

POR UM PORTO DE ITAJAÍ AUTÔNOMO E UMA AUTORIDADE PORTUÁRIA PÚBLICA

9ª. Reunião
Extraordinária da
Comissão de Serviços
de Infraestrutura.

Senado Federal

26.10.2021

**MAIS
BRASIL
MENOS
BRASÍLIA**



**Porto
de Itajaí**
AUTORIDADE PORTUÁRIA

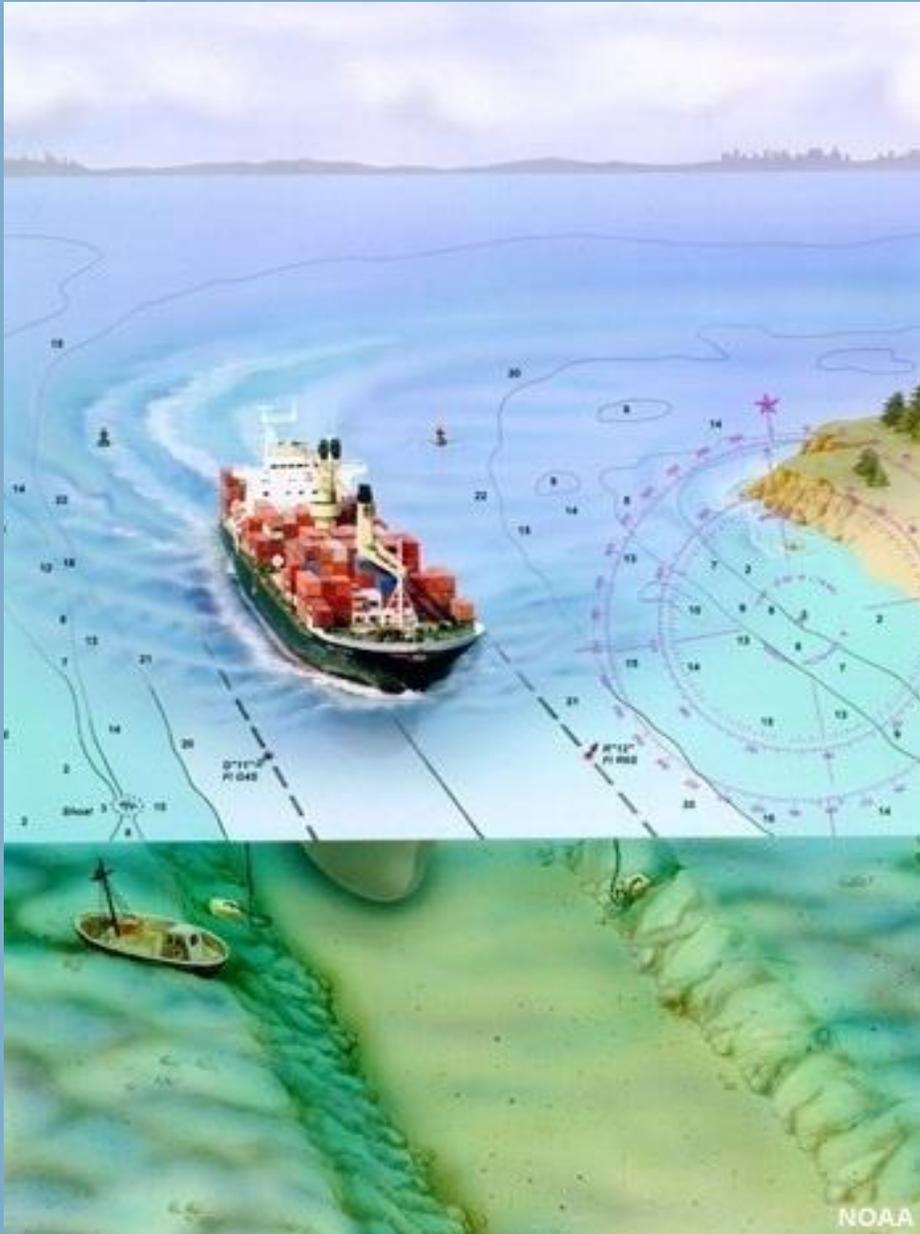
Roteiro

- I. Introdução (Adão Ferreira)
- II. Autoridade Portuária Pública Municipal: Onze questões (Adão Ferreira)
- III. O Porto de Itajaí em números (Oswaldo Agripino)
- IV. Conclusão (Oswaldo Agripino)

Para reflexão: Trata-se de uma Política de Estado?

Ceticismo x um pouco de rigor

- Desconfiar do excesso de Convicção.



I. Introdução

- ✓ Afirmar que a “desestatização de portos irá reduzir tarifas”, como vem sendo veiculado na imprensa por agentes do Ministério de Infraestrutura é uma falácia: os representantes do governo federal prometem, mas não demonstram. Além disso, a essência da atividade portuária reside em sua operação, que envolve a maior parte dos custos portuários.
- ✓ Considerando que sua operação já é 100% privada há quase 30 anos, o que se pretende privatizar é, em realidade, a **administração** do Porto de Itajaí, hoje exercida pela Superintendência do Porto de Itajaí - **SPI**, autarquia municipal criada pela prefeitura municipal.
- ✓ Também falam de investimentos de R\$ 2,8 bilhões, mas não demonstram nem de onde virão os recursos, muito menos como serão pagos esses bilhões. Filantropia certamente que não é.

