

Realidade do transporte marítimo brasileiro

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)

Preocupados com o constante aperfeiçoamento do transporte marítimo e ciente da carência de estudos nessa área estamos apresentando a análise da pesquisa realizada junto às Federações (Fenavega e Fenamar) sobre o transporte marítimo. Esse levantamento identifica os principais gargalos existentes hoje nesse tipo de transporte e baseia-se em quatro tipos de navegação: Longo Curso, Cabotagem, Apoio Marítimo e Apoio Portuário.

O Brasil é privilegiado por possuir uma faixa litorânea com 7.367km de extensão linear, conferindo enorme potencial para a utilização do transporte marítimo de cargas e de passageiros. Para dimensionar a relevância desse modo de transporte para economia nacional, 95,9% do total exportado e 88,7% das importações foram feitas pelos portos brasileiros. Segundo o Ministério do Desenvolvimento, no ano de 2011 as exportações geraram a receita de US\$215,9 bilhões (FOB), enquanto as importações atingiram o montante de US\$171,4 bilhões (FOB).

Em relação aos investimentos públicos em transporte marítimo, existem duas principais fontes de recursos. O Orçamento Geral da União (OGU) e o orçamento de investimento das estatais executado pelas Cias. Docas. Considerando as duas fontes de recursos verifica-se que o orçamento no setor de 2002 a 2012 foi de R\$4,67 bilhões. Os recursos da União representam 66% do total, ou seja, R\$3,10 bilhões. Estão previstos um total de R\$54,2 bilhões de investimentos em concessões, arrendamentos e TUPs, sendo R\$31 bilhões até 2014/2015 e os demais R\$23,2 bilhões em 2016/2017.

Os investimentos em acessos PAC somam R\$6,4 bilhões, distribuídos em R\$3,8 bilhões para transportes aquaviários e R\$2,6 bilhões para os terrestres (rodoviários R\$2.204 bilhões e ferroviários R\$436 milhões). Serão 45 intervenções em 18 portos.

Movimentação das cargas

A movimentação das cargas via marítima envolve etapas que englobam as atividades de recepção e despacho das mercadorias no porto, a entrada e a saída de navios, a operação portuária de movimentação das cargas nas dependências do porto e os serviços complementares aos armadores e donos de mercadorias. Neste contexto diferentes órgãos atuam em cada etapa.

Etapa 1

Diz respeito à chegada e saída da carga do Porto, que pode ocorrer por meio do transporte rodoviário ou ferroviário. Nessa etapa, o embarcador e/ou transportador são os responsáveis pela entrega/retirada da carga no Porto.

Etapa 2

Está relacionada com a movimentação da carga nas dependências do Porto. Compete à Administração do Porto, entre outras atribuições, fiscalizar as operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente. As operações de movimentação terrestre, embarque e desembarque são de responsabilidades dos operadores portuários.

Etapa 3

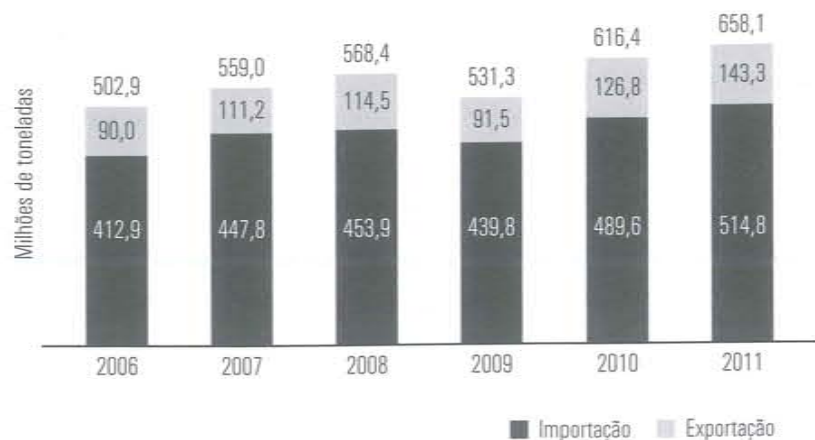
Ocorre a atracação/desatracação do navio com o auxílio da praticagem e dos rebocadores. Nessa etapa, o armador é representado pelo agente marítimo.

Navegação de longo curso

A partir do início da década de 1990, a intensificação da abertura econômica brasileira e o fortalecimento do comércio exterior, bem como as mudanças promovidas pela Lei de Modernização dos Portos, contribuíram para o crescimento da movimentação de cargas por meio da navegação do Longo Curso.

Associada às características geográficas e econômicas do Brasil, a navegação de Longo Curso destaca-se por sua significativa participação na movimentação de cargas no modo marítimo, que atingiu 77,3% no ano de 2011. Ademais um crescimento de 30,8% registrado entre os anos de 2006 e 2011 indica um cenário favorável ao desenvolvimento desse tipo de navegação que é a principal porta de entrada e saída de produtos do País.

