

# 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 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 dis-

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



tinção 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, 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. Quando 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.

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

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 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)**