

SISTEMA PORTUÁRIO: AVANÇOS, PROBLEMAS E AGENDA

- *A Nova Lei dos Portos, de 2013, procurou enfrentar os principais problemas que vinham afetando a expansão e o desempenho do sistema portuário. Desde sua publicação, muito se avançou, especialmente no que diz respeito a participação privada no setor.*
- *No entanto, os portos públicos brasileiros ainda apresentam baixo nível de eficiência, custos elevados e reduzido volume de investimento, reflexo da atuação das Administrações Portuárias, estatais responsáveis pela gestão e operação dos serviços portuários.*
- *As deficiências no setor estão relacionadas a problemas na atuação regulatória da Antaq, falhas nos programas de dragagem, falta de empenho para a transferência das administrações portuárias ao setor privado e demora no processo de adequação dos contratos e realização de novos arrendamentos portuários.*

A Nova Lei dos Portos (12.815/13) equacionou, de modo geral, as principais questões de natureza legal ou regulatória que travavam a expansão e a melhoria da eficiência do sistema portuário do País. Apenas a questão da rigidez ainda existente nas relações de trabalho no porto organizado requer mudanças no texto legal para ser enfrentada.

A eliminação dos entraves à implantação de novos terminais privados, decorrentes de decisões governamentais passadas, teve efeito imediato e significativo, tendo sido concedidas 36 novas autorizações de terminais de uso privado (TUPs) desde a aprovação da lei.

No âmbito dos portos organizados, no entanto, as transformações observadas, desde a aprovação da lei, foram pouco significativas. Esse quadro reflete, em parte, lacunas do texto da lei, mas decorre principalmente de problemas observados em sua implementação — opções equivocadas da política governamental e incapacidade ou falta de empenho do Executivo em se contrapor a interesses localizados, que criam obstáculos, especialmente no âmbito judicial, à implementação das orientações da lei.

Essas dificuldades afetam, sobretudo, a licitação dos terminais arrendados antes de 1993 e a

renovação dos arrendamentos pós-1993, que tiveram seus prazos expirados. Em decorrência, apenas cinco contratos de arrendamento foram firmados desde a aprovação da Nova Lei dos Portos. Por outro lado, 55% dos terminais arrendados nos portos organizados (139 dos 253 arrendamentos) tiveram seus contratos expirados.

Principais recomendações

1 Transferir a administração dos portos organizados para o setor privado.

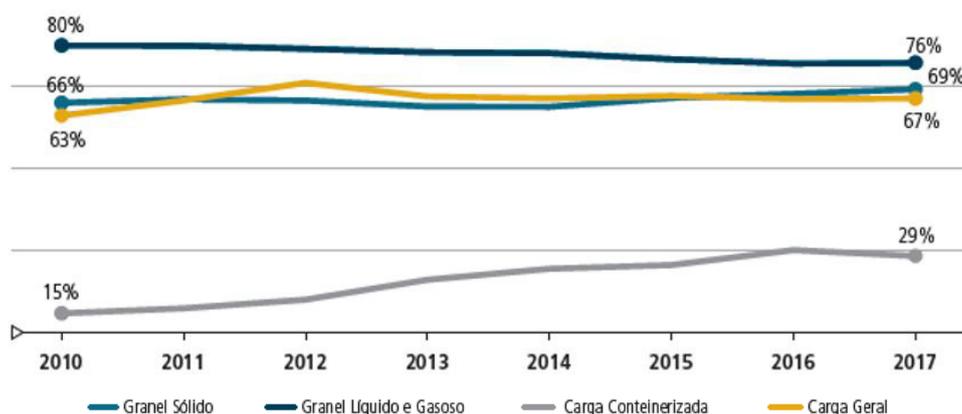
O processo poderá ser feito de duas formas:

- Privatizar, preferencialmente, cada Cia. Docas, com as concessões dos portos que lhe são afetas.
- Licitar a concessão da administração do porto — quando não for possível a privatização — com o correspondente arrendamento da infraestrutura, acompanhada do processo de extinção da Cia. Docas responsável.

2 Proceder à licitação dos terminais arrendados antes de 1993.

3 Adequar os contratos de arrendamento vencidos — pela prorrogação ou licitação de um novo contrato — e avançar na licitação de áreas portuárias não utilizadas.

PARTICIPAÇÃO DOS TERMINAIS PRIVATIVOS NA MOVIMENTAÇÃO DE CARGA NO PAÍS (2010-2017)



Fonte: Anuários Antaq.

- Fortalecer a Antaq e a Secretaria Nacional de Portos do Ministério dos Transportes, Portos e Aviação Civil e seus quadros técnicos.
- Enfrentar a judicialização dos processos de renovação pela atuação mais permanente e coordenada das diversas esferas da advocacia da União, no sentido de contestar as ações judiciais e apressar seu trâmite.
- Superar as incertezas jurídicas associadas ao Decreto 9.048/17, pela revisão eventual de algumas de suas disposições.
- Aumentar a coordenação e articulação com o Tribunal de Contas da União.
- Concluir o processo de revisão das poligonais dos portos organizados.
- Priorizar a implementação de novos terminais nos portos organizados.

4 Aprimorar o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária (PND).

- Aumentar a eficiência na gestão do PND.
- Flexibilizar a centralização da gestão do serviço de dragagem de todos os portos organizados do País, admitindo a transferência da contratação e fiscalização desse serviço a condomínio constituído pelos terminais que operam no porto.
- Atribuir contratualmente ao concessionário a responsabilidade e o ônus da contratação do serviço de dragagem, após a transferência da administração do porto organizado para investidores privados.

5 Avançar na flexibilização das relações de trabalho no porto organizado.

- Rever, de imediato, as modificações que a Nova Lei dos Portos incorporou à Lei 8.630, que representam retrocessos em relação ao regime vigente.
- Iniciar um processo de transição, para que o regime de trabalho aplicado nos terminais dos portos organizados convirja para o vigente nos TUPs.

6 Aperfeiçoar a atuação da Antaq em relação aos preços dos serviços de movimentação e armazenagem de carga.

- Definir uma nomenclatura padrão dos serviços prestados pelos operadores portuários, a ser adotada nas tabelas de preços estabelecidas pelos terminais.
- Determinar a imediata suspensão, em todos os terminais portuários, da cobrança de tarifa de escaneamento de contêineres, uma vez que é francamente contrária ao conteúdo da Resolução Antaq 2.389/12.
- Proceder à atualização da Resolução Antaq 2.389/12, ampliando sua abrangência aos terminais de uso privado e explicitando que os serviços obrigatórios devem ser incluídos no valor do *Box Rate*.

Acesse a versão completa do documento por meio do QR code ao lado ou em: <http://www.cni.com.br/eleicoes2018/downloads/> Este resumo é parte da série *Propostas da Indústria para as Eleições 2018*, composta por 43 documentos. A série, baseada no *Mapa Estratégico da Indústria 2018-2022*, é uma contribuição da CNI para o novo governo e apresenta análises e propostas das prioridades para aumentar a competitividade do Brasil. Qualquer parte desta publicação poderá ser reproduzida, desde que citada a fonte. Brasília-DF, julho de 2018.



Confederação Nacional da Indústria

CNI. A FORÇA DO BRASIL INDÚSTRIA