Movimentação – Longo Curso



Conforme se verifica no gráfico, a movimentação de cargas por meio da navegação de Longo Curso atingiu o montante de 658,1 milhões de toneladas em 2011, representando um crescimento de 6,8% em relação a 2010, que foi de 616,4 milhões, explica-se esse crescimento pela recuperação da crise mundial.

Natureza da carga

Observa-se que a movimentação de grânéis sólidos cresceu 33,7% entre os anos de 2006 e 2011. No mesmo período, o crescimento da movimentação de grânéis líquidos foi de 31,7%. Por sua vez, a movimentação de carga geral (carga geral solta e carga containerizada) não acompanhou o ritmo de crescimento dos grânéis líquidos e sólidos, totalizando um aumento de 18,3%.

Considerando a movimentação embarcada no ano de 2011, indica que grande parte da carga é classificada como produto primário e de baixo valor agregado. O minério de ferro foi o principal item expor-

tado, ocupando a primeira colocação com 62,3% do total, seguindo pelos contêineres, soja e açúcar, com respectiva movimentação de 7,1%, 6,9% e 4,4%.

No Longo Curso, foram transportados 669 milhões de toneladas de cargas em 2012, número 1,8% superior ao ano passado. Os grânéis sólidos foram as cargas mais exportadas por via marítima, registrando um acréscimo de 3% em relação a 2011.

Cabotagem

No Brasil, a extensa costa marítima e a concentração dos setores produtivos e do mercado consumidor ao longo da costa são alguns dos aspectos favoráveis ao desenvolvimento da Cabotagem. Avaliando-se a distribuição populacional no Brasil observa-se a grande aglomeração nas zonas litorâneas especialmente na Região Sudeste e na Zona da Mata nordestina, além da Região Sul. Ademais há uma grande concentração de riqueza no Sudeste e Sul do País, bem como a concentração do PIB e da renda em distâncias de até 100km do litoral em direção ao interior.

As estatísticas indicam que a movimentação de mercadorias por meio da navegação de Cabotagem vem aumentando ao longo dos últimos anos. Um dos fatores impulsionadores desse crescimento é a solução logística porta a porta, estimulando a transferência de cargas transportadas por longas distâncias do modo rodoviário para Cabotagem.

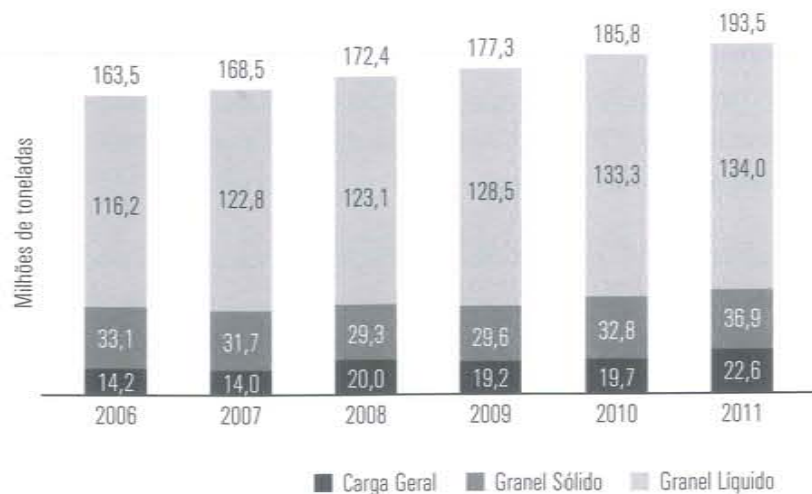
Além disso, a estabilidade da economia brasileira estimulou a utilização da Cabotagem. A oscilação inflacionária registrada na década de 1980 e início de 1990 caracterizava grandes riscos financeiros ao se transportar mercadorias por via marítima que, por natureza, consome

maior tempo de movimentação. Ademais o estado de conservação das rodovias tem atraído a demanda para esse tipo de transporte.

Todavia, é importante salientar que a Cabotagem precisa vencer barreiras, entre elas cita-se: elevados custos de encargos sociais e conseqüentemente, altos custos competitivos; escassez dos serviços de carga fracionada; burocracia pública; carência de navios e *contêineres* para a Cabotagem; custo do combustível; elevado tempo de espera nos portos; criação de novas rotas e cultura rodoviarista na movimentação dos bens.

Natureza da carga: pela navegação de Cabotagem são transportados granéis sólidos, granéis líquidos e carga geral.

Movimentação – Cabotagem



Observa-se no gráfico que os granéis líquidos corresponderam à maior parcela das cargas movimentadas por meio da navegação de Cabotagem, sendo que os principais produtos são combustíveis e

óleos minerais. Comparando-se os anos de 2006 e 2011, é possível observar um crescimento de 15,3% na movimentação desse segmento.

A navegação de Cabotagem brasileira transportou 137 milhões de toneladas em mercadorias em 2012, número 3% superior a quantidade transportada em 2011, segundo dados preliminares da Antaq, do total transportado 79% corresponderam a cargas de granel líquido, 12% a granel sólido, 5% a carga geral contêinerizada e 4% carga solta. Entre os três principais grupos de mercadorias transportadas encontram os combustíveis e óleos minerais (77%), bauxita (10%) e carga geral (5%) carga contêinerizada.