I. Introdução

- ✓ Ainda que não se deva interpretar literalmente a máxima popular de que “*não se mexe em time que está ganhando*”, o modelo de gestão privada que está sendo proposto pelo Ministério de Infraestrutura, além de não deixar claro quais avanços pretende promover, ou quais problemas pretende resolver, oferece alto risco de afetar profundamente o bom desempenho de todo o Complexo Portuário e marítimo de Itajaí, que representa hoje a segunda movimentação de contêineres do País.
- ✓ A quem cabe pensar na relação entre Porto e Cidade?

I. Introdução – Recomendação recente da OCDE sobre regulação de infraestrutura (*OCDE Regulatory Policy Outlook, 2021*)

- ✓ “Por exemplo, análise custo-benefício trata perdas e ganhos igualmente. Contudo, um axioma bem-fundamentado na ciência comportamental **sustenta que os humanos consideram mais as perdas do que os ganhos equivalentes** (Kahneman, Tversky, 1979), o que pode conduzir a maior aversão ao comportamento de risco. Como Viscusi e Gayer (2015) observam, se por exemplo, o Juramento de Hipócrates para os médicos é “**primeiro, não provoque dano**” - “**first, do not harm**” – então isso balizará as decisões dos reguladores da saúde para colocar maior ênfase nas perdas do que nos ganhos, o que pode evitar a aprovação de novos remédios. **Em outros casos, as agências reguladoras podem desenvolver uma “visão de túnel” que faz com que os elaboradores de políticas públicas usem certos processos e ferramentas que resultam inconsistentes e ineficientes** (Chapter 1. Regulatory Policy 2.0)

II. Autoridade Portuária Pública Municipal: Onze questões



1.O que realmente pretende o Governo Federal?

- ✓ O modelo, a forma do processo, como vai reduzir custos, atrair investimentos e como vai funcionar o Porto de Itajaí não são conhecidos
- ✓ NT solicitou um estudo da EPL
- ✓ O Porto de Itajaí foi “qualificado” para desestatização no PPI, sem estudo técnico, com base em valores jurídicos abstratos (“diretrizes da Lei dos Portos”)

2. O que alega o Governo Federal para tal privatização?

✓ **Objetivos do PPI:**

- (i) Modernizar a gestão portuária;
- (ii) Atrair investimento e
- (iii) Melhorar a operação do setor portuário

3. Quantas e quais são as experiências mundiais semelhantes a essa, de privatização da função de gestão de um porto público?

- ✓ Landlord é o modelo que vem sendo adotado há 800 anos em 90% dos portos do mundo
- ✓ Os portos mais eficientes do mundo são *landlord*
- ✓ Portos da Bélgica (Antuérpia e Ghent), Países Baixos (Amsterdã e Roterdã), são municipais, assim como Long Beach e Los Angeles, assim como os maiores e mais eficientes do mundo são públicos (Shanghai, Singapura, dentre vários, ver Tabela 1, p.10)
- ✓ O modelo australiano (Private Landlord) é um fiasco, com críticas de armadores, usuários, Parlamento e Autoridade Antitruste (CADE australiano)

Atribuições de Poder de Polícia

Todas são atribuições de Estado, portanto, indelegáveis!

§ 1º **Compete** à administração do porto organizado, denominada **AUTORIDADE PORTUÁRIA**:

I - cumprir e **fazer cumprir as leis**, os regulamentos e os contratos de concessão;

II - **assegurar o gozo** das vantagens decorrentes do melhoramento e aparelhamento do porto **ao comércio e à navegação**;

(...)

V - **fiscalizar** ou executar as obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias;

(...)

VI - **fiscalizar** a operação portuária, zelando pela realização das atividades com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;

VIII - **autorizar** a entrada e saída, inclusive atracação e desatracação, o fundeio e o tráfego de embarcação na área do porto, ouvidas as demais autoridades do porto;

IX - **autorizar** a movimentação de carga das embarcações, ressalvada a competência da autoridade marítima em situações de assistência e salvamento de embarcação, ouvidas as demais autoridades do porto;

X - **suspender operações portuárias** que prejudiquem o funcionamento do porto, ressalvados os aspectos de interesse da autoridade marítima responsável pela segurança do tráfego aquaviário;

(...)

4. Que sentido tem, então, as alegações do Governo Federal para o caso de Itajaí?

- ✓ O Porto de Itajaí nunca foi deficitário.
- ✓ Expandiu-se com recursos próprios.
- ✓ Itajaí foi 2020 o 12º município em arrecadação de tributos federais.

5. Mas a privatização vai viabilizar investimentos de R\$ 2,8 bilhões no Porto, segundo o governo federal: seria o caso de se abrir mão desses investimentos?

- ✓ Não há estudo de como será viabilizado, portanto, são promessas.
- ✓ Será por aumento das tarifas?
- ✓ Da venda dos terrenos a serem desapropriados?
- ✓ Essa é uma das principais críticas dos usuários e dos armadores que operam no novo modelo australiano
- ✓ A SPI já mostrou um caminho para gerar investimento sem aumento das tarifas

6. Quais são os principais desafios do Porto e do Complexo Portuário de Itajaí atualmente?

- ✓ Execução da dragagem do canal de acesso.
- ✓ Servir como um mediador de interesses entre todos os operadores, órgãos públicos e usuários, através do exercício de funções típicas de Estado.
- ✓ Estabelecer um modelo de governança portuária (estudos em andamento), com readequação do quadro de funcionários.
- ✓ Continuar servindo com um indutor de desenvolvimento regional.
- ✓ Expandir o porto dos atuais 180 mil m² para 308 mil m², conforme projeto já elaborado, no qual a Autoridade Portuária Pública Municipal é IMPRESCINDÍVEL

7. A privatização proposta pelo Governo Federal não é o modelo mais indicado para enfrentar esses desafios?

- ✓ O modelo australiano inicialmente apresentado não é parâmetro, pois tem tido aumento de preços, desvalorização de ativos, restrições à concorrência”.
- ✓ Esse “modelo” de transferir para um privado a Autoridade Portuária já foi “testado” em Santa Catarina, no Porto de Imbituba, durante 70 anos.

