

Os portos brasileiros

Meton Soares Junior ✓

*Presidente da Federação Nacional das Empresas de Navegação Marítima,
Fluvial, Lacustre e de Tráfego Portuário (Fenavega) e
Vice-Presidente da Confederação Nacional de Transportes (CNT)*

A Estrutura da palestra

A organização dos Portos Brasileiros

Lei 8.630/93 – Marco Regulatório

Comparativo Mundial/Entraves/Desafios

Considerações gerais

O Porto faz parte de um sistema de transporte que por sua vez existe pela necessidade de intercâmbio comercial entre os povos.

A costa brasileira tem 8,5 mil quilômetros navegáveis. O Brasil possui um setor portuário que movimentava anualmente cerca de 700 milhões de toneladas das mais diversas mercadorias e responde, sozinho, por mais de 95% das exportações.

O sistema portuário brasileiro é composto por 37 portos públicos, entre marítimos e fluviais.

Desse total, 18 são delegados, concedidos ou têm sua operação autorizada à administração por parte dos governos estaduais e municipais.

Existem ainda 42 terminais de uso privativo e três complexos portuários que operam sob concessão da iniciativa privada.

Breve histórico

Proclamação da República: Privatização das administrações dos portos, sendo a primeira a do Porto de Santos.

1888: Abertura de concorrência para exploração do Porto para permitir a atracação de navios com maior calado.

Primeiro Porto organizado: Explorado pela iniciativa privada por meio da então constituída, Companhia Docas de Santos.

1934: Passa a ser tratado como fator de desenvolvimento econômico, sob o controle do Estado.

1964: O enfoque era o da área de segurança. Sistema monopolista Estatal.

1975: Criação da empresa de Portos do Brasil S/A (PORTOBRAS), uma *holding* que representava o interesse do Governo em centralizar atividades portuárias.

Década de 1980:

- 80% da carga destinada a exportação era de granéis e transitava pelos portos privativos.

- 20% de maior valor era a carga geral e transitava pelos sistemas portuários públicos (caros e ineficientes).

1993: Crise institucional devido à dissolução da Portobras (Lei 8.029/90). Aprovação da Lei de Modernização dos Portos (Lei 8.630/93).

Quebra do monopólio

A reforma dos portos, concebida ainda no Governo Itamar Franco e disciplinada na Lei 8.630/93, quebrou o monopólio estatal na área, mas ficou no meio do caminho.

Prevista na norma, a privatização da administração portuária não saiu do papel. Mesmo assim, a exploração dos terminais pela iniciativa privada aumentou a produtividade.

Na época de pleno domínio da antiga Portobras, oito a 10 contêineres eram movimentados por hora. Hoje, a depender do terminal, são de 40 a 50. Em quase 20 anos, os custos unitários caíram de US\$500 para US\$200. Mas o esgotamento desse convívio forçado entre o novo e o velho começa a reverter os avanços.

Conceitos da lei

I – Porto organizado: Construído e aparelhado para atender às necessidades da navegação, da movimentação de passageiros ou da movimentação e armazenagem de mercadorias, concedido ou explorado pela União, cujo tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária.

II – Operação portuária: De movimentação de passageiros ou a de movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou pro-

venientes de transporte aquaviário, realizada no Porto organizado por operadores portuários.

III – Operador portuário: Pessoa jurídica pré-qualificada para a execução de operação portuária na área do Porto organizado.

IV – Área do Porto organizado: Compreendida pelas instalações portuárias, quais sejam, ancoradouros, docas, cais, pontes e *piers* de atracação e acostagem, terrenos, armazéns, edificações e vias de circulação interna, bem como pela infraestrutura de proteção e acesso aquaviário ao Porto tais como guias-correntes, quebra-mares, eclusas, canais, bacias de evolução e áreas de fundeio que devam ser mantidas pela Administração do Porto.

V – Instalação portuária de uso privativo: Explorada por pessoa jurídica de direito público ou privado, dentro ou fora da área do Porto, utilizada na movimentação de passageiros ou na movimentação ou armazenagem de mercadorias, destinados ou provenientes de transporte aquaviário.

VI – Estação de transbordo de cargas: Situada fora da área do Porto, utilizada, exclusivamente, para operação de transbordo de cargas, destinadas ou provenientes da navegação interior.

VII – Instalação portuária pública de pequeno porte: Destinada às operações portuárias de movimentação de passageiros, de mercadorias ou ambas, destinados ou provenientes do transporte de navegação interior.

As instalações portuárias

I – Uso público.

II – Uso privativo:

a) Exclusivo, para movimentação de carga própria.

b) Misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

c) De turismo, para movimentação de passageiros (incluído pela Lei 11.314 de 2006).

d) Estação de transbordo de cargas.

Da gestão de mão de obra do trabalho portuário avulso

Os operadores portuários, devem constituir, em cada Porto organizado, um órgão de gestão de mão de obra do trabalho portuário, tendo como finalidade:

I – Administrar o fornecimento da mão de obra do trabalhador portuário e do trabalhador portuário avulso.

II – Manter, com exclusividade, o cadastro do trabalhador portuário e o registro do trabalhador portuário avulso.

III – Promover o treinamento e a habilitação profissional do trabalhador portuário, inscrevendo-o no cadastro.

IV – Selecionar e registrar o trabalhador portuário avulso.

V – Estabelecer o número de vagas, a forma e a periodicidade para acesso ao registro do trabalhador portuário avulso.

VI – Expedir os documentos de identificação do trabalhador portuário.

Do Conselho de Autoridade Portuária (CAP)

Será instituído, em cada Porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária, que terá dentre outras funções:

I – Baixar o regulamento de exploração.

II – Homologar o horário de funcionamento do Porto.

III – Opinar sobre a proposta de orçamento do Porto.

IV – Promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias.

V – Fomentar a ação industrial e comercial do Porto.

VI – Zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência.

Constituição do CAP

I – Bloco do poder público.

II – Bloco dos operadores portuários.

III – Bloco das classes trabalhadoras.

IV – Bloco dos usuários portuários.