É possível constatar que grande parte das cargas transportadas na navegação de Cabotagem, em 2011, origina-se da plataforma continental brasileira, representando 49,1% do total. Os Estados do Pará, Espírito Santo, Bahia, São Paulo e Rio de Janeiro, juntos representaram 35,9% do total transportado.

Apoio Marítimo e Apoio Portuário

A relevância das navegações de Apoio Marítimo e Apoio Portuário é decorrente do suporte logístico que essas prestam a embarcações e instalações portuárias. Nos últimos anos os incentivos à construção naval do País e os investimentos para exploração de petróleo no mar têm impulsionado a expansão da frota brasileira.

Gastos com Afretamentos

Em 2012, os gastos do País com afretamentos de embarcações somaram um acréscimo de 20% em relação a 2011. No Apoio Portuário somaram US\$49,1 milhões no ano passado, no Apoio Marítimo

US\$3,09 bilhões; na Cabotagem, US\$295 milhões; e no Longo Curso, US\$2,6 bilhões, registrando um crescimento de 3%, 18%, 53% e 7,5%, em comparação ao ano anterior. Com base em dados da Antaq, a frota existente está distribuída em Longo Curso (60), Cabotagem (154), Apoio Marítimo (494) e Apoio Portuário (1.348).

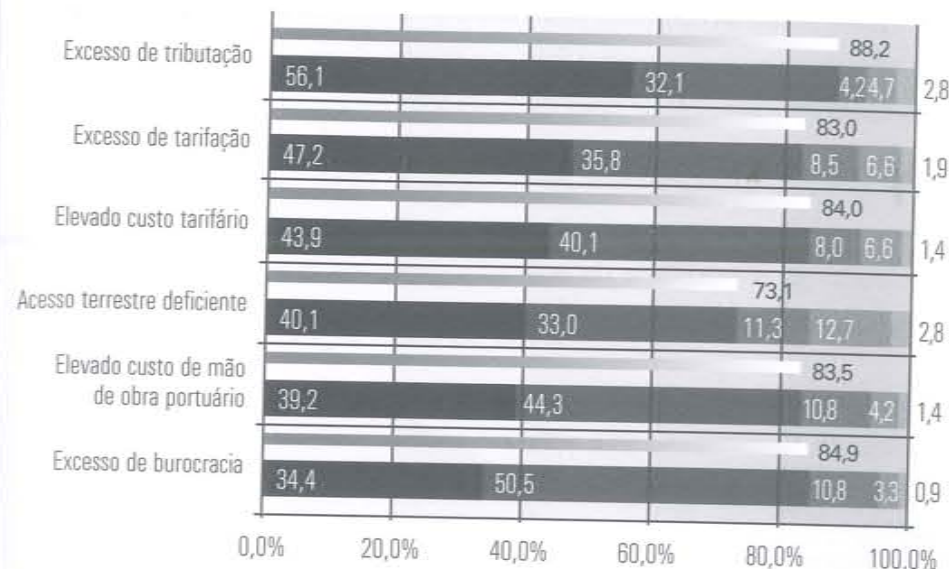
Avaliação dos aspectos operacionais do transporte marítimo

Os agentes marítimos são empresas que atuam na condição de mandatário dos armadores. São considerados um dos principais elos na cadeia logística portuária, uma vez que executam múltiplas tarefas objetivando a obtenção das anuências necessárias junto às autoridades competentes, para atracar, operar e desatracar as embarcações. Eles têm papel fundamental no desenvolvimento do comércio exterior brasileiro, pois é de responsabilidade deles a angariação de cargas, tanto de exportação quanto de importação para os navios por eles atendidos.

Principais tipos de navios/cargas agenciadas nos portos

Tipo	%
Carga geral solta (breakbulk)	35,8
Contêineres	38,2
Granéis sólidos	49,1
Granéis líquidos	28,8
P.C.C./Ro-ro	8,5
Passageiros	7,5

Avaliação das dificuldades enfrentadas pelo setor



Avaliação das dificuldades encontradas

No que tange à avaliação das dificuldades enfrentadas pelo setor, o excesso de tributação, a burocracia, o elevado custo tarifário e de mão de obra e o excesso de tarifação foram diagnosticados como problemas graves ou muito graves por mais de 80% dos entrevistados, o que indica que esses entraves são relevantes, mais do que os gargalos de infraestrutura, visto que os entrevistados apontaram que os acessos terrestres e marítimos deficitários apresentaram percentual inferior, de 73% e 44,8%, respectivamente em relação aos itens anteriores.

Componentes das despesas

Os agentes marítimos foram solicitados a indicar, entre as despesas apontadas como mais significativas, o percentual que cada uma delas representa no custo total com as operações no Porto.

