



FENAVEGA

**Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário**

***Colaborando com o Poder
Público para o
desenvolvimento do transporte
aquaviário***



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

FENAVEGA

- A FENAVEGA é uma Entidade de Classe de grau superior, constituída em conformidade com o disposto no art. 533 da CLT, desde 1988, com a incumbência de coordenar os interesses da categoria econômica das empresas de navegação.
- Base territorial nacional;
Congrega, hoje, 05 (cinco) diferentes Sindicatos de empresas de navegação:
 - **SINDARPA** (Pará) - **SINDARMA** (Amazonas, Acre e Roraima)
 - **SINDARSUL** (Rio Grande do Sul / Paraná e Santa Catarina)
 - **SINDASP** (São Paulo) - **SINDIFLUVIAL** (Rondônia)
 - **-SYNDARMA** - **-SINDIPORTO**
- Integrante do Sistema CNT – Confederação Nacional do Transporte.

Audiência Pública – MP 595

Comentários e Contribuições

Roteiro



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- Reflexão sobre o setor
- A situação atual dos terminais privados (TUP's, ETC's, Terminais de Empresas de Navegação e terminais ainda não enquadrados) – Artigos 50 e 51 da MP 595
 - Instalações Privadas dentro da Poligonal do Porto
- Chamada Pública para terminais privados
- Reversão dos bens para a União caso metas não sejam atingidas
- Interferência no planejamento e gestão dos terminais Privados
- CAPs – Órgão Consultivo x Deliberativo
- Participação dos Armadores na Comissão para Tarifas de Praticagem

Reflexão



FENAVEGA

Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- Cerca de 90% dos terminais existentes na Navegação Interior são privados – o investimento é única e exclusivamente do empresário
- Os terminais portuários privativos de navegação interior, em sua grande maioria, são de empresas de navegação que realizam suas atividades há décadas.
- Essas empresas são vitais para conectar regiões desprovidas de infraestrutura portuária pública e que, por isso, arcam com o ônus do investimento em terminais próprios. Há escassez de terminais públicos para a navegação interior.
- Esses terminais nem sempre são enquadrados como TUP's ou ETC's, pois fazem parte da estrutura de movimentação de cargas das empresas de navegação. Logo, seus registros não são considerados pela ANTAQ na relação de terminais portuários
 - Há bem mais que 130 terminais privados (dados ANTAQ de Abril de 2012)
 - Somente no Estado do Pará, existem mais de **1.000** empresas (ativas) com registro para a atividade de navegação (dados as JUCEPA de 2012).
 - Considerando que a maioria delas possui ao menos um terminal para realizar suas atividades, verifica-se a disparidade de informações.
- As áreas das Poligonais dos Portos Organizados brasileiros nem sempre refletem a existência de estrutura explorada ou mantida pela União.
 - Existem terminais privados, de diferentes naturezas, localizados dentro das Poligonais de Portos Organizados