8. A privatização proposta é compatível com o contexto brasileiro?

- ✓ Se houver estudos mais aprofundados, poderá ser para outras Autoridades Portuárias, mas NÃO para o caso de Itajaí.
- ✓ A operação portuária já é totalmente privada no Porto Organizado de Itajaí, que tem no seu Complexo cinco TUPs e várias outras instalações que precisam de um mediador público para garantir o interesse público, como já vem sendo feito há 23 anos.

9. Qual a alternativa proposta pela Prefeitura Municipal de Itajaí, SPI e comunidade local?

- ✓ Prorrogação do convênio de delegação por pelo menos mais 25 anos a partir de 1º de janeiro de 2023.
- ✓ O aprofundamento do modelo de governança, que já vem sendo feito, inclusive para readequar o número de colaboradores da autarquia, dependerá da prorrogação.



10. A manutenção da gestão municipal do Porto de Itajaí não é incompatível com os objetivos de desestatização dos portos que vem sendo declarados pelo governo?

- ✓ Sem dúvida, o caso de Itajaí é diferente dos demais Portos Organizados que se encontram qualificados no PPI.

11. A SPI tem credenciais para assumir esse papel sozinha?

- ✓ O histórico de sucesso ao longo de 24 anos, com enchentes, mostra isso.
- ✓ Na condução desse processo sempre teve a autarquia municipal SPI.
- ✓ Atualmente tem-se um amplo Complexo Marítimo e Portuário de sucesso.
- ✓ Mostrou que o modelo é o melhor, inclusive para cumprimento dos requisitos da relação Porto-Cidade, e a criação do Fórum é um dos exemplos dessa interação.

III. O Porto de Itajaí em números



Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí, 2021,
Receita Federal, Portal Transparência e CGU

Tabela 1 – Natureza da Autoridade Portuária dos portos mais eficientes do Mundo

Porto	Natureza da Administração
Roterdã	Pública
Antuérpia	Pública
Hamburgo	Pública
Antuérpia	Pública
Le Havre	Pública
Nova York	Pública
Singapura	Pública
Shanghai	Pública
Tianjin	Pública
Hong Kong	Pública

Tabela 2 – Total de movimentação de contêineres (TEU) do Complexo Portuário de Itajaí

Fonte: Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí (2021).

Período de movimentação de contêineres (TEU)	Nº de TEU
Convênio 002/90 – SNT/DNTA – 1994	73.248
Convênio de Descentralização - 1995 a 1997	281.682
Convênio de Delegação 08/1997 - 1998 a 2021	18.605.005
Total de movimentação TEU – 1994 a 30/08/2021	18.959.935

Gráfico 1 – Número de TEU movimentados no Porto de Itajaí no período de 1994 a 2020

MOVIMENTAÇÃO DE CONTÊINERES (TEU)