Considerando a abrangência do conceito de operações portuárias como sendo a movimentação de passageiros ou de cargas, é possível perceber que a qualidade da operação portuária está diretamente relacionada à eficiência operacional do Porto.

A análise compreendeu as despesas administrativas portuárias, o horário de funcionamento e o tempo despendido nas operações de carga e descarga, bem como alguns aspectos relacionados a cada tipo de carga transportada.

Percentual dos componentes no custo total com atividades do Porto:

Mão de obra avulsa – 5,0%

Operação do terminal marítimo – 5,0%

Práticos – 7,0%

Rebocadores – 1,0%

Serviços gerais – 30,0%

Utilização da infraestrutura aquaviária – 6,0%

Utilização da infraestrutura de acostagem – 2,0%

Utilização da infraestrutura terrestre – 35,0%

Outros – 35,0%

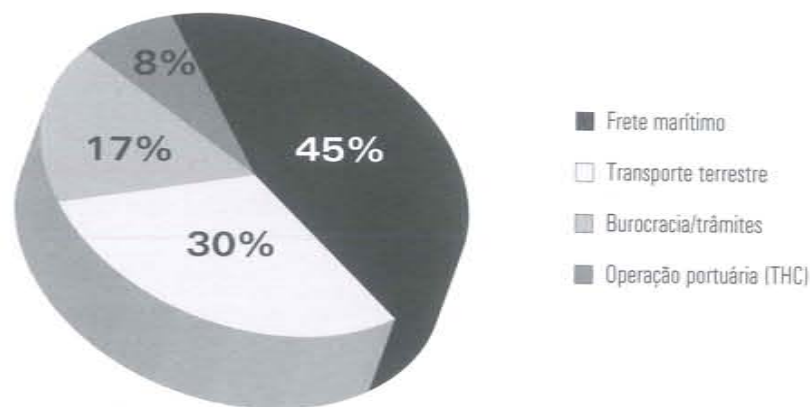
Tempo despendido nas operações de carga e descarga:

Terminais públicos de uso geral – 54,0% dos entrevistados consideram lentos os serviços.

Terminais públicos de uso privado – 55,0% dos entrevistados consideram adequados os serviços.

Terminais privativos – 47,1% dos entrevistados consideram entre rápidos e adequados os serviços.

Decomposição do custo de um contêiner



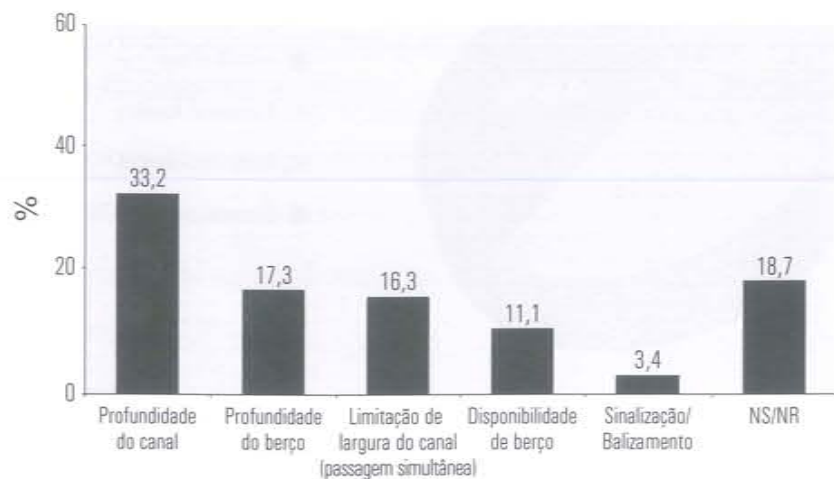
Importância dos acessos aquaviários

Os acessos aquaviários com profundidade, largura, sinalização e balizamentos adequados são essenciais para prover a atracação segura das embarcações no Porto.

Foi questionado aos agentes marítimos a respeito e 75,5% dos respondentes os consideram como adequados, embora apresentem problemas, quais sejam:

- 33,2% dos entrevistados disseram que a Profundidade de canal tem problemas.
- 17,3% disseram que também há problemas com a Profundidade de berço.
- 16,3% disseram que há Limitação de largura do canal (passagem simultânea).
- 11,1% informaram que não há Disponibilidade de berço.
- 3,4% apontaram problemas com a Sinalização/Balizamento.

Principais problemas



Avaliação por tipo de carga agenciada

Tempo de espera por berço de atracação:

Contêineres – sem espera (43,2%)

Granéis sólidos – superior a 48 horas (59,6%)

Razão da espera:

Predominantemente congestionamentos.

Tempo bruto de atracação:

Contêineres e Ro-ro – 12h a 24h (65,4% e 72,2%).

Carga geral solta – 25h a 48h (51,3%).

Granéis sólidos – superior a 60h (32,7%).

Importância dos acessos rodoviários

Atentando-se para intermodalidade e, visando aumentar a competitividade, eficiência e economia dos transportes de cargas, os acessos rodoviários foram avaliados, sendo que dos 55 entrevistados, 25,9% consideram adequados; de 130 entrevistados, 61,3% consideram inadequados. Na lista de problemas, na pesquisa de 2006 e 2012, a travessia por área urbana foi a mais citada.

