, a despeito das desilusões do passado e do ceticismo de muitos, presenciamos uma guinada histórica: temos agora um ministro evidentemente disposto a realizar a modernização portuária tão ansiada pelo País. E isto somente está sendo possível porque a sociedade brasileira se conscientizou, finalmente, de que **O FUTURO DO BRASIL DEPENDE DOS PORTOS.**

As diretrizes para um novo modelo de gestão portuária apresenta-

das pelo Ministro Pedro Brito coincidem com os anseios do setor empresarial e têm em vista prosseguir na implementação plena da Lei nº 8.630, e reparar distorções em sua interpretação por alguns setores do Governo. O objetivo é (1) consolidar os marcos regulatórios<sup>1</sup> – eliminando as incertezas que desestimulam os investimentos no setor; (2) modernizar as administrações portuárias dotando-lhes de mecanismos de gestão por resultados; (3) definir políticas públicas objetivas e claras, principalmente na formulação de planos de outorgas; (4) fortalecer e definir corretamente a posição dos CAPs em relação às Administrações Portuárias (Cias. Docas e autarquias); (5) acabar com a interferência político-partidária na nomeação de administradores dos portos, substituindo-os por executivos profissionais; e (6) instituir o Programa Permanente de Dragagem de manutenção dos acessos hidroviários aos portos com base de contratação por resultados (metas de manutenção das profundidades de projeto dos canais), contemplando a execução desses serviços de forma contínua.

O que chama a atenção é o fato do ministro ter plena consciência de que a excessiva interferência burocrática tem impedido a eficácia e a eficiência da gestão portuária pois são constantes os obstáculos criados pela interferência absurda de inúmeros entes burocráticos<sup>2</sup> – entre ministérios, agências e secretarias – que, praticamente, se esmeram em constantes tentativas de desvirtuar os propósitos e objetivos da Lei de modernização dos Portos. Tudo isso talvez explique por que, na visão do governo, foi necessário criar uma Secretaria Especial de Portos ligada direta e expressamente à Presidência da República, dando à gestão dos portos o *status* de ministério e fazendo-a competir com o Ministério dos Transportes na alocação de recursos do Orçamento Nacional.

Esse conjunto de diretrizes apresentadas pode representar o resgate da confiança perdida do setor empresarial nas decisões oficiais, que até então provinham de burocratas ou de políticos sem vínculo com o porto ou com o Comércio Exterior. Basta dizer que, nestes quinze anos de vigência da Lei dos Portos, não chegou nem a ser esboçada pelo Governo uma minuta de proposta para o estabelecimento da política portuária nacional. Mais ainda, o Conselho de Integração das Políticas de Transporte, criado pela Lei nº 10.233, de 2001 – a mesma lei que criou as agências reguladoras de transporte – até hoje, sete anos depois, não foi instalado pelo Governo. Por isso acredito que, com a implantação da SEP, parte dessa lacuna legal deva ser preenchida, pois a Secretaria já sinalizou a instituição de uma política portuária nacional baseada em parâmetros empresariais de gestão na governança participativa, justamente o que a Lei nº 8.630 preconizou há quinze anos – através do modelo instituído para os CAPs – e que até hoje não se pôde ou não se quis efetivar nos portos.

### III. Os Fatos Marcantes

Os acontecimentos desde junho de 2007 vêm me convencendo de que estamos, realmente, diante da **TERCEIRA ABERTURA DOS PORTOS DO BRASIL**. Pode-se afirmar que, nesse primeiro ano de existência da SEP, foi feito mais do que nos oito anos anteriores. Senão vejamos:

- Logo após a criação da SEP, foi firmado pelas quatro Confederações Nacionais (Agricultura, Comércio, Indústria e Transporte) um documento dirigido ao Ministro Pedro Brito<sup>3</sup>, no qual credenciaram a Comissão Portos e avaliaram sua participação como represen-

tante do Setor Empresarial nas questões portuárias, encarregada de promover a discussão com o Governo de seus “*planos de recuperação no curto espaço de tempo*”, e consolidar o apoio empresarial às ações consensadas.

- A Comissão Portos, no cumprimento da missão delegada pelas Confederações, promoveu uma reunião plenária, em dezembro de 2007, com o Ministro Pedro Brito, realizada na Associação Comercial do Rio e Janeiro, à qual compareceram mais de 80 representantes de entidades empresariais, operadores de terminais, arrendatários, usuários, enfim, os representantes dos principais atores da cena portuária. Não vou detalhar aqui os pleitos das entidades empresariais<sup>4</sup>, mas foi ressaltado ao ministro que falta, ainda, o governo promover a implementação de alguns pontos da Lei dos Portos que permanecem intocados. Resumidamente, foi destacada a importância de se criar um novo modelo de gestão para os portos, capaz de dar-lhes independência e, ao mesmo tempo, “blindá-los” contra interferências político-partidárias.