Marco Regulatório

1. Constituição Federal (arts. 21, XII, 7; 22, X; 175, parágrafo único).

2. Lei 8.031/1990 (cria o PND).

3. Lei 8.630/1993 (Lei dos Portos).

4. Lei 8.666/1993 (licitações).

5. Lei 8.987/1995 (concessões serviços públicos).

6. Lei 9.074/1995 (concessões serviços públicos).

7. Lei 9.277/1996 (convênios portuários).

8. Lei 10.233/2001 (ANTAq).

9. Decreto 4.391/2002 (arrendamento).

10. Lei 11.079/2005 (PPPs, decretos etc.).

11. Lei 11.518/2007 (cria a SEP).

12. Lei 11.610 (dragagem).

13. Decreto 6.620/2008 (regula Lei 8.630).

O modelo de Autoridade Portuária é o modelo LANDLORD PORT, no qual temos o Governo investindo em infraestrutura pública e o setor privado investindo em superestrutura e operação portuária.

Alguns dos nossos principais portos



Divisão – portos marítimos e fluviais

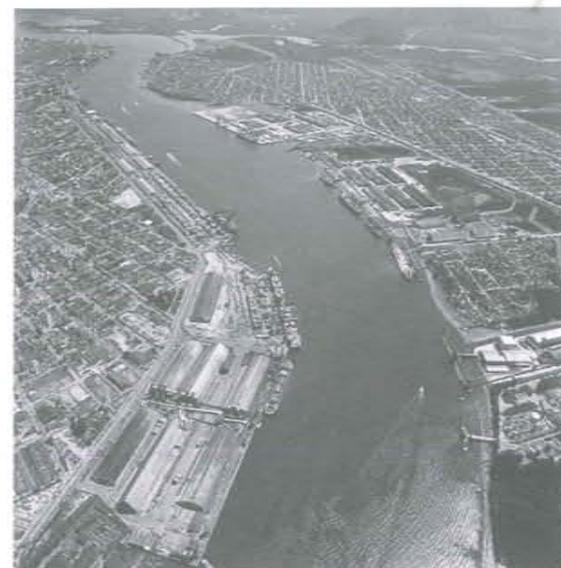
A Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) é responsável pela formulação de políticas e pela execução de medidas, programas e projetos de apoio ao desenvolvimento da infraestrutura dos portos marítimos.

Compete ainda à SEP/PR a participação no planejamento estratégico e a aprovação dos planos de outorgas, tudo isso visando assegurar eficiência e segurança no transporte marítimo de cargas e de passageiros.

Portos fluviais

O Ministério dos Transportes é o responsável pela política dos portos fluviais.

Porto de Santos



Característica

Área total: 7.665.100m²

Margem direita: 3.665.800m²

Margem esquerda: 4.099.300m²

Berços – 59 sendo:

Privado: 10 administrados pela iniciativa privada por meio de concessões cedidas em 1993.

Público: 49 administrados pela União por meio da Codesp.

Cais: Total de 13 quilômetros de cais entre 5 metros e 14 metros de profundidade.

Pátio: Total de 1 milhão de metros quadrados.

Tancagem: Armazenamento de grãos líquidos com capacidade para movimentar 8.543.000 toneladas.

Armazéns: São 62 unidades, com total de 500 mil metros quadrados para armazenagem de cargas e mercadorias diversas.

Atualmente o Porto de Santos possui capacidade de movimentar 115 milhões de toneladas/ano.

Movimento do Porto de Santos

O Porto de Santos movimentou 47,04 milhões de toneladas de carga entre os meses de janeiro e junho de 2012.

O número, recorde histórico para um primeiro semestre de operações do cais santista, foi 3,1% maior que o mesmo período de 2011.

A redução de 5,4% na tonelagem movimentada nas importações (15,52 milhões de toneladas), combinada ao incremento de 7,9% no total de mercadorias exportadas, compuseram o índice positivo no semestre. A alta das exportações compensou a redução nas importações e definiu o crescimento, em relação ao primeiro semestre do ano anterior.

A soja em grãos ocupou o primeiro lugar no *ranking* das cargas movimentadas pelo complexo, com 9,97 milhões de toneladas movimentadas no intervalo analisado. O açúcar, com 5,16 milhões de toneladas, veio em segundo lugar; a soja peletizada em terceiro (1,29 milhões de toneladas). Durante todos os meses do primeiro semestre de 2012, a soja em grãos registrou forte crescimento, fechando o acumulado de junho com um volume embarcado 39,4% maior que o mesmo período de 2011.

No caso da soja peletizada, o aumento foi de 25,6%; a alta de 37,7% nos embarques do complexo soja (que computa soja em grãos e peletizada) foi a grande responsável pelo crescimento das exportações operadas pelo Porto santista.

Na operação de contêineres, Santos cresceu 8,1% – foram movimentados 1.499.703 TEU entre janeiro e junho de 2012, frente aos 1.387.624 TEU do primeiro semestre do ano anterior.

A operação de algumas mercadorias registrou queda no comparativo entre os meses de junho de 2012 e de junho 2011, por conta da paralisação dos trabalhadores portuários avulsos e da precipitação de chuvas durante o mês.

Contribuição de Santos para o comércio exterior brasileiro

No acumulado entre janeiro e junho, as cargas operadas por Santos perfizeram US\$57 bilhões em valor comercial, somadas as importações e exportações.

O montante elevou para 25,1% a contribuição do Porto santista para o comércio exterior brasileiro; no primeiro semestre de 2011, a participação de Santos era de 24,1%. Até junho de 2012, a balança comercial brasileira foi contabilizada em US\$227,4 bilhões.

Nas importações, os principais países de origem das mercadorias movimentadas pelo complexo foram os Estados Unidos, participando com US\$4,69 bilhões; China, com US\$4,60 bilhões; e Alemanha, com US\$2,75 bilhões.

Nas exportações, o principal destino das cargas expedidas por Santos, até junho, foi a China, que recebeu US\$4,87 bilhões em mercadorias

brasileiras. Deste total, foram enviados US\$3,75 bilhões em soja a granel e peletes; o complexo soja também foi a mercadoria mais exportada, pela perspectiva do valor comercial: foram embarcados US\$4,46 bilhões no primeiro semestre de 2012.