Principais problemas:

Travessia por área urbana – 34,1%.

Engarrafamento de veículos de cargas – 31,9%.

Acesso rodoviário em precário estado de conservação – 23,2%.

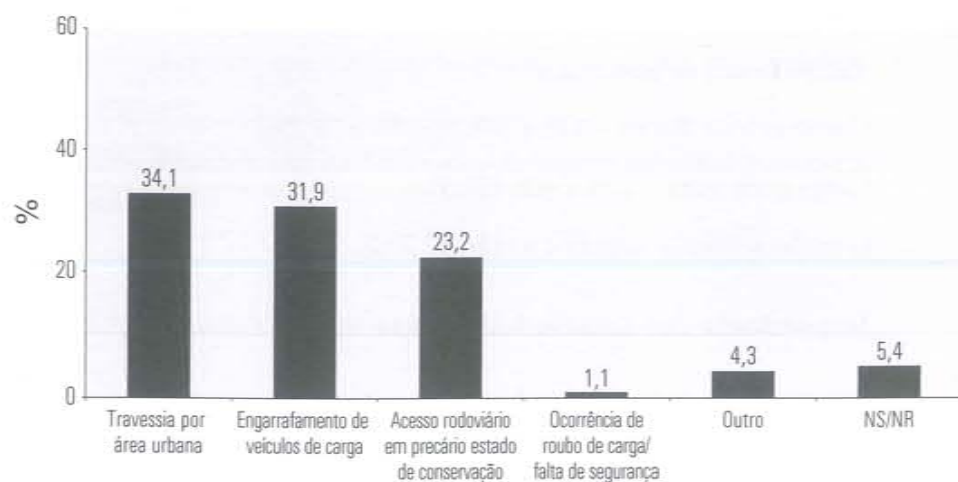
Ocorrência de roubo de carga/falta de segurança – 1,1%.

Outros – 4,3%.

Adequação dos acessos:

Consideram inadequados – 61,3%.

Principais problemas



Entrave maior – Falta de rodovias em boas condições

Condições das rodovias

Via-crúcis. As péssimas condições da BR163/364, no anel viário de Cuiabá (MT), obrigam os caminhoneiros a gastar 3 horas para percorrer um trecho de apenas 20km. Quando há acidentes, esse tempo sobe para 9 horas.

Sinop, Lucas do Rio Verde (MT), Campo Grande (MS), Ourinhos (SP), Paranaguá (PR) e Rio – O Brasil parece não gostar de exportar soja. As dificuldades de levar o grão do campo ao Porto vão muito além da afamada fila de caminhões nos terminais portuários. Acidentes e mortes em estradas federais esburacadas, propina, falta de armazéns e burocracia nos portos, deixam um prejuízo de R\$6,6 bilhões por ano ao País, segundo especialistas.

Acessos ferroviários – principais problemas:

Falta de infraestrutura para embarque e desembarque de carga (equipamento, linha) – 33,7%.

Acesso ferroviário em precário estado de conservação – 20,2%.

Travessia por área urbana – 13,5%.

Falta de infraestrutura portuária para embarque e desembarque de cargas (pátio, armazenagem, área de manobra – 9,0%.

Outros – 12,4%.

Malha ferroviária

A malha ferroviária brasileira alcançou, em 2012, 30.129km de extensão, incluindo trens urbanos de passageiros. O valor é inferior ao pico observado no início da década de 1960, quando a quilometragem total das ferrovias chegou a 38.287km, mas é superior ao existente na década de 1980, quando a malha existente alcançou pouco mais de 28.942km. Atualmente, a densidade da malha ferroviária brasileira é de pouco mais de 3,3km de linhas férreas por 1.000km² de território. A redução na malha ferroviária foi uma tentativa de se eliminar vias deficitárias e ramais ferroviários antieconômicos. Aproximadamente 8.000km de linhas ferroviárias foram desativados desde a década de 1960. Além disso, esperava-se reduzir o déficit que o setor impunha ao orçamento da União e evitar o sucateamento generalizado da malha por causa da falta de recursos para investimentos.

Entraves do modal ferroviário

Diversos são os fatores que comprometem a eficiência do modal ferroviário brasileiro. Entre eles, é possível identificar gargalos físicos,

financeiros e institucionais. Não é possível apontar apenas uma única barreira à dinamização do sistema ferroviário, mas a conjunção de todas resulta em uma malha que necessita de expansão e modernização.