A situação atual dos terminais privados



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

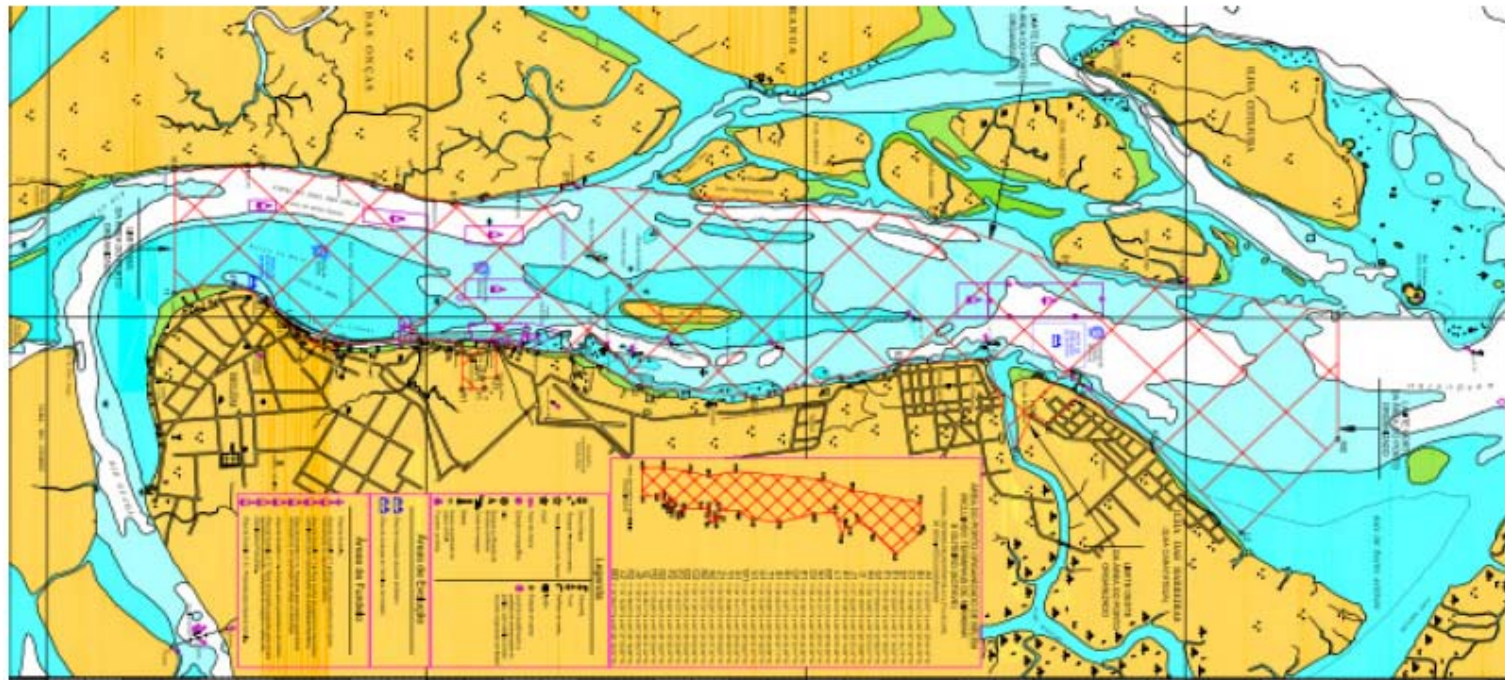
- TUP's, ETC's, Terminais de Empresas de Navegação e terminais ainda não enquadrados
 - Artigos 50 e 51 da MP 595 não garantem continuidade de atividades desempenhadas há décadas – devem se adaptar ao art.8
 - Terminais dentro da poligonal do Porto Organizado x disposição do Art.8 (devem ficar fora da área do Porto Organizado)
 - Exemplo: Poligonal do Porto Organizado de Belém



FENAVEGA

Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

Área do Porto Organizado de Belém - Decreto 5.230/04



Ocupações dentro da área do Porto Organizado de Belém



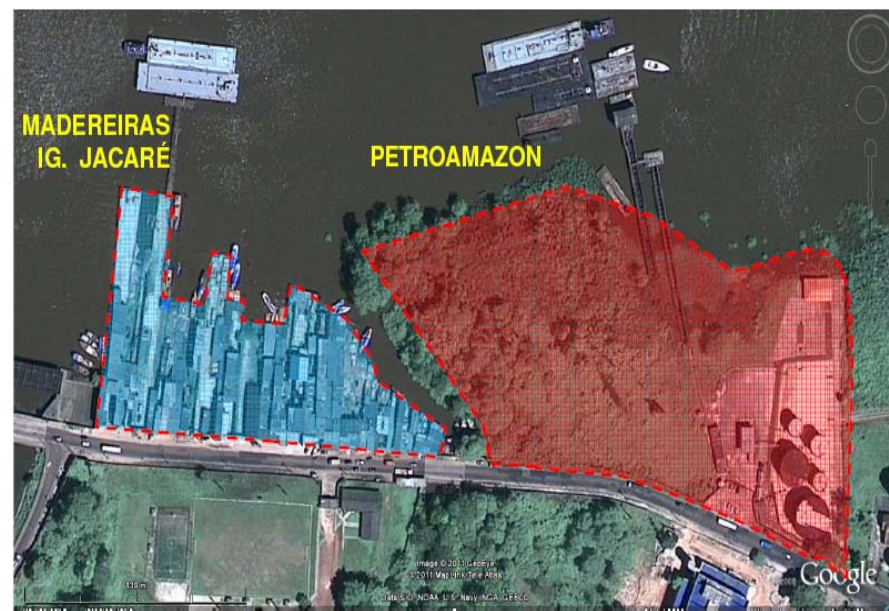
Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário



Ocupações dentro da área do Porto Organizado de Belém



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário



Ocupações dentro da área do Porto Organizado de Belém



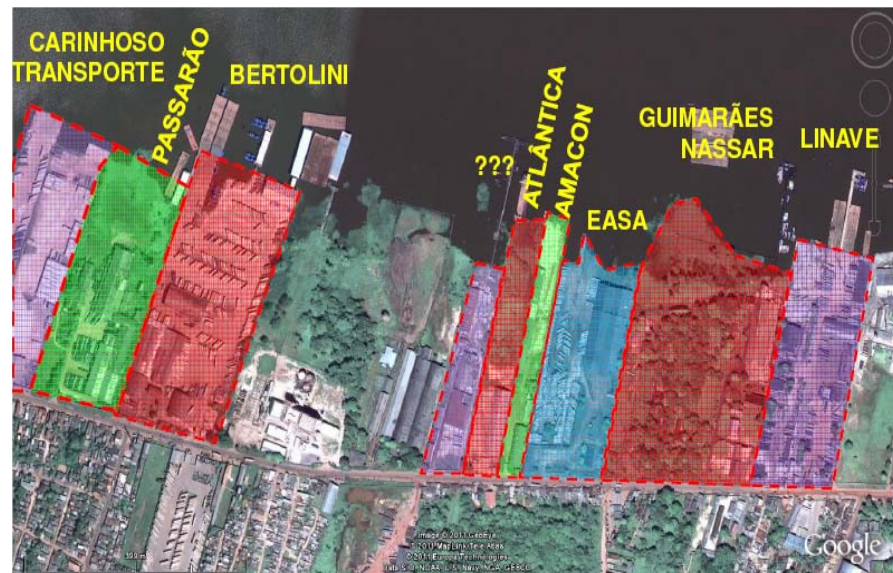
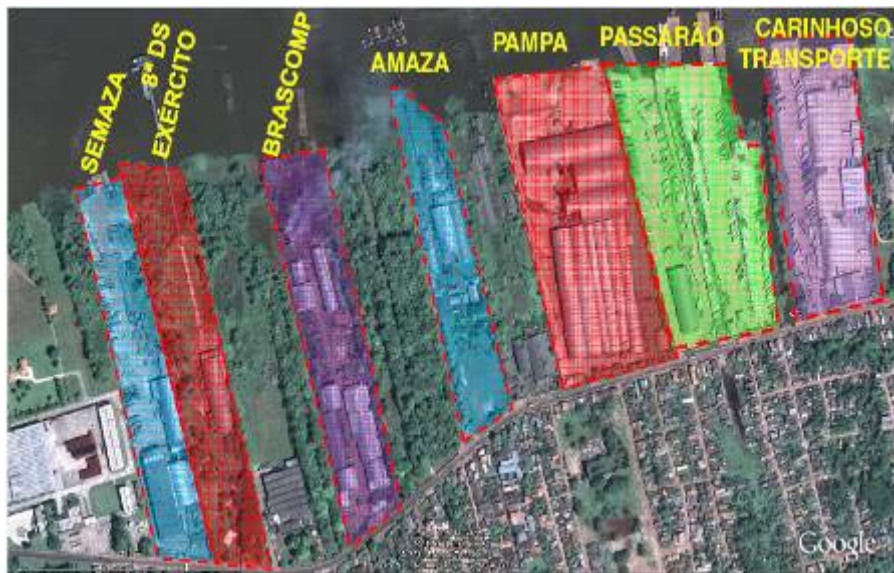
Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário



Ocupações dentro da área do Porto Organizado de Belém



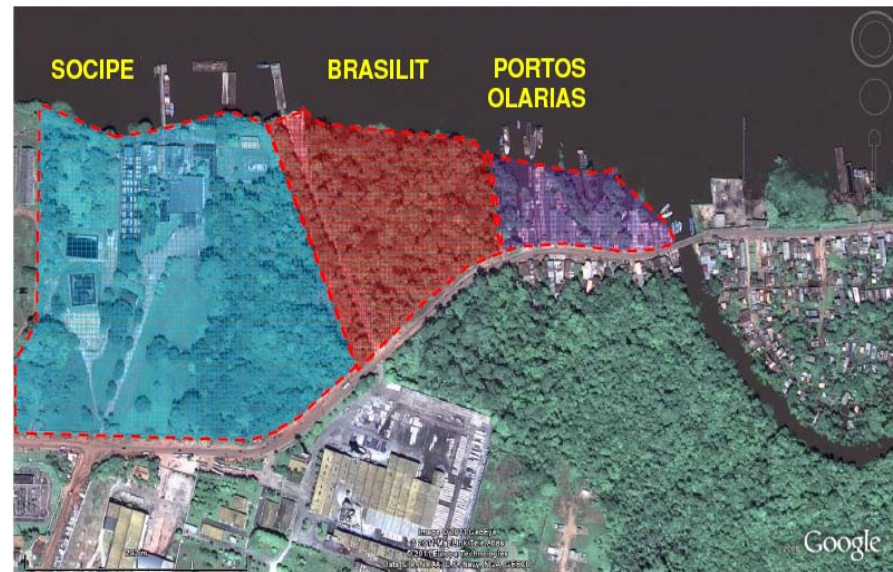
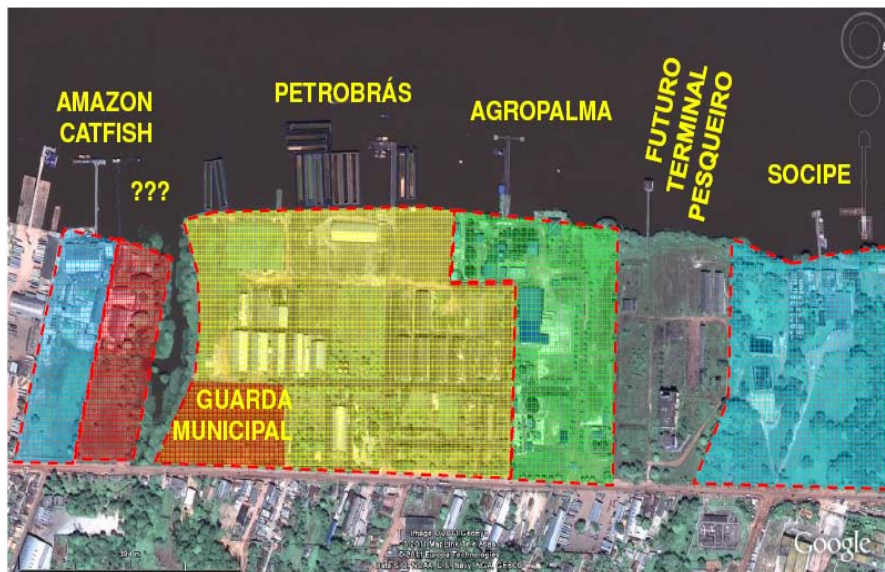
Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário



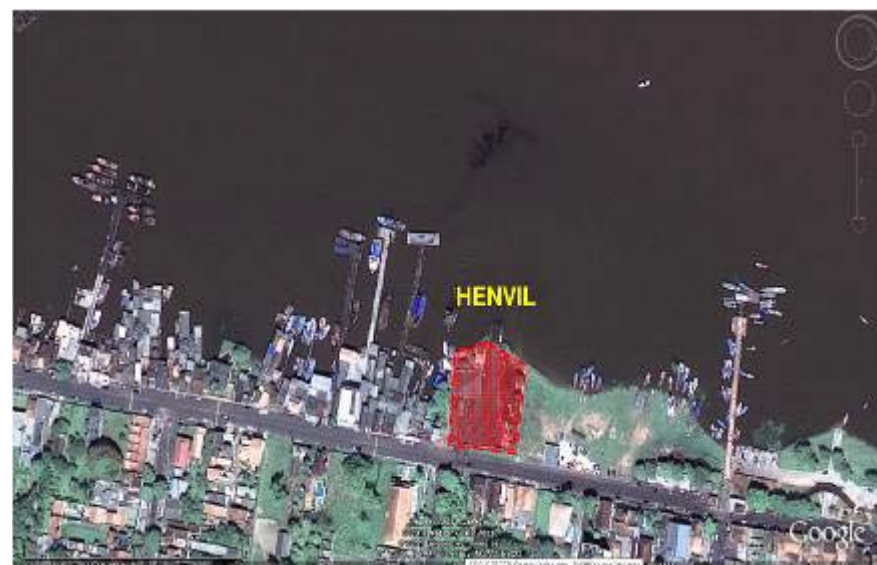
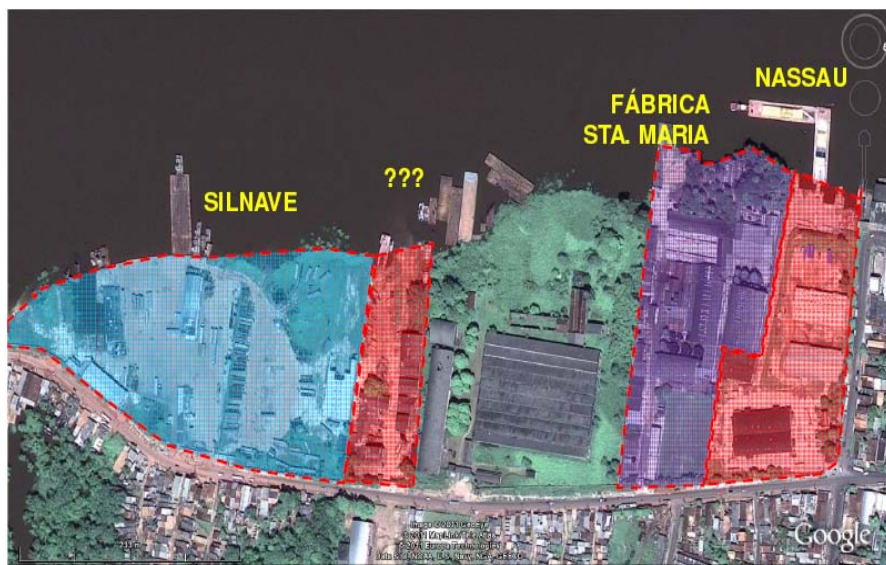
Ocupações dentro da área do Porto Organizado de Belém