Os Estados Unidos, que receberam US\$3,23 bilhões em mercadorias, foram o segundo destino mais importante das cargas exportadas pelo Porto de Santos, seguidos pela Argentina, que recebeu US\$1,81 bilhão em mercadorias oriundas do cais santista.

Porto Itaqui

Área de influência que abrange os estados do Maranhão, Piauí, Sudoeste do Pará, o Norte de Goiás e o Nordeste de Mato Grosso.

Acesso marítimo: Pelo canal de acesso, com profundidade natural de 27 metros e largura aproximada de 1,8 quilômetro.

Acesso fluvial: Rios Mearim, Pindaré, dos Cachorros e Grajaú, com pequenas profundidades.

Em 2010, o Porto de Itaqui apresentou crescimento de 7,5% em relação a 2009, mas ainda não recuperou o nível de movimentação de cargas de 2008. O crescimento observado entre 2009 e 2010 pode ser atribuído à movimentação de ferro gusa, fertilizantes, soja e, principalmente, combustíveis e óleos minerais.

O crescimento das exportações de soja no Porto de Itaqui é atribuída à produção dos grãos do Centro-Oeste (que aumentou durante o ano de 2010 devido à seca em alguns rios da região Norte, o que prejudicou o escoamento dos grãos). Já o aumento da movimentação de granéis

líquidos pode ser explicado pelo incremento no consumo interno e ao transbordo de produtos, visto que o Porto de Itaqui é entreposto de derivados do petróleo no Norte e Nordeste.

Área de influência: Engloba todo o Estado do Ceará, Piauí, parte do Maranhão, Rio Grande do Norte, Pernambuco e Paraíba. Estende-se às regiões Norte e Centro-Oeste, ao Vale do São Francisco e outras áreas de alcance de distribuição de cargas movimentadas do Porto.

Acesso marítimo: Com profundidade de 14 metros no canal de acesso com extensão de 3,5 quilômetros e largura de 160 metros.

Em 2010, a movimentação geral de cargas ultrapassou os níveis de movimentação de 2008 e apresentou crescimento de 24,4% em relação a 2009. Destaque para a participação e crescimento da movimentação de combustíveis e óleos minerais (o desempenho dos granéis líquidos foi atribuído principalmente ao asfalto trazido pela Petrobras), contêineres e trigo. Também apresentaram crescimento expressivo em relação aos anos anteriores o coque de petróleo e os produtos siderúrgicos.

Outros fatores que contribuíram para o aumento da movimentação foram o desembarque dos trilhos da Ferrovia Transnordestina e o crescimento da economia cearense.

Porto de Rio Grande

Administrado pela Superintendência do Porto de Rio Grande, com profundidade de 18 metros de canal externo (fora os molhes da Barra), no canal interno 16 metros, no Porto Novo o calado é de 10 metros, com obras ficará com 14 metros.

É o Porto mais meridional do Brasil, situa-se a margem direita do canal do Norte, que liga a Lagoa dos Patos ao Oceano Atlântico. Compreende o Porto Velho, Porto Novo e Superporto e a área de expansão de São José do Norte.

Em 2010 a movimentação geral de cargas no Porto de Rio Grande ultrapassou os níveis de 2008 e, em relação a 2009 apresentou crescimento de 9,5%, que foi impulsionado principalmente pela movimentação de combustíveis e óleos minerais, contêineres (maioria destinada às exportações), fertilizantes e soja.

O crescimento acentuado da movimentação de fertilizantes em 2010 em relação a 2009 pode ser atribuído principalmente à queda da movimentação observada durante o ano de 2009, que foi provocada pela formação de estoques.

Porto de Manaus



Características

Dividido em dois: Flutuante de Roadway (para embarque e desembarque de passageiros) e Flutuante das Torres (movimento das cargas). Este Porto tem apresentado acréscimo na importação, com ênfase nas cargas de aço e de projetos.

Em 2010, foram movimentados 9.282 contêineres e 17 mil toneladas de cargas soltas. No ano passado, 2011, o Porto atingiu 10.137 contêineres e 70,1 mil toneladas de cargas soltas, o movimento mais que quadruplicou (Fonte: *Revista Transporte Todos os Modais*).

Terminal fluvial – Chibatão



Característica

Com o crescimento do Polo Industrial de Manaus (PIM), a região passou a demandar empresas especializadas em logísticas. O terminal Chibatão opera na margem esquerda do Rio Negro. Sua movimentação de janeiro a maio deste ano teve um crescimento de 105% em relação ao mesmo período de 2011.

A movimentação mensal média é de 27 mil TEUs. Em 2007, o terminal foi ampliado e o cais flutuante atingiu uma extensão de 431 metros, com capacidade de atender até quatro embarcações de contêineres ou de cargas de projetos (carga pesada ou volumosa que devido às suas dimensões ou tonelage não possa ser transportada em contêineres convencionais, exigindo então equipamento, caminhão, navio ou aeronave especial).

Superporto Açu

O Complexo Industrial do Superporto do Açu é o maior empreendimento porto-indústria da América Latina e deverá movimentar, pelo menos, 350 milhões de toneladas por ano, entre exportações e importações, posicionando-se como um dos três maiores complexos portuários do mundo.

O Complexo Industrial do Superporto do Açu possui uma área de 90 quilômetros quadrados e receberá siderúrgicas, polo metalmeccânico, unidades de armazenamento e tratamento de petróleo, estaleiro, indústrias *off-shore*, plantas de pelotização, cimenteiras, termoeletrica e indústrias de tecnologia da informação.