Nessa reunião com o ministro, o setor empresarial destacou a ação equivocada da primeira diretoria da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), que extrapolou sua competência legal de ente regulador e fiscalizador ao editar normas e resoluções conflitantes com os dispositivos do marco regulatório em vigor – a Lei nº 8.630.

Foi também destacada para o ministro a preocupação empresarial com os elevados passivos das Cias. Docas, os quais, em sua maioria, resultam de reclamações trabalhistas de seus próprios quadros funcionais, e que, em grande parte das ações, os advogados das Cias. Docas que atuam na defesa da Cia. são beneficiários de tais

ações. Tudo isso tem feito com que tais ações não venham sendo enfrentadas de maneira adequada, e que, por isso mesmo, estão se constituindo num novo e relevante passivo operacional cujo resgate dificilmente deixará de se transformar num novo item de custo para o comércio exterior, minando a competitividade do exportador nacional.

- Nessa mesma reunião histórica, o Setor Empresarial, tendo em vista as projeções para os próximos cinco anos de um acréscimo da ordem de 50% na movimentação de cargas nos portos brasileiros, solicitou ao ministro a atenção urgente de sua Secretaria na formulação de medidas capazes de promover – seja por ações do Governo ou da Iniciativa Privada – o aumento da capacidade operacional dos portos. Dentre elas as mais importantes seriam a aceleração do processo de licitações para o arrendamento<sup>5</sup> das áreas públicas ociosas existentes na orla portuária, o qual se encontra paralisado há anos, bem como o estímulo à implantação de novos terminais privados através de regras claras e compatíveis com os princípios da Lei nº 8.630, que assegurem às empresas segurança jurídica e os prazos indispensáveis à amortização dos pesados investimentos, de acordo com o que determina a Lei de Modernização dos Portos.

- Ainda nessa reunião, foram solicitadas urgentes providências para solucionar os problemas criados pela falta de dragagem de manutenção dos acessos aquaviários aos portos, bem como a intervenção da SEP junto aos Ministérios da Previdência e do Trabalho e Emprego para equacionar a questão do excesso de trabalhadores avulsos nos portos. Há, hoje, um contingente expressivo de trabalhadores em condições legais de se aposentar, ou que se encontram fisicamente incapacitados por motivos diversos para a atividade portuária, que aguarda há anos a regulamentação pelo governo de

um regime de aposentadoria especial para o trabalho portuário, o que, do ponto de vista social, seria a melhor saída.

- Finalmente, solicitou-se ao ministro a busca de soluções para as freqüentes greves dos agentes do serviço público, que oneram e impedem a realização do trabalho portuário e que, em alguns portos, paralisam a atividade no porto por quase um terço do ano.

A resposta do ministro, mais uma vez, surpreendeu a todos os presentes:

*– A Pauta da Comissão Portos é a nossa pauta. Só a ordem das prioridades é que será prerrogativa da Secretaria.*

#### **IV. Os Resultados que Estão Sendo Obtidos**

As promessas feitas pela SEP estão sendo cumpridas. Prova disso foi a imediata mudança do critério de indicação dos administradores das Companhias Docas, que até então era político-partidário e, agora, passou a ser pelo conhecimento técnico e pela capacidade gerencial dos executivos. Com raríssimas exceções, já foram substituídos os apadrinhados políticos nas administrações portuárias.

Também foi enfrentado, imediatamente, o grave problema da dragagem, ou melhor, da ausência de dragagem, tendo a SEP buscado criar, através de legislação específica, um novo regime jurídico para a contratação desses serviços, de modo a garantir a manutenção permanente dos acessos aquaviários. Ao permitir a contratação, inclusive por licitações internacionais, de dragagem de manutenção do calado de projeto pelo período de seis anos, o novo regime protege os portos da descontinuidade dos serviços e do consequen-

temente assoreamento dos seus canais de acesso. Obteve primeiro a edição de uma medida provisória e, depois, sua transformação, no Congresso, na legislação de que necessitávamos, a qual permite, inclusive, a participação de empresas estrangeiras no processo de licitação.

