

A indústria apoia a MP 595 que regula setor portuário

OPINIÃO



O tempo para se atracar um navio no Brasil é muito superior à média mundial

Por **Robson B. de Andrade**

Os portos estão entre os principais entraves na cadeia logística brasileira. Sua baixa eficiência e saturação vêm comprometendo a **competitividade** da nossa economia há vários anos. No último ranking do Fórum Econômico Mundial, publicado em setembro de 2012, o Brasil figura entre os dez piores desempenhos em qualidade da infraestrutura portuária nos 144 países analisados. O tempo de espera para atracar um navio nos portos daqui é muito superior à média do mercado internacional.

Nossos portos são caros. Uma pesquisa do **Fórum Nacional da Indústria** que avaliou a opinião de 45 grandes líderes empresariais identificou o setor portuário como prioridade de ação para a agenda da **competitividade** da indústria brasileira. Existe uma cni.empauta.com

explicação para esse fato: o comércio exterior brasileiro dobrou nos últimos dez anos - 94% do fluxo passa pelos portos, mas eles continuam praticamente os mesmos.

O comércio exterior brasileiro dobrou nos últimos dez anos, mas nossos portos continuam os mesmos

Em volume, 571 milhões de toneladas foram movimentadas pelos portos nacionais em 2003. No ano passado, esse montante chegou a cerca de 900 milhões de toneladas. Foram acrescentados à movimentação aproximadamente 33 milhões de toneladas por ano. Mas o espaço dedicado para carga, descarga e armazenamento das mercadorias cresceu muito pouco, menos que 5%. Poucas áreas novas importantes foram agregadas ao sistema portuário nos últimos anos. Vale citar o terminal privado de Itapoá, em Santa Catarina, e a licitação do terminal público de grãos de São Luís, projeto em elaboração há mais de 10 anos.

No entanto, o aumento da eficiência portuária por meio de equipamentos mais modernos e de novas técnicas de gerenciamento esbarra num limite técnico, que é o espaço físico para a movimentação das mercadorias. A equação é simples: carga crescente mais falta de novas áreas para movimentação igual a congestionamento mais aumento de custos.

A Medida Provisória nº 595 foi editada em dezembro do ano passado para reverter esse quadro e eliminar uma série de barreiras ao investimento privado no setor. Dentre outros dispositivos, a MP acaba com a distinção entre carga própria e de terceiros, motivo de acirrada disputa comercial entre operadores portuários públicos e privados. Esse verdadeiro embate comercial, que se iniciou no mercado de contêineres,

Continuação: A indústria apoia a MP 595 que regula setor portuário

acabou contaminando todo o sistema portuário nacional e afastou os investimentos em novos terminais.

A MP dá segurança jurídica aos 130 terminais privados em operação e libera novos investimentos nesses terminais, independentemente da carga a ser movimentada. Assim, caminhamos na direção da prática das principais potências do comércio exterior mundial, onde não existe diferenciação entre os tipos de carga a ser movimentada.

As novas regras para os terminais privados proíbem a sua construção dentro da área do porto organizado, visando solucionar o problema da provável assimetria de custos entre os dois tipos de instalações (de uso público e de uso privado). Os terminais privados já autorizados, mesmo quando situados dentro da área do porto organizado, têm sua continuidade assegurada. Cumprir contratos é a regra de ouro para ganhar a confiança do investidor.

Os terminais privados também ganharam maior segurança jurídica após a autorização de funcionamento poder ser prorrogada por períodos sucessivos, eliminando possíveis problemas do investidor privado no futuro.

Os terminais privados também ganharam maior segurança jurídica após a autorização de funcionamento poder ser prorrogada por períodos sucessivos, eliminando possíveis problemas do investidor privado no futuro.

Outro avanço importante foi a definição de porto organizado como um "bem público" construído e aparelhado para atender às necessidades de navegação, movimentação de passageiros e mercadorias. Quan-

do os terminais são licitados, o administrador privado passa a ter direito de uso de uma área pública do porto organizado e não mais delegação da prestação do serviço, liberando o investidor das responsabilidades referentes à prestação desse tipo de serviço.

A MP 595 também revoga a antiga Lei dos Portos (Lei nº 8.630/93), que foi muito importante na década de 1990 para organizar e possibilitar profundas transformações no setor. Mas a lei estava desatualizada e deu margem aos sérios problemas que vivemos hoje no segmento.

Com a revogação da Lei nº 8.630/93, as fortes restrições ao investimento privado contidas no Decreto nº 6.620/2008 e na Resolução Antaq nº 1.695/10 caíram por terra. Duas ações em andamento no Supremo Tribunal Federal (STF) perderam o sentido, em especial a Arguição de Descumprimento de Preceito Fundamental (ADPF) nº 139, proposta pela Associação Brasileira de Terminais Públicos de Contêineres contra a agência reguladora do setor, pelo fato de ela ter autorizado a operação de terminais privados.

Esses atos legais (decreto e resolução), em conjunto com as ações em andamento no STF, constituíam uma barreira quase intransponível ao investimento privado. O "espírito animal" do investidor não costuma se manifestar em um ambiente institucional confuso e inseguro.

Dessa forma, é preciso apagar o passado para recriar no Brasil um clima favorável ao investimento privado no setor portuário. Com a MP nº 595, perdem alguns poucos grupos que se beneficiavam com o fechamento do mercado portuário ao investimento

Continuação: A indústria apoia a MP 595 que regula setor portuário

privado, e ganham o setor produtivo e a sociedade brasileira.

Ao se insurgirem contra a MP, alguns trabalhadores portuários trabalham contra o crescimento econômico sustentado e, em grande medida, contra seus próprios interesses. A indústria nacional apoia fortemente a edição da medida provisória e vai lutar pela sua aprovação, necessária para o aumento dos investimentos na economia brasileira, a dinamização

do comércio exterior, a elevação do nível do emprego e o pleno desenvolvimento do país.

Robson Braga de Andrade é empresário e presidente da Confederação Nacional da Indústria (CNI)