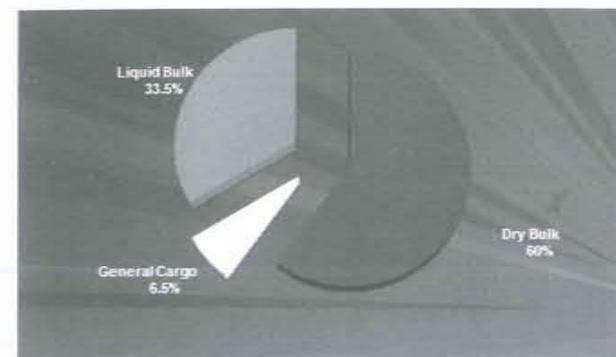
Movimentação dos portos

No ano passado, 2011, o sistema portuário nacional, o que inclui terminais de uso público e privativo, movimentou um montante de cerca de 891 milhões de toneladas, o que representou um crescimento de 6,7% em relação a 2010, quando foram movimentados 834 milhões de toneladas.

De acordo com a Comissão de Portos, deverá ser praticamente o dobro do crescimento percentual para o PIB brasileiro, estimado em 3,4%.

No que se refere às cargas, os granéis sólidos continuaram a liderar os tipos de carga, com total de 539 milhões de toneladas (60,6%), seguidos pelos granéis líquidos com 221 milhões de toneladas (24,8%) e finalmente com carga geral com 130 milhões de toneladas (14,6%).

Cargas predominantes nos terminais privados

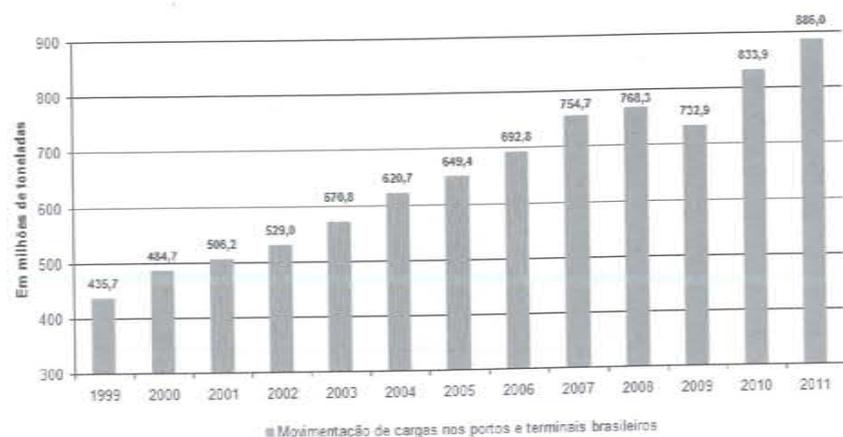


Evolução do comércio exterior pelos portos

- Em 2010 o PIB brasileiro cresceu 7,5% e a corrente de comércio (exportações + importações) alcançou US\$383,55 bilhões. Desse total, US\$303 bilhões passaram pelo sistema portuário.
- Em 2012 a previsão de crescimento do PIB é abaixo de 2%.
- Em 2014 os portos deverão movimentar mais de um bilhão de toneladas anuais (Fonte: ABTP).

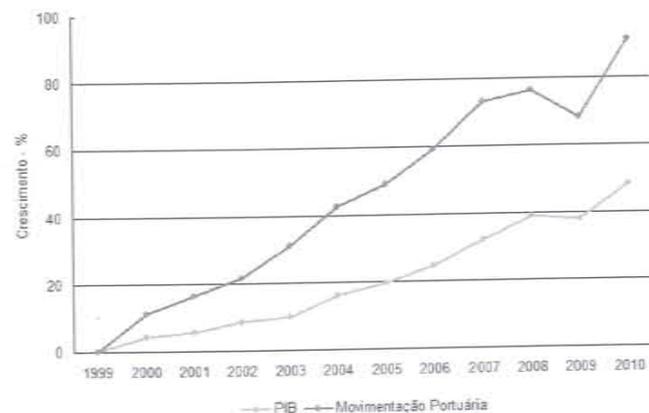
O setor de contêineres, também alcançou um crescimento, tendo registrado acréscimo total de 10%, o que fez com que o segmento de carga geral, como um todo, tenha crescido 9,3% em relação ao ano anterior.

Movimentação de cargas nos portos e terminais brasileiros



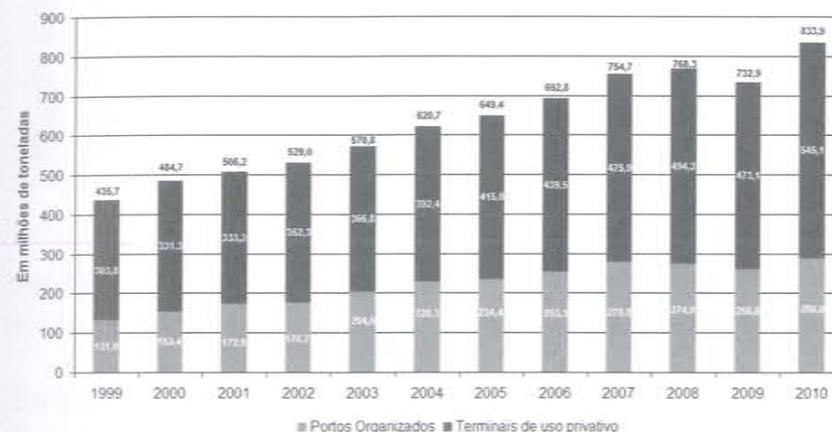
Observa-se ainda que o crescimento médio anual da movimentação de cargas de 1999 a 2011 foi bastante homogêneo. Logo, vale destacar a rápida recuperação do setor aquaviário no ano de 2010, com crescimento de 13,8%, quando comparado ao ano anterior, que registrou queda significativa devido à crise econômica de 2008-2009.

No mesmo período em que a movimentação aquaviária mais que dobrou, o Produto Interno Bruto (PIB) brasileiro apresentou crescimento de 48,6%.



O gráfico mostra ainda que, enquanto o PIB brasileiro apresentou redução de 0,6% entre os anos 2008 e 2009, a movimentação portuária teve queda de 4,6%. Essa queda pode ser explicada pela grande dependência entre o transporte marítimo e as exportações e importações de mercadorias. Do mesmo modo, no ano de 2010 o setor rapidamente se recuperou, apresentando crescimento bem maior que o crescimento econômico (Fonte: ANTAQ).