Outra importante vitória para o Setor Portuário foi a obtenção pela SEP, em 31 de dezembro de 2007, da prorrogação por mais três anos do REPORTO (Programa Especial que permite importações de equipamento portuário com isenções fiscais) algo imprescindível para os operadores de carga e cuja legislação estava para expirar sem muita esperança de ser renovada. A vigência do Reporto por mais três anos ocorreu num momento crucial, pois permitirá que os terminais e os portos brasileiros adquiram novos equipamentos de última geração capazes de colocá-los em condições compatíveis com os seus principais concorrentes internacionais. Além disso, essa prorrogação vai lhes permitir sofisticar e modernizar suas instalações e equipamentos à medida que a dragagem esperada permita a operação dos navios de maior porte que passarão a ser construídos como resultado das obras do Canal do Panamá.

O Secretário Especial de Portos interveio pessoalmente junto aos Ministérios do Trabalho e da Previdência para que, em conjunto com os operadores portuários e os presidentes das três Federações nacionais de trabalhadores avulsos, comecem a discutir meios e processos capazes de solucionar a aposentadoria do excesso de contingente nos portos. Sua intenção, bem como a do Setor Empresarial e das atuais lideranças dos trabalhadores, é buscar a pacificação das relações trabalhistas, começando por uma análise nacional do contingente verificando quais os trabalhadores que podem se aposentar seja pelo tempo de serviço, pela idade ou por sua incapaci-

dade de saúde. O objetivo é enxugar o quadro excessivo dos avulsos para então serem negociadas as novas convenções de trabalho. Ressalte-se que tudo isso tem sido feito em comum acordo com os trabalhadores.

A SEP está atualmente esboçando e preparando um novo Plano Portuário Nacional (por Decreto) o qual vem sendo ansiosamente aguardado desde abril. A demora prende-se ao fato de haver inúmeras pressões sobre o Governo, bem como uma indefinição política por parte deste quanto à flexibilização da parte referente à operação de cargas de terceiros (adicionais), movimentadas nos terminais privativos, o que vem sendo exigido por futuros investidores e condenado pelos atuais arrendatários de terminais públicos, os quais consideram como uma concorrência desigual e predatória.

## **V. A Importância do Decreto Presidencial para o Futuro dos Portos**

Acredito ser importante ressaltar que a Lei nº 8.630 resultou de um inédito pacto social firmado no Congresso Nacional e que precisa, por isso mesmo, ser defendida e preservada. Nenhum segmento pode considerá-la perfeita, mas como resultado de um amplo consenso resultante de longos debates no Congresso essa lei representa tudo aquilo que é importante para o País, e, ao mesmo tempo, menos lesivo para os interesses dos diversos setores da Sociedade. Portanto, alterar essa lei ou revogá-la no todo ou em parte, certamente, é um crime de lesa-pátria, pois impedirá ao País colocar-se em condições de competição no comércio mundial cada vez mais globalizado.

Um dos fatos mais importantes desse novo Decreto Presidencial foi a informação dada pelo Ministro Pedro Brito, em recente reunião, que o seu texto contemplará os princípios e objetivos da Lei de Modernização dos Portos, como é conhecida a Lei nº 8.630, de 1993, e a ela se **subordinará integralmente**. Com isso é de se esperar que o Decreto Presidencial estabeleça os parâmetros de uma política portuária nacional, bem como dispositivos para desfazer os atuais gargalos, pontos nodais e lacunas normativas relativas às atividades portuárias.

## VI. Os Impulsos à Modernização X os Antigos Obstáculos

Não há dúvida que a SEP representa um impulso à modernização dos portos, e que tenha corrigido distorções, porém coloco de lado meu evidente entusiasmo já expressado, e, com absoluta franqueza, devo dizer que ainda, permanecem antigos obstáculos e dificuldades que não foram removidos, e que, sem nos dispormos a uma firme ação para solucioná-los ou removê-los, dificilmente atingiremos a plena modernização portuária.

Embora tenha sido dado um passo gigantesco ao se remover os apadrinhados políticos da administração dos portos, substituindo-os por profissionais competentes, de reputação ilibada, a estrutura das administrações e seus sistemas de gestão continuam arcaicos, incapazes de atuar com a agilidade requerida pelo atual ritmo do comércio exterior. Também é preocupante a situação das ligações logísticas terrestres dos portos com os seus *binterlands*, na medida em que estas se encontram saturadas e requerem urgentes ampliações e novas ligações, tanto rodoviárias quanto ferroviárias. Este gargalo logístico está afetando diretamente os setores de mineração

e agropecuária, inviabilizando ao País a exportação das *commodities* destes setores cujos preços no mercado mundial se encontram em plena alta, o que, por conseqüência, está onerando e descapitalizando esses setores produtivos. Nesse sentido, houve uma importante vitória estratégica da SEP que logrou incluir aos acessos terrestres aos portos do Rio de Janeiro no Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), mas os demais portos permanecem à mercê da boa vontade do Ministério dos Transportes.