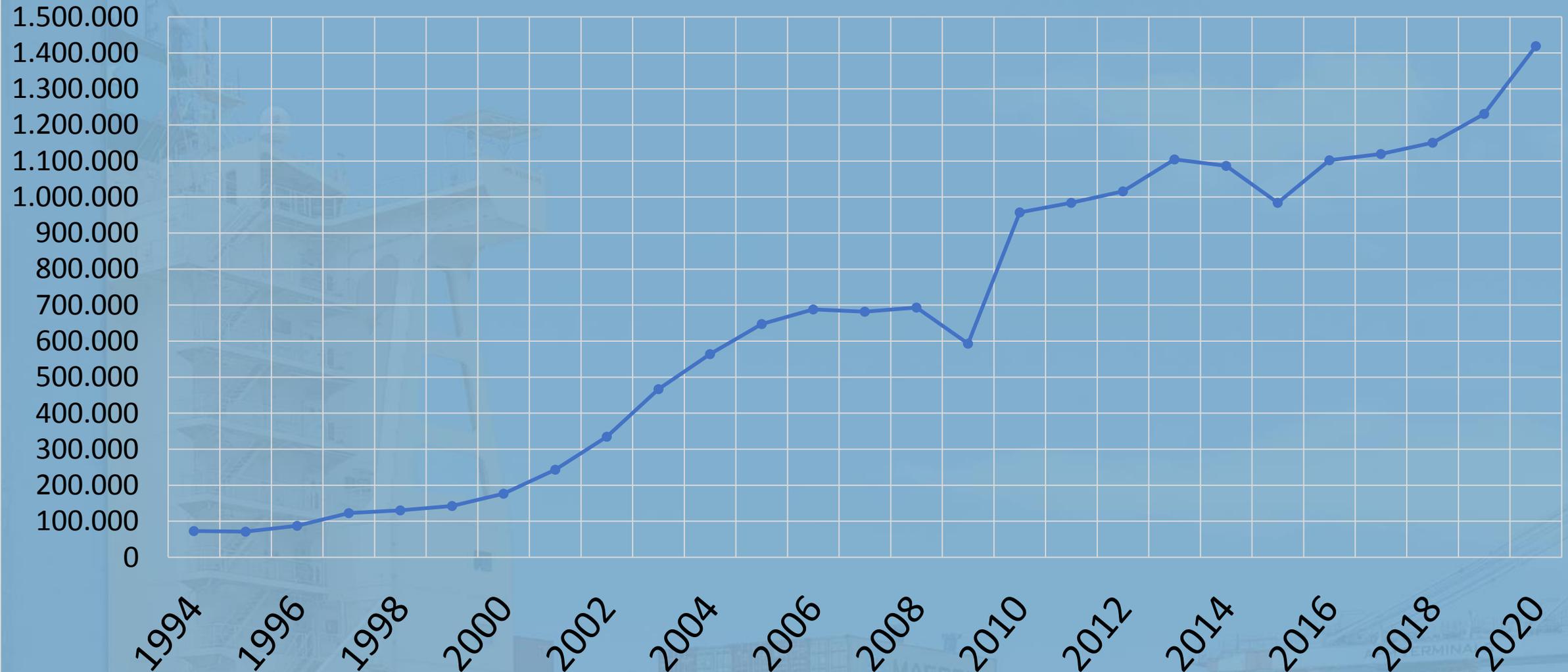


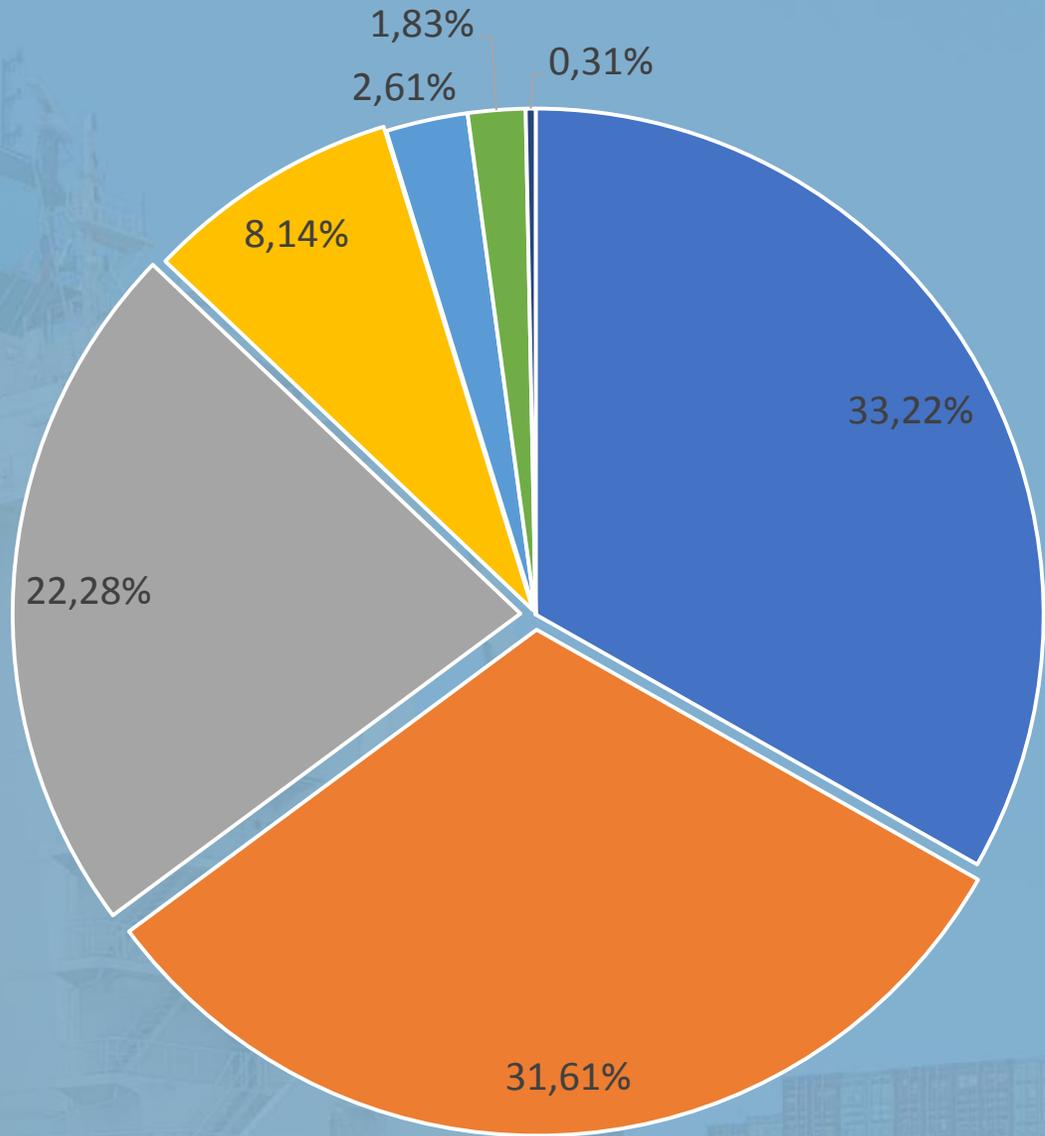
Tabela 3 – Movimentação total de carga no Porto de Itajaí (toneladas)