Movimentação de cargas entre os portos organizados e terminais de uso privativo

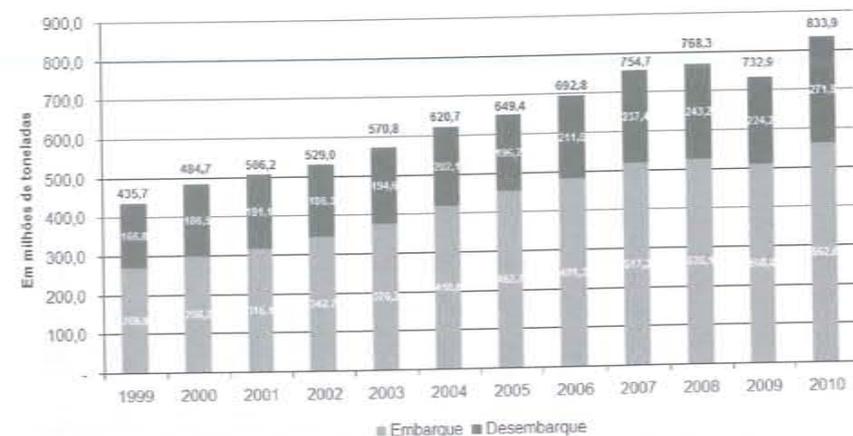


Em relação à movimentação de cargas por tipo de instalação portuária, observa-se no gráfico que os Terminais de Uso Privativo (TUPs), historicamente, são responsáveis pela maior movimentação nos portos do Brasil.

Em 2010, os TUPs transportaram 545,1 milhões de toneladas, o que corresponde a 65,4% do total, enquanto os portos organizados transportaram 288,8 milhões de toneladas, equivalentes a 34,6%.

Destaca-se também que os portos organizados aumentaram gradativamente sua participação na movimentação de cargas, passando de 30,3% em 1999 para 34,6% em 2010.

Embarque e desembarque



Os dados do gráfico indicam que a maior movimentação de cargas se dá no embarque/exportação.

Essa situação explica-se pela característica econômica do Brasil e a relação com o comércio internacional, na prática da exportação em larga escala de *commodities* agrícolas e minerais.

Em 2010, foram embarcadas 562 milhões de toneladas (67,4%), enquanto o desembarque/importação de carga totalizou 271,9 milhões de toneladas (32,6%).

Portos no Mundo

Antuérpia/Hamburgo/Singapura/Roterdã

Porto de Antuérpia



Situado na Bélgica: 30 mil quilômetros quadrados e 10 milhões de habitantes (menor que o Rio de Janeiro).

Principal Porto da Bélgica, segundo da Europa, 19º em escala mundial, em 2010 movimentou 178,2 milhões de toneladas de carga e 8,4 milhões de TEUs.

Todos os serviços e operações, movimentação, armazenagem e outros, estão entregues a mais de 500 empresas privadas nacionais e estrangeiras.

Recentemente a autoridade portuária aprovou um investimento de 1,6 bilhão de euros até 2025.

Porto de Hamburgo



Administração estadual: Pode arrendar para o setor privado pelo prazo de 30 anos, prorrogáveis. Ocupa uma área de 75 quilômetros quadrado.

A iniciativa privada, sem envolvimento estatal, é responsável pela parte comercial/industrial (movimentação de carga, armazenagem, transportes e processamento de mercadorias).

Terceiro no *ranking* europeu, movimentou 121,2 milhões de toneladas em 2010.

O Laborpool – OGMO – tem apenas 1.800 homens para todo o sistema, elaborado com moderníssimos equipamentos, e não chega a três o número de trabalhadores utilizados para movimentar um container.

Custo médio: US\$110.00

A Câmara de Comércio de Hamburgo possui 118 mil empresas associadas. É o terceiro Porto europeu. Só perde para Roterdã e Antuérpia.

Singapura



Segundo o Fórum Econômico Mundial de 2011-2012, é considerado o melhor Porto do mundo.

Balança comercial da pequena ilha somou a importância de US\$778 bilhões, com exportações de US\$412 bilhões (o dobro registrado pelo Brasil) e 15º em importações de US\$366 bilhões.

Porto bem organizado, situa-se na liderança da movimentação de carga.

Com área de 436 hectares, o Porto dispõe de 12,8 quilômetros de cais e 52 berços de atracação e com mais de 300 pontes-rolantes e guindastes.

Em 2011, confirmou sua posição como o terceiro do mundo na movimentação de carga registrando 531 milhões de toneladas.

Com grande calado para receber navios gigantescos porta-contêineres da atualidade (14 mil/TEUs), tornou-se o principal Porto de distribuição de carga (*hub-port*) com tráfego de navios, quatro vezes maior do que Roterdã.

Breve comparativo dos portos estrangeiros

Santos: 2009-2007

Breve comparativo dos Portos Estrangeiros Santos/2009 - 2007

ROTTERDAM (automatizado) Calado de 24 metros	Área de 10.500 hectares 48km extensão 77 km e cais	4,5 milhões TEUS
ANTUERPIA Calado de 17 metros	150 Km de cais	5 milhões TEUS
HAMBURGO	75 km2 área	
SINGAPURA	12,8 km de cais Com 52 berços	Em julho de 2012 - 18,1 milhões Teus
HONG KONG (pequeno porto) Produtividade fantástica	5 km2 52 km2 de área	24 milhões TEUS
XANGAI	85 km2 cais	6 milhões TEUS
SANTOS 7,5 a 14 metros profundidade (2009) 281 berços	13 km2 cais	2.250 milhões TEUS (2009)

Entraves nos Portos – Infraestrutura Precária

Da China até o Brasil um contêiner percorre cerca de 17 mil quilômetros em uma viagem que pode durar 35 dias de navio. O transporte de cada unidade até o Porto de Santos fica em torno de US\$1.200 (R\$2.400), dependendo do tamanho da embarcação. Entretanto até a capital paulista que são 77 quilômetros, quase nada diante de viagem em relação à China, o custo é o mesmo.