Especificamente em relação à administração dos portos, precisamos nos deter sobre esse problema e buscar instituir um sistema que garanta a continuidade administrativa, tal como temos na iniciativa privada, impedindo-se que a cada mudança no Governo, seja troca de Presidente da República, Ministro, Governador ou Prefeito, toda a composição da alta administração do porto seja revista. Ouvimos muita discussão sobre estadualização, municipalização ou privatização. Mas é preciso deixar claro que, sem uma profunda alteração da concepção do ente encarregado da administração executiva do porto, estadualizar ou municipalizar, a despeito dos seus ferrenhos defensores, não nos serve, pois será, meramente pular do fogo para a frigideira. De nada adianta mostrar os exemplos do exterior, por mais sucesso que tenham tido na Europa: nossa realidade jurídica é outra, haja vista os tristes resultados da experiência de estadualização dos portos de Paranaguá e Rio Grande. Temos de tirar o Estado, a máquina pública, da Administração Executiva do Porto. Quanto à privatização, que sempre considero a melhor forma de administrar, lembremo-nos que o Governo retirou os portos do Plano Nacional de Desestatização (PND) e que, portanto, temporariamente, não é hipótese a se considerar, até mesmo pela filosofia política do partido do Presidente da República.

Acredito, firmemente que cada porto deverá ter a opção de decidir, através da sua comunidade portuária reunida no Conselho de Autoridade Portuária, se quer se estadualizar, municipalizar ou continuar na esfera federal, **mas sempre na condição de que seja constituído um modelo de administração profissional, privado, cujas bases sejam os resultados e a continuidade administrativa.**

Gostaria de deixar aqui uma recomendação resultante, na qual busco reunir um pouco de bom senso, prática e objetividade. Que esses dois anos que restam ao atual Governo sejam aproveitados plenamente, já que se conseguiu colocar nos postos de administração portuária verdadeiros profissionais, competentes e de confiança do senhor ministro, que eles (1) aproveitem para sanear as finanças dessas companhias falidas; (2) se empenhem em cobrar dos devedores; e (3) busquem soluções para os atuais problemas com os credores. Que sejam assinados contratos com os administradores na base de resultados, dando-lhes garantia e blindagem para que tenham continuidade, seja quem for presidente, governador, prefeito ou ministro. Que se busque resolver o problema dos enormes passivos trabalhistas, abrindo o capital das Cias. Docas e se promova o pagamento com ações, para torná-los acionistas partícipes do resultado da eficiência da empresa. Que se liquidem todos os ativos não operacionais, e se vendam todos os ativos hoje sucateados. Sejamos práticos, e ao fim de dois anos teremos companhias operacionalmente enxutas, não deficitárias, o que permitirá que sejam, então, tomadas as decisões complementares sobre o seu futuro operacional. Nada radical nessa recomendação. Radical, e tolo, é manter o *status-quo* inoperante e arcaico.

O grevismo do serviço público no porto é, a meu ver, de uma total

irresponsabilidade ética e moral, por mais justa que seja a reclamação do “injustiçado”. É a Polícia Federal, são os fiscais sanitários, são os fiscais da alfândega, todos engajados em serviços essenciais, que interrompem ou paralisam as operações portuárias, pois sem eles a carga não sai, nem entra no porto. O Governo não parece estar suficientemente empenhado em resolver esse problema.

As áreas de fiscalização – trabalhista, sanitária e de preservação ambiental – são aquelas em que a sanha punitiva do poder público mais mostra sua interferência. As multas, por exemplo, na fiscalização trabalhista são tão severas e despropositadas que se teme pelo futuro de muitos OGMOs (Órgãos Gestores de Mão-de-Obra)

Na área trabalhista, os conflitos são crônicos e refletem a resistência dos sindicatos de trabalhadores contra a modernização. Os passivos trabalhistas contra os OGMOs são de tal monta que dá para sugerir que está sendo orquestrado para levá-los à falência. As equipes das diversas fainas ainda são exageradamente numerosas como se não houvesse quase total mecanização nas operações. No momento está havendo um progresso, pois existem negociações proporcionadas pelo Ministro Brito como mencionado acima.