Período de movimentação da carga	Carga total (t)
Convênio 002/90 – SNT/DNTA – 1994	1.974.363
Convênio de Descentralização - 1995 a 1997	6.022.720
Convênio de Delegação 08/1997 - 1998 a 2021	204.322.703
Total de carga movimentada – 1994 a 30/08/2021	212.319.786

Tabela 4 – Total de investimento realizado no Porto Organizado de Itajaí

PORTO ORGANIZADO DE ITAJAÍ - ORIGEM DO INVESTIMENTO	Total Investido (R\$)	% relativo ao total investido
1. Investimento Público Federal	554.078.157,20	33,22
2. Investimento Público da Autoridade Portuária (Autarquia Municipal)	527.105.149,59	31,61
3. Investimento Privado TECONVI / APM Terminals	371.632.609,06	22,28
4. Investimento Público do Estado de SC	135.683.866,00	8,14
5. Investimento Público do Município de Itajaí	43.500.000,00	2,61
6. Investimento Privado Marina	30.500.000,00	1,83
7. Investimento Privado Portonave (Bacia de evolução)	5.238.000,00	0,31
TOTAL	1.667.737.781,85	100,00 %

Gráfico 3 – Participação nos investimentos no Porto Organizado de Itajaí 1998 a 31/08 2021



- Investimentos Públicos Federais
- Investimentos Autoridade Portuária (Autarquia Municipal)
- Investimento Privado Teconvi-APM Terminals
- Investimentos Públicos Estaduais
- Investimentos Públicos Município de Itajaí
- Investimento Privado Marina
- Investimento Privado Portonave (Bacia de evolução)

Tabela 5 – Arrecadação fiscal em Itajaí/SC

TRIBUTOS RECOLHIDOS		VALOR TOTAL
Federal	Arrecadação das receitas administradas pela RFB (incluindo receitas previdenciárias), em Itajaí/SC. Período: 2005 a 2021.	R\$ 120.058.081.868,29
Estadual	Arrecadação das receitas administradas pela SEF-SC, em Itajaí/SC. (ICMS - IPVA – ITCMD. Período: 1998 A 2021.	R\$ 16.283.352.937,37
Municipal	Arrecadação das receitas administradas pela SEFAZ, em Itajaí/SC. Período: 2015 A 2021).	R\$ 3.042.348.348,15
TOTAL DAS ARRECADAÇÕES		R\$ 139.383.783.153,81

Gráfico 5 – Arrecadação fiscal e investimento no período de 1998 a 2020

Governo Federal recebeu 216 vezes o Investimento, e o município 5 vezes o Investimento, ou seja, 43 vezes menor do que o Governo Federal

Arrecadação (em bilhões)

Investimento (em milhões)