Quanto à disponibilidade e eficiência das infraestruturas em geral, a posição do Brasil no contexto mundial é vexatória. Recente relatório do Fórum Econômico Mundial, dados do Banco Mundial, aponta o País na 107ª posição entre os 144 países.

O indicador da qualidade da infraestrutura portuária situa o Brasil em 135º lugar, com nota 2,6 em um *ranking* que varia de 7 (máximo de eficiência) por parâmetros internacionais e 1 (ineficiente).

Em um *ranking* de qualidade dos portos elaborado pelo Fórum Econômico Mundial, o Brasil figura na desanimadora 130ª colocação entre os 142 países analisados. Levantamento do Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA) indica a necessidade de investimentos de pelo menos R\$42,88 bilhões na realização de 265 obras para aumentar a capacidade portuária, permitir a atracação de embarcações de maior porte e facilitar os acessos terrestres e hidroviários. Tudo isso elevaria sua eficiência operacional.

Readequação dos contratos anteriores a Lei 8.630/93 que até agora não ficou resolvido. A Lei 8.630 diz o seguinte: “O Poder Executivo vai ter 180 dias para adequar os contratos antigos à lei nova.” E isso não foi feito. Existem quase 100 terminais que venceram ou estão vencendo em 2010, 2011 e 2012 e como estão nessa situação os empresários ficam na insegurança de investir. Então, paralisa os investimentos.

Manutenção – Plano Nacional de Dragagem

Ainda é problemática a situação. Entretanto o Governo implementou um plano depois de longo tempo parado.

O plano do Governo foi implementado por um período de 6 anos. Com dragagem por resultado e participação de empresas estrangeiras, visto que as empresas brasileiras foram sucateadas.

Guerra do ICMS

A entrada em vigor da alíquota unificada de 4% para o ICMS nas vendas interestaduais de produtos importados pode ser adiada. A unificação da tarifa seria a partir de janeiro de 2013, de acordo com a Resolução 13 do Senado Federal. O adiamento é em virtude da falta de consenso dos técnicos dos estados junto ao Confaz, segundo relatório. O próprio Confaz planeja pedir alteração na resolução.

Decreto 6.620, que regulamentou a Lei 8.630

Falta de clareza quanto ao atual marco regulatório, representado pelo Decreto 6.620 de 2008, acabou por inibir os novos investimentos privados no setor.

É um paradoxo, pois o decreto foi baixado sob o argumento de que promoveria a modernização do setor, mas traz tantos obstáculos ao empreendimento privado nos portos que teve efeito justamente contrário.

O principal problema está relacionado à exigência de que os empreendedores em novos terminais privados de uso misto operem carga própria de forma preponderante, uma restrição que simplesmente afastou os principais grupos interessados.

Outra exigência relaciona-se à obrigatoriedade de se licitar áreas privadas, o que, do ponto de vista jurídico, é um contrassenso, e, do ponto de vista prático, algo contraproducente.

Outros entraves

Entre as obras necessárias, o IPEA citou a construção, ampliação e recuperação de áreas portuárias e de seus acessos; a mecanização e automação do manuseio da carga; e a implantação de sistemas eficientes de controle e informação.

As estatais que administram os portos não têm condições financeiras que permitam a aplicação de recursos no volume exigido para a modernização dos serviços. Existe, portanto, um enorme potencial de investimentos privados, que poderiam ser feitos em cooperação entre o capital externo e o interno.

Baixa disponibilidade de terminais marítimos especializados, profundidade limitada e alto tempo médio de espera de navios.

Segundo o Plano CNT de Logística e Transporte de 2011, somente com obras urgentes de dragagem e derrocamento, ampliação de extensão portuária, acessos terrestres e construção de novos portos seria necessário o investimento mínimo de R\$5,7 bilhões.

Mesmo diante da eminente necessidade de aporte financeiro, nos últimos 10 anos o Governo Federal investiu apenas R\$3,5 bilhões, valor considerado insuficiente para a manutenção e conservação da infraestrutura já instalada.

Logística deficitária é a maior preocupação de portos para não entrarem em colapso

Segundo o economista Josep Barat, se tomarmos como base o *benchmarks* dados pelos portos mais eficientes, a escala de operações e o desempenho dos portos brasileiros são bastante ruins, excetuando-se os terminais privados especializados.

Longas permanências (*turnaround time*) para as operações de carga e descarga; longas esperas entre chegadas e atracções; baixos níveis de produtividade nas operações de berço de atracção/dia; tempos mais curtos de trabalho efetivo nas operações de carga e descarga nos navios atracados; baixos níveis de desempenho dos trabalhadores portuários por navio e por turno; e elevado número de avarias e perdas.

Operadores calculam que 80% dos portos sofram com problemas de acesso.

Caminhões em alguns horários geram filas em vias de acesso.

Eles apontam que a manutenção do aumento da produtividade depende de planejamento e de uma mudança conceitual para equilibrar a matriz de transportes.

Acabar com a burocracia – Porto Sem Papel

Para acabar com a burocracia de mais de 20 órgãos intervenientes nos portos o Governo lançou o Porto Sem Papel, porém a impressão de papel faz parte da rotina dos principais portos brasileiros. Os agentes marítimos apontam que é difícil mudar os hábitos. Atualmente 19 portos já aderiram ao programa. O grande gargalo é a digitação de inúmeros documentos. “Para o desenvolvimento do sistema, foi contratado o Serpro que realizou o levantamento de requisitos junto aos seis anuentes que sempre interferem na operação portuária, quais sejam: Autoridade Portuária, Receita Federal, Polícia Federal, Anvisa, Vigiagro e Marinha do Brasil, para tanto a SEP vem firmando Acordo de Cooperação com estes órgãos.”