A praticagem continua cara e monopolista embora esse problema já esteja sendo enfrentado pela SEP.

O sistema jurídico da dragagem foi mudado para melhor e satisfatório, mas, fora algumas operações anteriormente iniciadas, colocar em prática está sendo demorado.

Gostaria de lhes repetir palavras de um conhecido profissional do ramo “*de forma sistemática, o poder público continua adotando uma postura*



*punitiva perante os agentes produtivos do setor portuário, seja embargando obras e paralisando atividades, seja multando ou acionando judicialmente empresas e organizações mesmo quando a correção das infrações identificadas não estão ao seu alcance”.*

Finalizando, gostaria de confidenciar aos colegas deste Conselho que, ao longo desses anos de luta nas questões do porto, o que mais me incomodou foi, sempre, a falta de união dos empresários, de suas entidades representativas, da falta de uma ação conjugada e, com as raras exceções de praxe, do assunto porto jamais encontrar eco nos pronunciamentos das lideranças empresariais. Esquecem-se de que, do outro lado, os trabalhadores desenvolveram uma estrutura de apoio firmemente embasada na união e no apoio recíproco, enquanto, do nosso lado, cada um fala por si e todos os esforços acabam ficando nas mãos de uns poucos idealistas. Precisamos, agora, mais do que nunca, nos unirmos, debatermos as questões portuárias e, coletivamente, buscarmos as soluções que se fazem indispensáveis.

Senhores, nada é mais maravilhoso e instigante intelectualmente do que a discussão colegiada, principalmente por um colegiado como este Conselho Técnico que temos na CNC, e também nas demais Confederações empresariais. A divergência de experiências e vivências, bem como as nossas idades – afinal somos todos jovens e podemos continuar a sê-lo se assim o quisermos – são o tempero fundamental para que o setor empresarial possa buscar as alternativas que poderão melhor servir ao País. Hoje todos nós nos encontramos libertos de interesses pessoais, e o que dizemos, e fazemos, representa, verdadeiramente, o que melhor acreditamos. Somos da Confederação Nacional do Comércio de Bens, Serviços e Turismo, e o comércio, em todo o mundo, se desenvolveu com os portos, que

são o instrumento indispensável para que as mercadorias cheguem aos seus centros de comércio, portanto porto é, realmente, em minha opinião, assunto de interesse fundamental, estratégico, para o desenvolvimento da atividade comercial no País. Debrucemo-nos coletivamente sobre os portos, busquemos soluções, esse é o nosso trabalho e o nosso desafio, e, principalmente, o nosso legado aos nossos descendentes.

Muito Obrigado

## Notas

- <sup>1</sup> Anexo I: Marcos regulatórios que regem a atividade portuária.
- <sup>2</sup> Anexo II: Quadro demonstrativo das entidades públicas que interferem na atividade do porto. Fonte: CODESA – porto de Vitória, ES.
- <sup>3</sup> Anexo III: Carta enviada ao SEP pelas quatro Confederações Nacionais.
- <sup>4</sup> Anexo IV: Pleitos Empresariais entregues ao Ministro Pedro Brito.
- <sup>5</sup> Anexo V: Processo de Arrendamento Longo e Complexo.

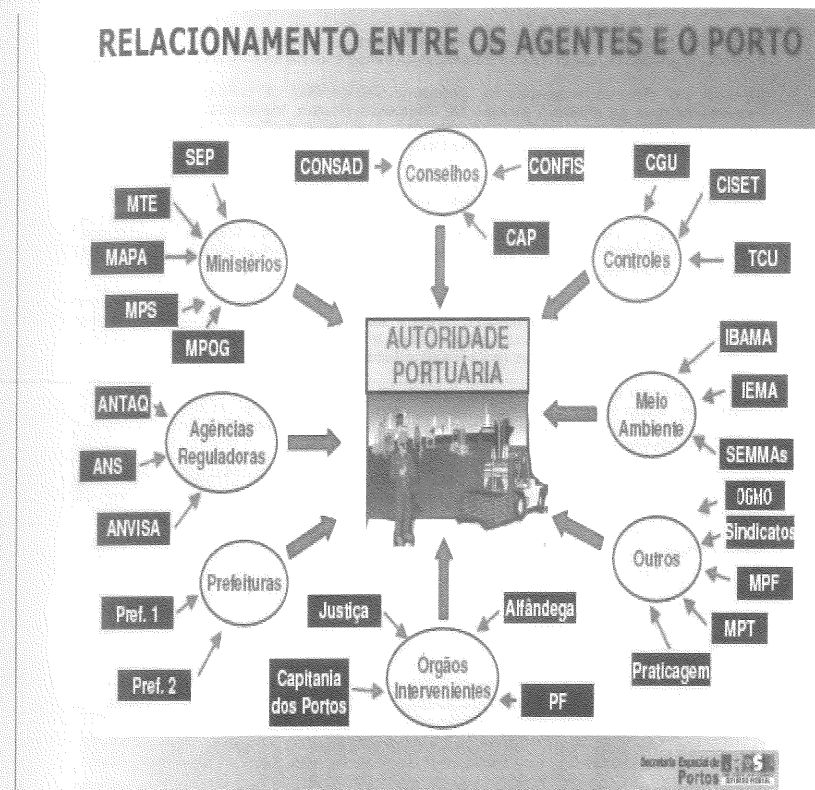
1) **Anexo I: Os marcos regulatórios que regem a atividade portuária.**