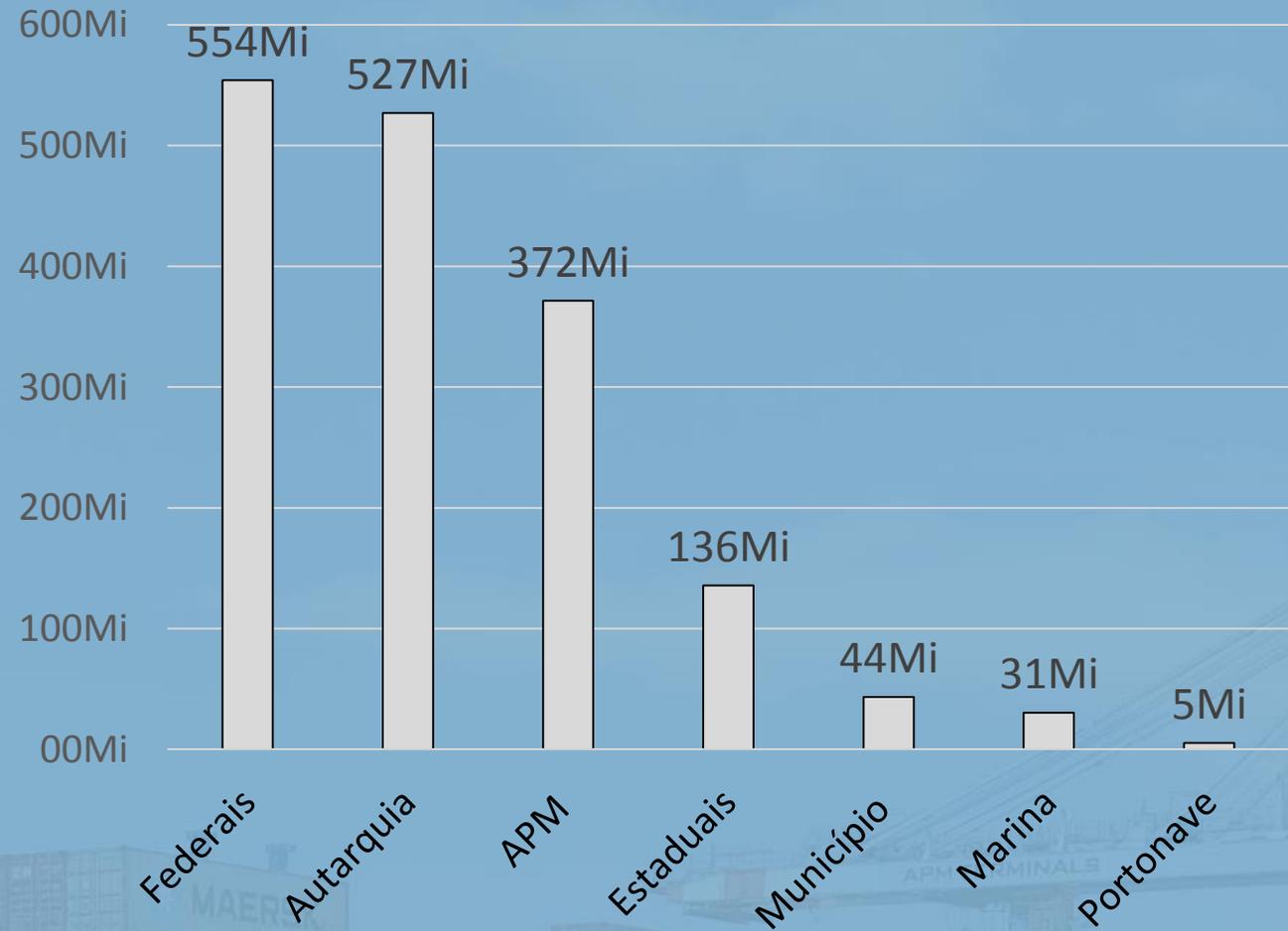
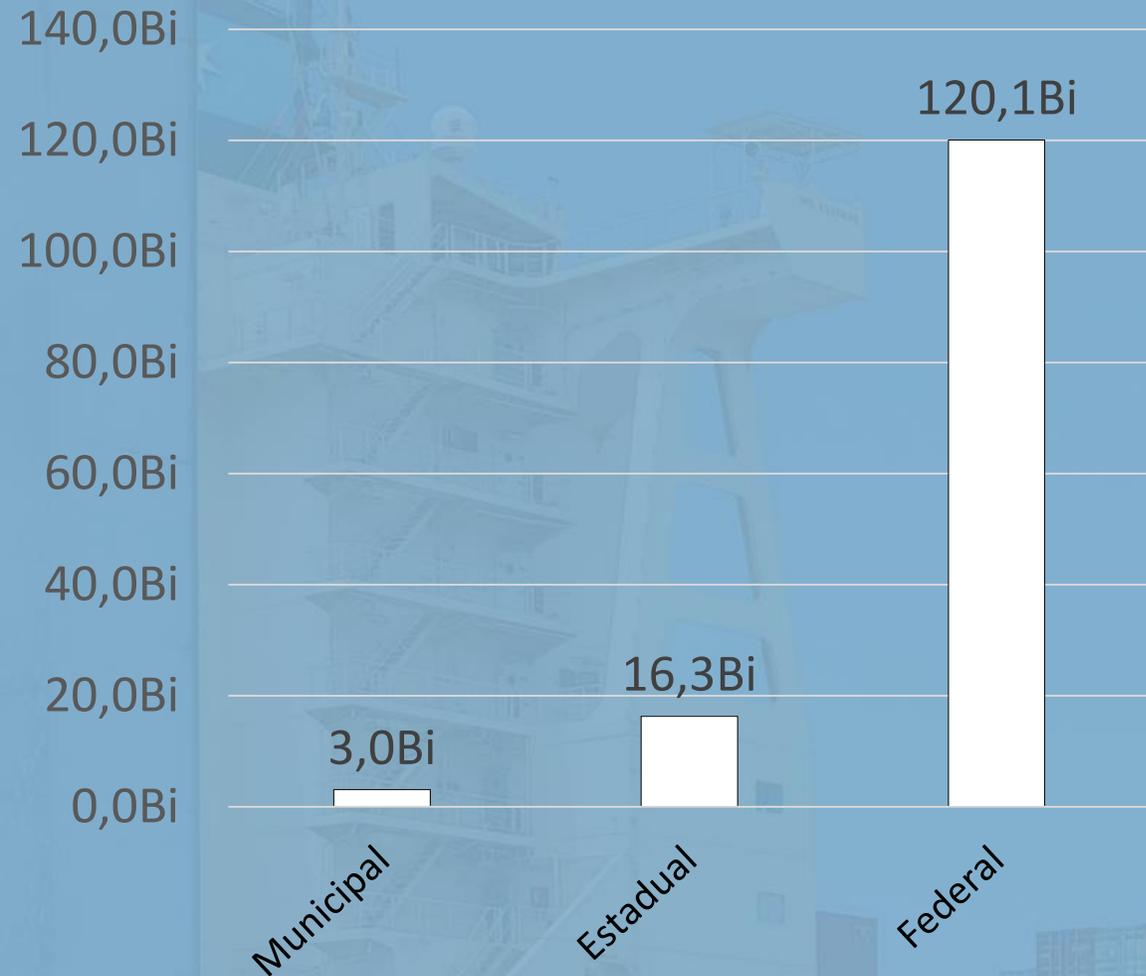
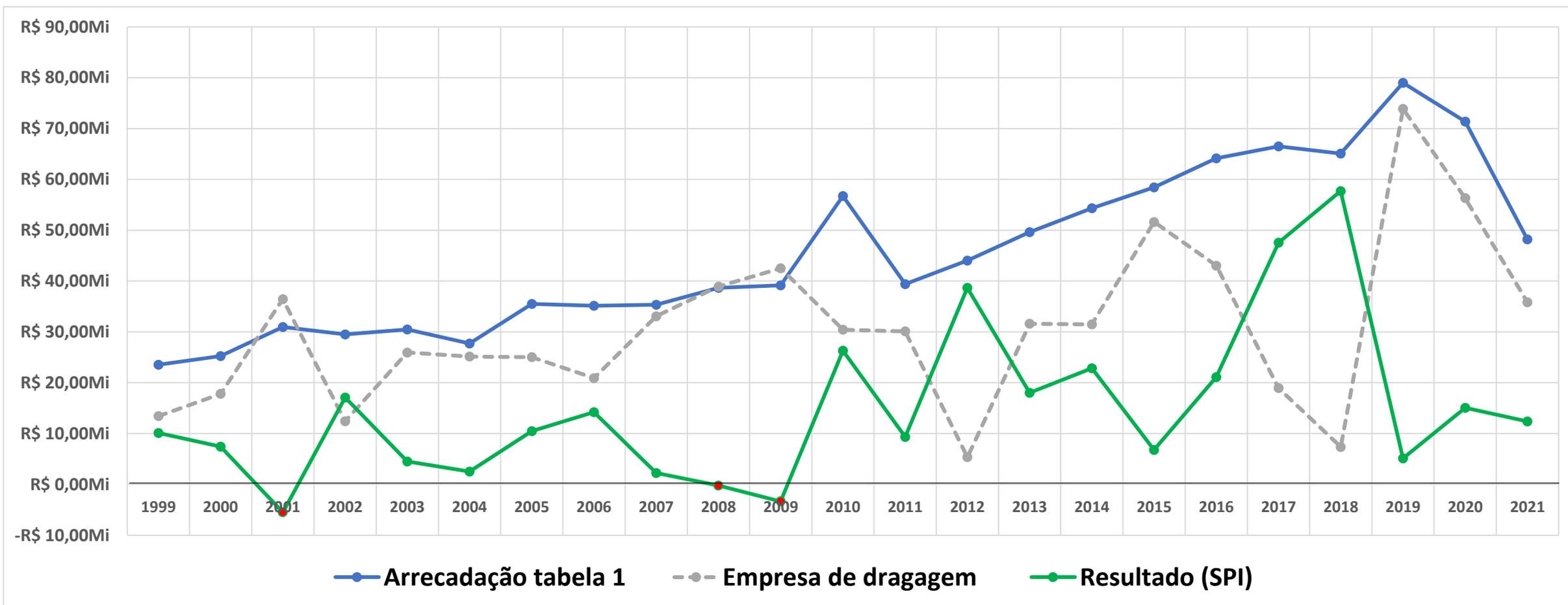


