



Conselho de Infra-estrutura

(18 de abril de 2002)

Reunião entre a CNI, representando os usuários do sistema portuário e do transporte marítimo, e a Agência Nacional de Transportes Aquaviários – ANTAQ: proposta de temas para discussão

Assunto: resumo das contribuições recebidas das Federações de Indústrias e de Associações Setoriais.

1 Transporte Marítimo:

- ▶ Aumento dos fretes marítimos cobrados nas exportações brasileiras, a partir de março de 1999, com a criação da taxa denominada “Equipment Imbalance Surcharge”, que mais tarde foi incorporada ao frete (de US\$ 250 a US\$ 700, de acordo com o tipo de contêiner movimentado e o porto de embarque). Somente grandes embarcadores conseguiram reduções;
- ▶ Baixa oferta de serviços no transporte de cabotagem de cargas, especialmente no segmento de contêineres e de carga geral;
- ▶ Aplicação o artigo nº 12 da Lei nº 9.432/97, que estende às embarcações de cabotagem o mesmo preço do combustível cobrado das embarcações de longo curso;
- ▶ A formação de associações de armadores (“joints”), como recentemente criado no tráfego Brasil - Estados Unidos, tem reduzido a frequência das embarcações e aumentado a imposição de sobretaxas adicionais ao frete. O frete de um contêiner de 20 pés, standard no tráfego marítimo Brasil – EUA, subiu de US\$ 800 para US\$ 1.400 ALL IN, em menos de três anos;
- ▶ Reserva de carga no transporte marítimo Brasil – Argentina;
- ▶ Preço abusivo dos serviços de praticagem;
- ▶ Baixa frequência de embarcações e oferta de espaço no transporte marítimo para as exportações da região Norte;
- ▶ Cobrança de 25 a 50 Dólares para a emissão do Bill of Landing.

2 Setor Portuário:

2.1) Administração portuária:

- ▶ Reestruturação das administrações portuárias (separação das administrações hidroviárias das Cias. Docas);
- ▶ Estadualização/privatização das administrações portuárias;
- ▶ Redução dos conflitos entre a administração portuária e o Conselho de Autoridade Portuária;
- ▶ Excessivo número de conselhos nos portos de pequena movimentação de cargas (Conselho de Administração, Conselho Fiscal, CAP e OGMO).

2.2) Outorgas:

- ▶ Dar continuidade ao processo de privatização de terminais portuários, privilegiando, no ato da concessão, o maior aporte de investimentos e o menor valor da tarifa;
- ▶ Adaptação dos contratos de arrendamento, anteriores ao ano de 1993, aos termos da Lei nº 8.630/93 (prazos de vigência e normas contratuais).

2.3) Outros:

- ▶ Problema do excesso de contingente da mão-de-obra avulsa (trabalhadores registrados e cadastrados no OGMO);
- ▶ Questão do THC: os usuários dos portos gostariam de ter a opção de pagar o THC diretamente ao operador portuário. Temos conhecimento de que na Argentina o Poder Concedente determinou a abertura desta opção nos terminais de contêineres;
- ▶ Racionalização dos procedimentos burocráticos nos principais portos públicos;
- ▶ Ocupação do acesso ferroviário aos portos por favelas (São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, etc.), inclusive dentro da área do porto organizado.

3 Reivindicações regionais:

- ▶ Privatização do terminal de granéis sólidos do porto de Aratu – Bahia;
- ▶ Remoção de obstáculos que impedem a maior utilização da navegação de interior na região Centro-Oeste e nos Estados do Rio Grande do Sul e do Pará;
- ▶ Delegação para o Estado do Rio Grande do Sul da competência para fiscalizar os terminais portuários de interior;

- ▶ Burocracia da fiscalização do IBAMA no porto de Belém, ausência de fiscalização nos finais de semana e número de fiscais insuficiente para acompanhar a ovação de contêineres. O IBAMA não cumpre o horário estabelecido para a liberação da documentação enviada para o embarque;
- ▶ Insuficiência de equipamentos de informática e de pessoal de fiscalização no porto de Belém. Falta de estrutura portuária no porto de Belém para adequada operação de manuseio de contêineres;
- ▶ Falta de regularidade das embarcações do tráfego Região Norte – Caribe;
- ▶ Mudança do Porto Público de Manaus para uma área estrategicamente localizada, de preferência ao lado do Distrito Industrial, visando melhorar a estrutura portuária de espaço de armazenagem, equipamentos e produtividade operacional, que vem provocando aumento de custos tanto de armazenagem quanto de estadia de navios;
- ▶ Baixa frequência de embarcações no porto de Manaus;
- ▶ Alto custo de praticagem do trecho Belém- Manaus.