No tocante aos gargalos físicos, a pesquisa CNT de Ferrovias 2011 apontou a existência de mais de 355 invasões de faixas de domínio que forçam a diminuição da velocidade das composições de 40km/h para 5km/h. Essa redução de velocidade restringe a eficiência do transporte ferroviário, eleva os custos operacionais do modal e o torna menos eficaz. Outro entrave físico identificado pela Pesquisa da CNT são as passagens em nível que, além de reduzir a velocidade e dificultar as manobras em áreas densamente povoadas, elevam o risco de ocorrência de acidentes. A análise de viabilidade mostra que a solução deste problema é economicamente vantajosa, já que os custos das intervenções para a eliminação das passagens em nível mais problemáticas somam R\$7,1 bilhões gerando benefícios socioeconômicos que chegam a R\$19,2 bilhões.

Parte dos gargalos identificados na atual malha brasileira é reflexo do processo histórico de construção das ferrovias no Brasil. Como exemplo, tem-se a não uniformidade de bitolas, que dificulta a integração do sistema. É interessante observar que essa heterogeneidade tem impactos econômicos relevantes no que se refere à operação do modal. A variedade de bitolas nas ferrovias nacionais impôs um adicional de custo para o sistema, pois dificulta a conexão entre as malhas e gera custos de transbordo e maior tempo na movimentação.

Problemas dos acessos ferroviários

Adequação dos acessos:

– Inadequados (29,3%) e não existem/não utilizam acessos ferroviários (44,3%).

Principais problemas



Atuação das autoridades públicas

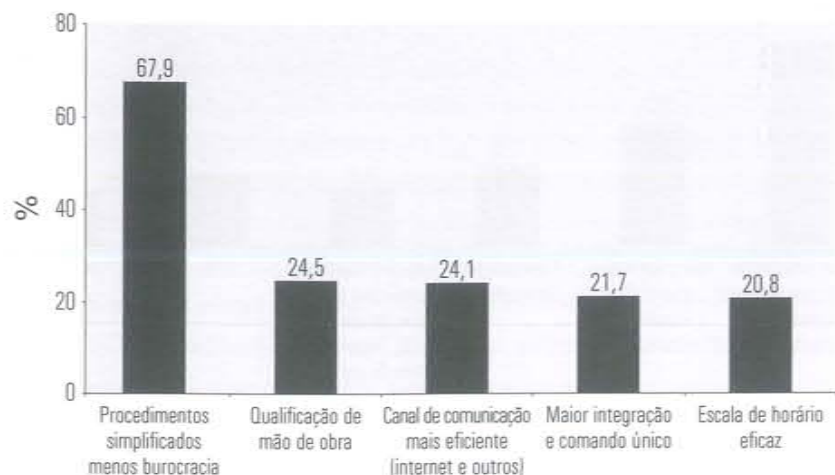
Atuação e qualidade dos serviços:

Nível de informação/informatização – negativos.

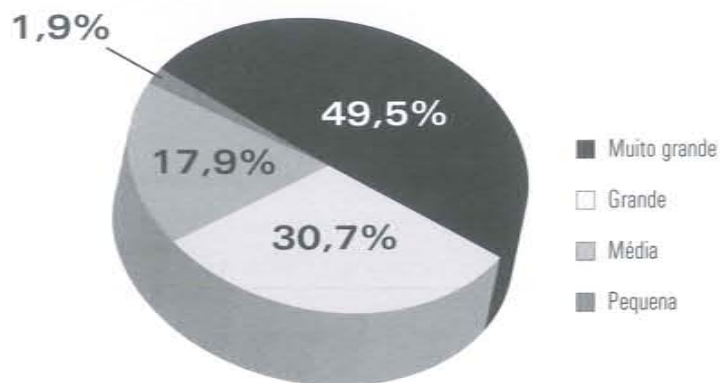
Tempo de resposta às solicitações

Autoridade avaliada	Ótimo ou bom (%)	Regular, ruim ou péssimo (%)	NS/NR (%)	Total (%)
Anvisa	42,9	54,7	2,4	100,0
Receita Federal	45,3	53,8	0,9	100,0
Conselho de Autoridade Portuária	41,0	46,7	12,3	100,0
Autoridade Portuária	52,8	46,2	1,0	100,0
Capitania dos Portos	58,5	40,6	0,9	100,0
Ministério da Agricultura/Vigiagro	35,8	36,8	27,4	100,0
Órgãos Ambientais	27,4	35,8	36,8	100,0
Polícia Federal	67,9	31,1	1,0	100,0
Antaq	40,1	28,8	31,1	100,0
DNIT	16,5	25,9	57,6	100,0

Aspectos que deveriam ser melhorados



Burocracia nos portos ao fazer uso dos serviços das autoridades públicas



Órgãos que atuam no setor

Ministério dos Transportes	Ministério do Meio Ambiente	Ministério da Saúde	Ministério da Defesa	Ministério da Cultura
Dnit, Antaq, ANTT	Ibama	Anvisa	Marinha de Guerra, Diretoria de Portos e Costas, Diretoria de Hidrografia e Navegação	Vigiagro
Ministério dos Transportes	Ministério do Meio Ambiente	Ministério da Saúde	Secretaria Especial de Portos da Presidência da República (SEP/PR)	
Polícia Federal	Receita Federal	Companhia Docas, CAP, OGMO	Secretaria de Gestão e Infraestrutura de Portos, Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Portuário	