1. Marcos regulatórios existentes:

1. Lei nº 8.630/93 alterada pelas Leis nº 11.314/06 e 11.518/07;
  2. Lei nº 8.987/95 (Lei das Concessões);
  3. Lei nº 9.074/95 (altera a Lei de Concessões) alterada pelas Leis nº 9.432/96 e 9.648/96;
  4. Lei nº 9.277/96 (Delegação de Portos);
  5. Lei nº 9.309/96 (Revoga o ATP);
  6. Lei nº 9.432/96 (Tráfego aquaviário)
  7. Lei nº 9.537/97 (Segurança da Navegação – LESTA);
  8. Lei nº 9.648/96 (Reordena tráfego aquaviário);
  9. Lei nº 9.719/98 (Trabalho Portuário – GEMPO);
  10. Lei nº 10.233/01 (Criação da ANTAq);
  11. MP nº 2.174-28/01 (Institui o PDV);
  12. MP nº 2.217-3/01 (Revalida termos da 8.630 para a ANTAq);
  13. Lei nº 11.314/06 (altera a Lei nº 8.112/90 – Regime dos Servidores Civis);
  14. Lei nº 11.518/07 (Criação da SEP);
  15. Lei nº 11.610/07 (Institui o Programa Nacional de Dragagem);
  16. NR-29 (MTE) Trabalho Portuário;
- Diversos Decretos;
  - Diversas Portarias Ministeriais;
  - Diversas Resoluções da ANTAq (Ex.: 55 e 517).

2) Anexo I: Entidades Públicas que interferem na atividade portuária.

Fonte: Apresentação CODESA TCU



**Ação Empresarial**  
**Comissão Portos**

Nº 026 / 07

Rio de Janeiro, 25 de junho de 2007.

CGR-1064/2007

Excelentíssimo Senhor  
Secretário Especial de Portos da Presidência da República  
Ministro PEDRO BRITO NASCIMENTO

Senhor Ministro,

Inicialmente queira Vossa Excelência receber nossos cumprimentos, com votos de maior sucesso, pela sua nomeação para o desempenho desse importante cargo.

Visando um profícuo entendimento, permitimo-nos oferecer a colaboração do Setor Empresarial, que se efetivará através da **Comissão Portos**, movimento integrado pelas principais entidades empresariais preocupadas com as questões da modernização e desenvolvimento da atividade portuária no País.

Responsável pela campanha nacional que resultou na promulgação da Lei nº 8.830, de 1993, conhecida com Lei da Modernização dos Portos, a **Comissão** conta com um Comitê Executivo – composto por nove membros representantes dos vários segmentos relacionados com a atividade portuária e o comércio exterior – para acompanhamento dos assuntos e respectivo encaminhamento ao Governo de sugestões para a solução dos problemas pendentes.

Nessa linha, já entregamos a Vossa Excelência – e também ao Presidente Lula – a proposta da **Comissão Portos** para a formulação da necessária Política Portuária Nacional, subscrita por 46 entidades (hoje a **Comissão** conta com 50 entidades integrantes) e elaborada pelos melhores especialistas, com base nos bem-sucedidos modelos internacionais.

Embora resumidamente, esta Proposta focaliza os principais problemas do setor, com as respectivas soluções, que poderão ajudar essa Secretaria a preparar o "plano de recuperação dos portos no curto espaço de tempo", conforme determinado pelo Presidente, no discurso de posse de Vossa Excelência.