Gráfico - Histórico do resultado financeiro da política de custeio da dragagem (Tabela I- Utilização da infraestrutura de Proteção e acesso aquaviário)

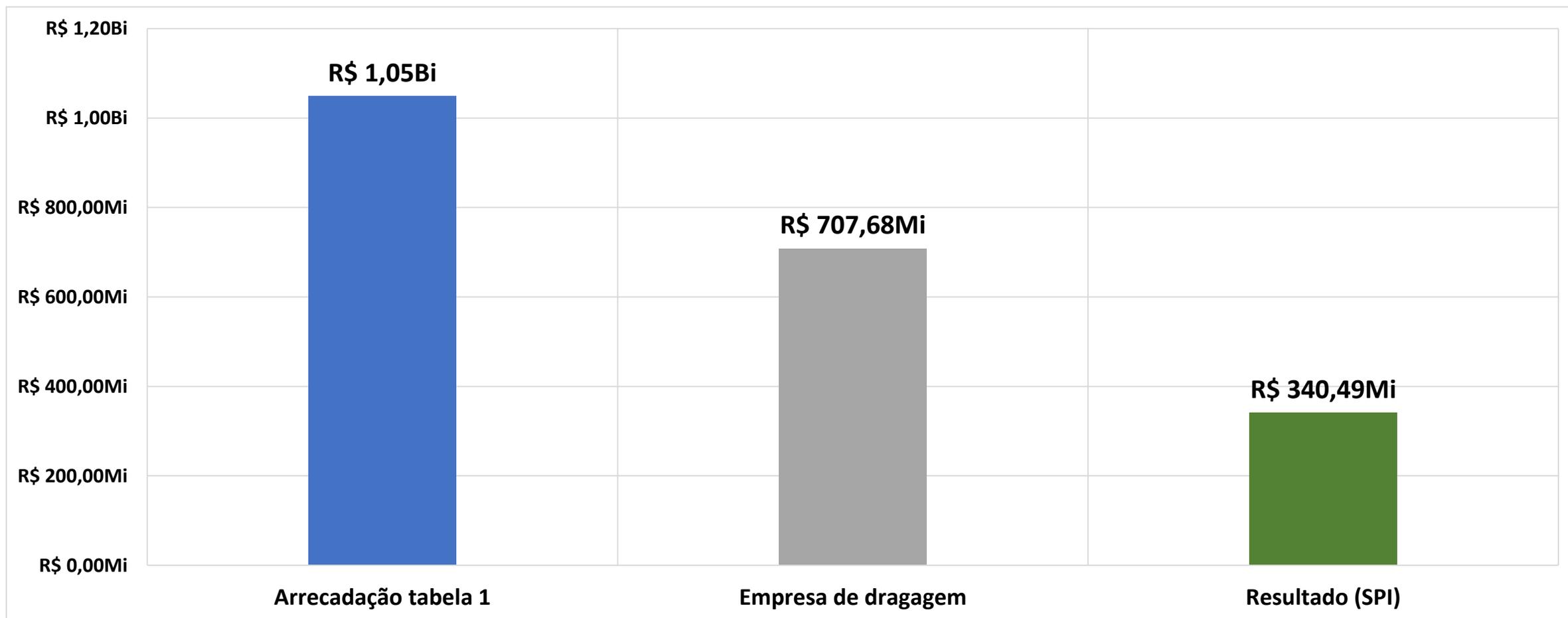
DRAGAGEM Referente ao período de 1999 a 2021