Porto Sem Papel (PSP)

O programa Porto Sem Papel (PSP), criado pela Secretaria Especial de Portos (SEP), ainda não saiu do papel. Destinado a acabar e viabilizar a papelada do setor, como em todo o mundo desenvolvido, o PSP caboclo não funciona. O sistema, em nada simplifica a operação e, ao contrário, aumenta a burocracia. Para algumas fontes, ocorre apenas uma antecipação por via informatizada, mas, posteriormente, toda a papelada é exigida. Um empresário chegou a dizer. Em nada reduz a burocracia, e, pelo contrário, eleva as obrigações e até os custos, pois deve-se preencher um Duda (documento de arrecadação) no valor de R\$700. Em vez de simplificar, o PSP trouxe mais uma exigência.

Implantação do Porto Sem Papel

- Implantado em 57,5%.
- Não implantado em 42,5%.

Avaliação nos portos em que o PSP foi implantado

Opção	Propiciou celeridade? (%)	Reduziu o tempo de espera? (%)	Reduziu o trabalho dos agentes? (%)
Sim	41,0	20,5	7,4
Não	57,4	75,4	86,1
Outro/NS/NR	1,6	4,1	6,5
Total	100	100	100

Problemas e soluções para os entraves do transporte marítimo

Mão de obra e serviços

Custo dos serviços de praticagem – elevado (87,3%).

Qualidade dos serviços de praticagem – boa (65,6%).

Custo dos serviços dos rebocadores – elevado (63,2%).

Qualidade dos serviços dos rebocadores – boa (75,0%).

Qualidade dos serviços dos operadores portuários – boa (60,4%).

Quantidade de trabalhadores portuários – adequada (46,7%).

Qualidade dos serviços dos trabalhadores portuários – regular (47,2%).

Outros problemas e soluções

Problemas:

- Limitações de espaço nos terminais e nas retroáreas.
- Acessos terrestres insuficientes e de qualidade inadequada.

Soluções:

- Melhorias na infraestrutura dos acessos terrestres aos portos.
- Construção e adequação de portos e de áreas portuárias.
- Aumento da profundidade dos berços e canais de acesso portuários (Programa de Investimentos em Logística – PIL).

Problemas e soluções

Problemas:

- Elevado número de órgãos públicos que atuam nos portos, de forma desconectada.
- Falta de mão de obra qualificada.

Soluções:

- Redução dos procedimentos burocráticos (PIL).
- Revisão da atuação das autoridades públicas.
- Investimentos em qualificação da mão de obra.
- Estruturação dos CAPs e flexibilização da contratação de oficiais estrangeiros pelas EBNs.

Problemas e soluções

Problemas:

- Marco regulatório pouco flexível e sem clareza jurídica.
- Pesada carga tributária e encargos sociais.

Soluções:

- Revisão do tratamento legal dos procedimentos de despacho de Cabotagem.
- Reestruturação institucional do sistema de gestão e exploração dos serviços portuários (PIL).
- Alterações no marco regulatório para que ele seja mais próximo da realidade vigente.

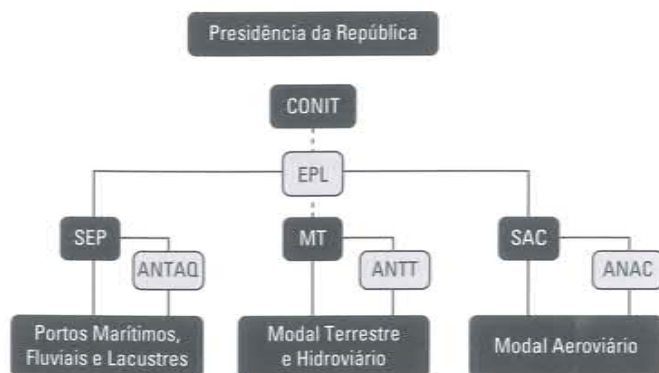
Gargalo da emissão de gases – navios

Desde de 1ª de janeiro navios brasileiros correm risco de não serem aceitos em portos internacionais devido ao atraso do País em aderir as regras da IMO sobre redução de emissão de gases de efeito estufa. A proposta está no Ministério das Relações Exteriores.

Nova Lei dos Portos – Aprimoramento do Marco Regulatório

A Medida Provisória dos Portos – MP 595/2012 – cumpre o papel de buscar a redução do “Custo Brasil”, por meio do aumento do volume de investimentos públicos e privados e da decorrente ampliação da oferta de serviços portuários com custos competitivos.

A nova reorganização institucional



Extinção das barreiras

O novo marco legal estabelece a eliminação da barreira na movimentação de carga de terceiros dentro dos terminais privados.

Isso permitirá a ocupação de capacidades ociosas que eventualmente existam dentro desses terminais, de modo rápido e eficiente – haja vista que a operação desses portos é reconhecidamente menos custosa.

A grande dúvida, neste caso, é se haverá algum tipo de interferência nas decisões dos operadores privados quanto à parcela de operação com cargas de terceiros e em qual medida essa decisão se manterá autônoma.