Ao credenciar o Comitê Executivo, para o relacionamento da Comissão com essa Secretaria, aproveitamos o ensejo para apresentar a Vossa Excelência nossos protestos de estima e consideração.

Cordialmente,

  
Coordenador da Ação Empresarial  
Jorge Gerdau Johannpeter

**Comissão Portos – Entidades Empresariais Integrantes:** CNA, CNC, CNI, CNT, CACB, ABTL, ABTP, ABTRA, ABRACE, ABRATEC, AEB, ANEC, ANTR, ANUT, BRACELPA, CBC, FENAMAR, FENOP, IBRAM, IBS, SINDIPEÇAS, SYNDARMA, ABTP – Sul, ACIAP, ACRJ, ACSP, ASGAV, FAEP, FARSUL, FECOMÉRCIO-RS, FECOMÉRCIO-SP, FEDFRASUL, FIEB, FIFMG, FIEP, FIEPB, FIEPE, FIER, FIESC, FIESP, FIERGS, FINDES, FIRJAN, SIARGS, SINDAÇUCAR, SINDAMAR, SINDAMARES, SINDIFUMO, SINDIOPES, SOPESP

Av. Almirante Barroso nº 91 sala 609 RIO DE JANEIRO - Centro - RJ Cep 20.031-005  
Telefone : (21) 2533 - 04 99 Fax : (21) 2524 - 6136 e-mail: [comissaoportos@comissaoportos.com.br](mailto:comissaoportos@comissaoportos.com.br)

**Brasil: O futuro depende dos portos!**

Presidente da CNA  
Antônio Ernesto de Salvo

Presidente da CNC  
Antônio de Oliveira Santos

Presidente da CNI  
Armando de Queiroz Monteiro Neto

Presidente da CNT  
Clésio Andrade

**Comissão Portos – Entidades Empresariais Integrantes:** CNA, CNC, CNI, CNT, CACB, ABTL, ABTP, ABTRA, ABRACE, ABRATEC, AEB, ANEC, ANTR, ANUT, BRACELPA, CBC, FENAMAR, FENOP, IBRAM, IBS, SINDIPEÇAS, SYNDARMA, ABTP – Sul, ACIAP, ACRJ, ACSP, ASGAV, FAEP, FARSUL, FECOMÉRCIO-RS, FECOMÉRCIO-SP, FEDFRASUL, FIEB, FIFMG, FIEP, FIEPB, FIEPE, FIER, FIESC, FIESP, FIERGS, FINDES, FIRJAN, SIARGS, SINDAÇUCAR, SINDAMAR, SINDAMARES, SINDIFUMO, SINDIOPES, SOPESP

Av. Almirante Barroso nº 91 sala 609 RIO DE JANEIRO - Centro - RJ Cep 20.031-005  
Telefone : (21) 2533 - 04 99 Fax : (21) 2524 - 6136 e-mail: [comissaoportos@comissaoportos.com.br](mailto:comissaoportos@comissaoportos.com.br)

**Brasil: O futuro depende dos portos!**

**Principais Pleitos das Entidades Empresariais**

apresentados ao

**Secretário Especial de Portos**

**Ministro Pedro Brito Nascimento**

**1. POLÍTICA PORTUÁRIA NACIONAL.**

Temas indispensáveis:

- Ter a Lei n° 8.630, de 1993, como parâmetro fundamental;
- Marcos regulatórios e planos de outorgas de longo prazo, que dêem segurança aos investidores;
- Descentralização da gestão portuária;
- Novo modelo autônomo de administração portuária;
- Despolitização e profissionalização dos administradores portuários;
- Fortalecimento do CAP e estabelecimento de uma governança corporativa nos portos;
- Presidente do CAP preferencialmente com domicílio na região do porto;
- Fortalecimento dos contratos de arrendamento e de adesão;
- Incentivar a ampliação e a modernização dos terminais;
- Flexibilização do trabalho portuário e fortalecimento dos OGMOs;
- Desburocratização das atividades portuárias; e
- Desburocratizar os pequenos portos e os de interior (CAPs e OGMOs).

**2. SERVIÇOS DE DRAGAGEM DE MANUTENÇÃO.**

- Assegurar e acompanhar o modelo criado pela MP n° 393, de 2007, já aprovada pelo Congresso Nacional, e que aguarda sanção presidencial.
- Editais de licitação deverão afastar aqueles que não tiverem condições de prestar bons serviços a longo prazo.