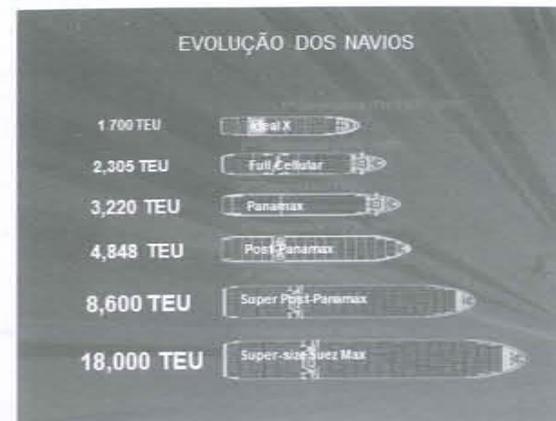
Outro problema – Tamanhos dos Navios

Grande alteração no padrão tecnológico de transporte e manuseio de carga.

Aumento no porte dos navios (+ calado e + linha de berço).

Porto passa ser focado também como unidade de negócios.

Para atender navios como o maior navio petroleiro do mundo.



Mega-ships demand super-ports

8,208 TEU MV Cosco Vietnam *operating at Santos Brasil*



Maior navio cargueiro do mundo: São 11 guindastes operando simultaneamente.



Nome: Emma Maesk

Origem: Dinamarca

Comprimento: 397 m

Largura: 63 m

Calado: 16 m

Deslocamento bruto: 123.200 t

Capacidade: 15 mil TEUs

Tripulação: 13

Greves nos serviços públicos

Segundo fontes da Associação do Comércio Exterior, nos últimos 8 anos o setor produtivo foi afetado pelo equivalente a quase 2 anos de greves ou seja 659 dias. Esta é a soma dos dias de paralisação nos diversos órgãos responsáveis pela liberação do comércio exterior brasileiro. Além das dificuldades de embarcar ou liberar as mercadorias, traz a insegurança tanto para exportadores quanto para importadores.

Desafios dos portos – Investimentos

Plano Nacional de Logística de Transportes (PNLT)

Programa de Aceleração do Crescimento (PAC)

Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI)

PNLT

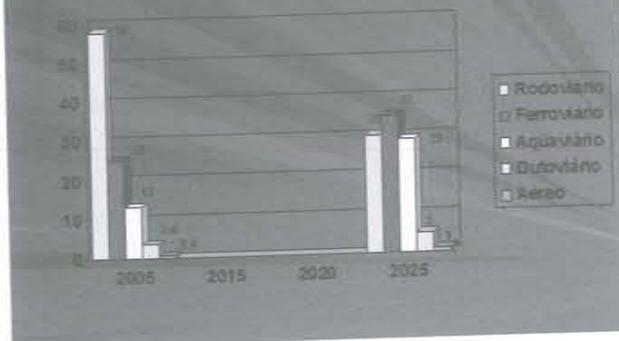
Foi o primeiro plano voltado para desenvolver a multimodalidade. Este plano pretende balancear a matriz de transporte brasileira com investimentos em hidrovias, portos e ferrovias.

Portfólio de Investimentos do PNLT (por modalidade e por período - R\$ milhão)

Período	Modalidade	Extensão/Quantidade	Valor em bilhões - reais	Participação (bilhões em Real de investimento)
2009-2011	Rodoviário	19.743	42.298,00	Total no período: 72.781,00
	Ferroviano	4.099	10.989,00	
	Hidroviário	3.363	2.870,00	
	Portuário	88	7.361,00	
	Aeroviário	11	3.484,00	
2012-2015	Rodoviário	3.769	15.408,00	Total no período: 28.674,00
	Ferroviano	2.443	2.048,00	
	Hidroviário	3.244	3.982,00	
	Portuário	25	6.490,00	
	Aeroviário	15	2.004,00	
Até 2015	Rodoviário	19.981	48.706,00	Total no período: 71.547,00
	Ferroviano	10.374	20.038,00	
	Hidroviário	7.392	6.172,00	
	Portuário	88	14.811,00	
	Aeroviário	14	3.200,00	
Total modal	Rodoviário	45.205	74.194,00	42,8
	Ferroviano	20.296	20.086,00	28,4
	Hidroviário	14.499	15.000,00	21,4
	Portuário	149	25.005,00	34,8
	Aeroviário	40	3.600,00	5,0
Total Investido			133.275,00	100%

(*) após a revisão, com UP's o total de investimentos supera R\$ 200 bilhões

Com os recursos disponíveis que são alterados ano a ano este é o desenho da NOVA MATRIZ - PNLT



Investimentos do Governo – PAC 2

São R\$7,5 bilhões, sendo:

- em 2010: R\$2,47 bilhões;
- até 2014: R\$5,27 bilhões.

(Em obras de dragagem e infraestrutura portuária e serviços de inteligência logística.)

São 72 empreendimentos em 24 portos, sendo:

- 23 dragagens e derrocamentos;
- 31 infraestruturas portuárias;
- 11 estudos e projetos em inteligência logística;
- 7 projetos de terminais de passageiros para COPA 2014.

Do total de 328 milhões serão gastos em 2014:

Discriminação dos recursos

Suape – Dragagem de aprofundamento no valor de R\$105,3 milhões.

Vitória – Primeira fase do Porto Sem Papel.

Rio de Janeiro – Primeira fase da dragagem de aprofundamento no valor de R\$160,79 milhões – obra concluída; e primeira fase do Porto Sem Papel. Cais do Porto da Gamboa – obras de reforço estrutural no valor de R\$190 milhões, em andamento.

Itajaí (SC) – Dragagem de aprofundamento do acesso aquaviário no valor de R\$68,3 milhões – obra concluída.

São Francisco do Sul – Recuperação do Berço 101, no valor de R\$18 milhões e dragagem de aprofundamento do canal de acesso no valor de R\$115 milhões – obras concluídas.

Rio Grande – Ampliação dos molhes no valor de R\$462,4 milhões.

Santos – As obras de dragagem e aprofundamento do PAC dobraram a capacidade do Porto, antes suficiente para navegação de navios de 4.800 TEUs, depois de concluídas capacidade de 8.600 TEUs, com investimentos de R\$110,3 milhões em 2010 e R\$66,3 milhões em 2012.