Novo conceito de Instalação de Uso Privativo – instalação portuária fora do Porto organizado e com liberdade para movimentar carga de qualquer titularidade ou natureza, eliminando a exigência de movimentação predominante de carga própria.

As licitações para concessão e arrendamentos terão a duração de 25 anos, prorrogáveis por mais 25 anos e outorgadas por processo seletivo de licitação pública.

Critério de Julgamento – maior movimentação com menor tarifa

Chamamento Público e Processo Seletivo para autorizações fora da área do Porto organizado.

Permanência da previsão de expansão e ampliação

Trabalho Portuário – previsão de contratação sem a interferência do OGMO para os terminais sob regime de autorização.

Dragagem – contratação por resultado.

Aspectos polêmicos

O art. 8º dispõe que serão exploradas mediante autorização, precedida de chamada e processo seletivo públicos, as instalações fora da área.

Por que fazer seleção pública para terrenos que são privados e encontram-se fora da área do Porto? Essa situação cria uma enorme insegurança jurídica para o investidor privado.

No relatório apresentado pelo Relator da Comissão não foi feita qualquer alteração neste aspecto polêmico, embora tivessem várias emendas solicitando esta alteração.

Outro aspecto polêmico da MP era o respeito a não prorrogação da autorização de mais de 50 Terminais de Uso Privativo e da decisão de voltar a licitá-los. Todos esses contratos são anteriores à Lei dos Portos, de 1993 e a decisão de não prorrogação causou surpresa entre os detentores de tais contratos.

O Relator da proposta, propõe que os contratos de arrendamento celebrados antes de 25 de fevereiro de 1993, que não tenham sido objeto da adaptação prevista no art. 48 da Lei 8.630, de 25.02.1993, poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez por mais 5 anos.

Já os contratos de concessão de portos públicos a empresas privadas celebrados pela União antes de 25.02.1993, poderão, a critério do poder concedente e independentemente do seu prazo de vigência, ser renovados uma única vez por mais 5 anos.

Os contratos de arrendamentos em vigor firmados sob a Lei 8.630, de 1993, que possuam previsão expressa de prorrogação ainda não realizada, poderão ter sua prorrogação antecipada, a critério do poder concedente.

Direito de passagem

Dispõe o art. 10º, que a Antaq poderá disciplinar as condições de acesso, por qualquer interessado, às instalações portuárias autorizadas, assegurada remuneração adequada ao titular da autorização.

Esta proposta impõe ao dono de uma estrutura portuária privada a grande possibilidade de interferência pública em seu negócio.

Segundo o §3º do art. 8º, cessada a qualquer tempo a atividade portuária privada por iniciativa ou responsabilidade do autorizatário, a área e os bens a ela vinculados reverterão, sem qualquer ônus ao patrimônio da União.

Essa situação pode desestimular a iniciativa privada, pois jamais vai permitir que um bem privado passe ao controle da União.

Observação: Este texto foi retirado da proposta do Relator.

Art. 16º CAP – Mudança do caráter do Conselho da Autoridade Portuária (CAP) que passa a ser apenas consultivo.

Hoje o Conselho é constituído com representação de quatro Blocos:

(i) Poder Público (Governo Federal, Governo do Estado e Município).

(ii) Operadores Portuários (Administração dos Portos, Armadores, Titulares de Instituições privadas dentro do Porto e demais Operadores Portuários).

(iii) Trabalhadores Portuários (Trabalhadores Portuários Avulsos e demais Trabalhadores Portuários).

(iv) Usuários e Afins (Exportadores e Importadores de Mercadorias, Proprietários e Consignatários de Mercadorias e Terminais Retroportuários).

O CAP, no novo arranjo institucional dos portos públicos, deixou de ser um Conselho deliberativo para ser apenas consultivo e normativo. As decisões serão, na prática, concentradas nos órgãos federais, o que retira autonomia de estados e municípios, mas também a capacidade de influência dos operadores privados e dos demais agentes.

A autorização para reajuste de tarifas, por sua vez, anteriormente encaminhada pela Diretoria da Antaq para parecer do Ministério da Fazenda, passou a depender também da Secretaria de Portos.

Os arts. 50 e 51 – determinam que as atuais estruturas autorizadas em vigor deverão ser adaptadas ao disposto na MP, ou seja ao art. 8º.

No projeto de conversão do Relator Senador Eduardo Braga as atuais estruturas deverão se adaptar a nova lei, sem precisar passar por processo de seleção pública. Esta situação demonstra a insegurança jurídica do nosso País.

Novas estruturas criadas

Conaportos – visa à eliminação da burocracia nos portos.

Comissão de Praticagem – visa à adequação de preços e formação de pessoal.

Conclusão

O grande desafio da Atividade Portuária será a efetivação da utilização dos investimentos previstos com a construção de obras e retirada dos gargalos que são apontados há tantos anos.

Palestra pronunciada em 30 de abril de 2013