**3. MARCOS REGULATÓRIOS.**

- Deixar claro no Projeto de Lei das Agências Reguladoras as competências da ANTAq e da SEP, especialmente quanto a quem compete realizar os processos de licitação, assinatura dos contratos e as autorizações para a instalação de terminais de uso privativo.

- Adaptar as Resoluções n° 55 e 517 da ANTAq aos termos da Lei n° 8.630, especialmente quanto:
  - o à manutenção dos Contratos de Adesão;
  - o ao direito de prorrogação do contrato segundo as condições da lei e do próprio contrato, evitando a discricionariedade da administradora do porto ou de qualquer agente público;
  - o ao uso exclusivo pelo arrendante do terminal de uso público;
  - o à racionalização da fiscalização, exigências de documentos, plantas e certidões, infrações e multas;
  - o às audiências públicas para os assuntos de interesse do setor;
  - o à imperiosa necessidade da agência de motivar e fundamentar suas decisões; e
  - o à definição urgente dos contratos de arrendamento ou de uso de áreas portuárias que ainda não foram adaptados à Lei n° 8.630.

**Obs.:** Considerar os dois Pareceres Jurídicos (n° 136/2002 e 390/2004) do Ministério dos Transportes, que inquiraram de inconstitucionalidade e de ilegalidade vários dispositivos da Resolução n° 55.

**4. RELAÇÕES TRABALHISTAS NO PORTO.**

- Cumprir o que estabelece a OIT e a Lei n° 8.630;
- Levantar o atual contingente dos OGMOs através das DRTs;
- Promover exame médico através do MPAS em todos os trabalhadores avulsos;
- Aposentar os trabalhadores que preencherem os requisitos legais;
- Fortalecer os OGMOs e integrá-los na governança corporativa do porto (CAP e administração do porto);
- Anistiar as multas lavradas contra os OGMOs por serem os mesmos definidos por lei como sendo de utilidade pública.

**5. PROVIDÊNCIAS IMEDIATAS.**

- Acelerar o arrendamento de áreas portuárias ociosas;
- Assegurar a continuidade do REPORTO e do REIDI;
- Adaptar os contratos à Lei n° 8.630 ainda pendentes;
- Liberação urgente dos recursos do PAC para os projetos e obras portuárias previstos nesse Programa;
- Eliminar o grevismo do setor público nos portos, reforçando o entendimento de que a atividade portuária é essencial para o País.

Rio de Janeiro 04 de dezembro de 2007.

**Comissão Portos**

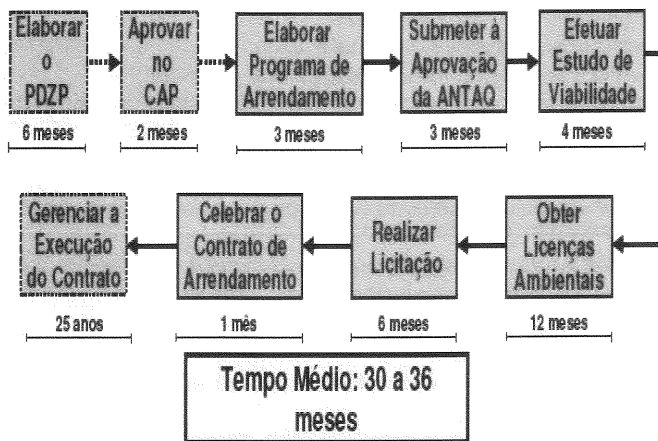
**Comissão Portos**

**Entidades Integrantes:** CNA, CNC, CNI, CNT, CACB, ABTL, ABTP, ABTRA, ABRACE, ABRATEC, AEB, ANEC, ANUT, BRACELPA, CBC, FEADUANEIROS, FENAMAR, FENOP, IBRAM, IBS, SINDIPEÇAS, SYNDARMA, ABTP – Sul, ACRJ, ACSP, ASGAV, FAEP, FARSUL, FECOMÉRCIO-RS, FEDERASUL, FIEB, FIEMG, FIEP, FIEPB, FIEPE, FIER, FIESC, FIESP, FIERGS, FINDES, FIRJAN, SIARGS, SINDAÇUCAR, SINDAMAR, SINDAMARES, SINDIFUMO, SINDIOPES, SOPESP.

5) Anexo VI: Processo de Arrendamento Longo e Complexo

**EXEMPLO**

• **PROCESSO DE ARRENDAMENTO LONGO E COMPLEXO**



Secretaria Especial de Portos

*Palestra pronunciada em 26 de Agosto de 2008*