Fonte: Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí, 2021

Resultado financeiro da política de custeio da dragagem de manutenção do canal de acesso

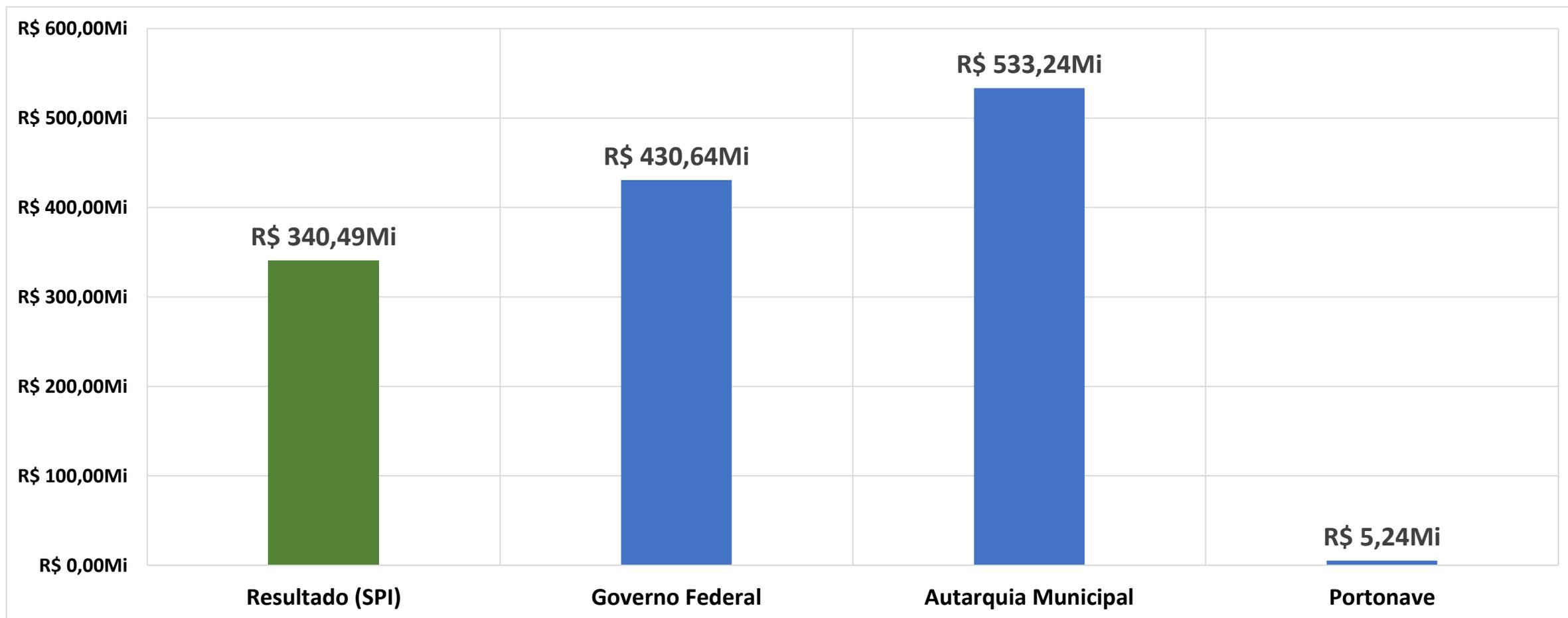
Referente ao período de 1999 a 2021



Fonte: Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí, 2021.

Comparativo das fontes de investimento no Porto Organizado de Itajaí

Referente ao período de 1998 a 2020



Fonte: Dados fornecidos pela Superintendência do Porto de Itajaí, 2021

IV. Conclusão (item 3 da Análise Técnica)

- 1. Autoridade Portuária Pública Municipal como autarquia voltada para o fomento, sem sobrecarregar a Antaq
- 2. Reforçar o papel do CAP com poder deliberativo (alteração na Lei dos Portos), sem sobrecarregar a Antaq
- 3. Garantir a tecnicidade dos cargos de direção da SPI
- 4. Implementação do PDV para reduzir para 34 funcionários (PL 118/21 em tramitação)

IV. Conclusão (item 3 da Análise Técnica)

- 5. Continuidade da política de dragagem (ampliada até a BR 110)
- 6. Manutenção e aperfeiçoamento dos requisitos da Relação Porto-Cidade
- 7. Evidências de inconstitucionalidade da Lei dos Portos e de erro grosseiro (TCU), caso não haja dados que comprovem a maior vantajosidade da transferência de funções exclusivas de Estado de AP Pública para uma empresa privada: “**first, do not harm**” – OCDE, 2021

IV. Conclusão

Prorrogação do convênio está alinhada com a política do Governo Federal

Para reflexão:
Política de Estado?



Obrigado!



Escritório de Projetos da Univali

Equipe de Trabalho

Coordenação dos Trabalhos

Prof. Dr. Osvaldo Agripino de Castro Junior

Consultores

Prof. MSc. Adão Paulo Ferreira

Sr. Frederico Bussinger

Sr. Paulo Corsi

Suporte técnico-administrativo

Prof. MSc. Mark Anderson Caldeira