Porto de Vila do Conde – Valor R\$116 milhões, sendo 85% das obras concluídas. Construção do *Pier* de 254 metros de extensão, alargamento do Berço 302 e duplicação do acesso.

Copa 2014 e Olimpíada

O Governo pretende gastar R\$901,3 milhões na modernização de sete portos que irão receber a Copa e a Olimpíada de 2016.

Novas soluções

Plano Nacional de Logística de Portos (PNLP)

O plano envolve as ações voltadas à expansão e adequação da capacidade portuária nacional, à clara definição das atribuições e dos papéis institucionais dos entes envolvidos nas atividades portuárias e à melhoria da eficiência da gestão dos portos nacionais. São, portanto, objetivos principais do PNLN:

- Expandir a capacidade do sistema portuário do Brasil, de forma compatível com o crescimento esperado da economia nacional e da subsequente demanda por serviços portuários (aspectos de engenharia de transportes).
- Definir claramente a organização institucional, para viabilizar uma precisa divisão das funções dos setores público e privado nessa expansão.

Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI)

Para tentar estimular os empresários em um quadro de estagnação econômica e, de quebra estabelecer uma agenda, a Presidente Dilma Rousseff prepara o lançamento do Plano Nacional de Logística Integrada (PNLI), que corresponde a R\$40 bilhões para os portos, e já lançou outro plano para rodovias e ferrovias.

Trata-se de um ambicioso projeto para, nos próximos 30 anos, interligar rodovias, ferrovias e hidrovias a portos e aeroportos. As medidas envolvem mudanças na legislação, nas concessões e nas Parcerias Público-Privadas (PPPs).

No transporte marítimo, fazem parte do pacote a entrega à iniciativa privada de três novos portos públicos – Manaus (AM), Bahia e Vitória (ES) – e a definição sobre o destino dos cerca de 90 terminais privados cujas concessões estão vencidas ou por vencer. Além disso, o governo prepara um novo modelo de gestão dos portos federais que se encontram delegados aos estados.

Licitações para a concessão dos portos públicos obedecem à lógica do investimento, mas também a redução dos custos e a competição. Os concessionários buscarão diminuir despesas, tornando a gestão portuária mais eficiente. Dessa maneira, poderiam atrair clientes que

hoje não têm incentivos para exportar ou importar por quem preste um serviço melhor.

A administração privada estimularia uma saudável concorrência, o que baixaria preços. Esse círculo positivo traria mais competitividade para os produtos brasileiros no mercado externo, contribuindo com o esforço que já vem sendo feito pelo Governo e pelas empresas (Fonte: Portos e Navios).

O Governo Federal lançou, em agosto/2012 o Programa de Investimentos em Logística que prevê aplicação de R\$133 bilhões em nove trechos de rodovias e em 12 trechos de ferrovias. O objetivo do programa é aumentar a escala dos investimentos público e privado em infraestrutura de transportes e promover a integração de rodovias, ferrovias, portos e aeroportos, reduzindo custos e ampliando a capacidade de transporte, além de promover a eficiência e aumentar a competitividade do País.

Os R\$133 bilhões serão destinados à construção de ferrovias, com investimentos de R\$91 bilhões, e duplicação e construção de rodovias, com aplicação de R\$42 bilhões. Deste total, R\$79,5 bilhões serão aplicados nos próximos cinco anos e R\$53,5 bilhões em até 25 anos, com a seguinte divisão: nas ferrovias, R\$56 bilhões serão investidos em 5 anos e os restantes R\$35 bilhões em 25 anos; nas rodovias, R\$23,5 bilhões serão investidos em 5 anos, e R\$18,5 bilhões em 20 anos. O planejamento das ações e o acompanhamento dos projetos serão feitos pela Empresa de Planejamento e Logística (EPL), criada pelo Governo Federal para promover a integração logística no Brasil.

Integração – Portos e rodovias

Rodovias: O programa contempla nove trechos de rodovias federais em oito unidades da Federação, com regras para as concessões que

protegem os motoristas urbanos e estimulam tarifas mais baixas. O vencedor de cada certame será aquele que aceitar a tarifa mais baixa por seus serviços. Desta forma, o dinheiro que o concessionário estaria disposto a pagar pelo direito de explorar o serviço, caso houvesse cobrança de outorga, será concentrado na redução da tarifa e na realização mais rápida de um grande volume de obras.

Nos primeiros 5 anos, nos quais o concessionário terá de concentrar seus investimentos, deverão ser concluídas as obras de duplicação, contornos, travessias, vias marginais, viadutos e pontes. Não serão instalados postos de cobrança de pedágio em áreas urbanas, e a cobrança de tarifa só será feita quando 10% das obras estiverem concluídas. As condições de financiamento serão bastante favoráveis, compatíveis com a dimensão dos diferentes projetos. Os juros serão a TJLP acrescida de até 1,5%; a carência é de até 3 anos e o prazo de amortização é de até 20 anos.

Integração – Portos e ferrovias

Ferrovias: No modal ferroviário, o modelo proposto é de parceria público-privada que assegura investimentos em 12 trechos e traz como novidades a quebra do monopólio no uso das estradas de ferro e mecanismos que também estimulam a redução de tarifas. Nessa parceria público-privada, o Governo Federal será responsável pela contratação da construção, da manutenção e da operação da ferrovia.

Conclusão

É urgente a melhoria da Eficiência de Gestão (ou o desempenho) dos portos nacionais, tornando-os competitivos, autônomos, lucrativos e autossuficientes financeiramente, de modo a dependerem menos da mobilização de recursos exógenos e autossustentáveis do ponto de

vista ambiental, permitindo, por exemplo, prevenção de pandemias que possam se alastrar a partir dos portos e regularizando a situação ambiental dos portos nacionais.

Para desenvolver a Atividade Portuária será necessário eliminar as distorções internas permitindo que os portos se ajustem economicamente e se equiparem aos padrões internacionais para atenuar a rigidez autoritária e fiscalizatória, e considerar que os terminais que operam em um ambiente competitivo praticam preços, e não tarifas, e prover segurança jurídica.

Palestra pronunciada em 16 de outubro de 2012