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário



Ocupações dentro da área do Porto Organizado de Belém



A situação atual dos terminais privados



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- TUP's, ETC's, Terminais de Empresas de Navegação e terminais ainda não enquadrados
 - Resoluções para outorga de ETC's – já prorrogadas por 3 vezes – 3 revisões
 - Poligonais não foram alteradas
 - Outros processos em andamento
 - Incerteza sobre a obtenção das outorgas
 - Projetos e investimentos estagnados
 - Ex: Terminais de grãos na região Norte

Arts. 8 e 9 - Chamada Pública para terminais privados



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- Contempla novos e antigos?
- Por se tratarem de instalações portuárias PRIVADAS e ainda FORA DO PORTO ORGANIZADO, onde os investimentos e riscos já são por conta do investidor privado, não haveria necessidade da exigência de chamada e processo seletivo públicos;
- As chamadas públicas aplicam-se apenas àqueles investimentos que serão realizados dentro de instalações públicas

Art. 8 - Reversão dos bens para a União caso metas não sejam atingidas



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- Por se tratarem de instalações portuárias PRIVADAS e ainda FORA DO PORTO ORGANIZADO, onde os investimentos e riscos já são por conta do investidor privado, não há que se reverter o a área e os bens ao patrimônio da União por qualquer que seja o fato.
- . O dispositivo que se requer a supressão, além de representar um forte instrumento de inibição de investimentos, fere o que dispõe o inciso II do artigo 170 da CF/1988 de nossa Carta Magna.
- A reversão da área, assim como o patrimônio, à União, quando finda a autorização, fará com que ocorra a redução significativa de investimentos e um desincentivo ao exercício da atividade, inclusive contrariando os dispositivos descritos no artigo 3º desta mesma Medida Provisória.

Arts.5 e 10 – Interferência no planejamento e gestão dos terminais Privados



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- Por se tratarem de instalações portuárias PRIVADAS e ainda FORA DO PORTO ORGANIZADO, onde os investimentos e riscos já são por conta do investidor privado, não há necessidade da exigência de garantias ou aplicação de sanções para o cumprimento de cronogramas de investimentos;
- O empresário tem todo o interesse que o empreendimento tenha sucesso nos diversos níveis e momentos da implementação do terminal
- As regras de condições de acesso aplicam-se apenas àqueles investimentos que serão realizados dentro de instalações públicas

CAP's



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- Sempre foram órgãos deliberativos, voltados para planejamento, fiscalização e administração do Porto Organizado, além do tratamento de gargalos dos Portos.
- Contava com 5 representantes dos usuários – entre eles 1 representante dos armadores
- Art. 16 da MP 595 – passa a tratá-los como órgãos consultivos
- Decisões passam a ser exclusivamente do Poder Concedente
- Medida que enfraquece a atividade, pois exclui o maior interessado das tomadas de decisões: o usuário do serviço prestado.
- Demonstra ingerência do Estado
- Possibilidade maior de aumento de tarifas, cobrança de tarifas improcedentes, perda de competitividade dos usuários.

Participação de Armadores nas Tarifas de Praticagem



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- A regulação dos Serviços de Praticagem ocorre sem a participação do usuário, que arca com essas despesas;
- Essa situação resulta constantemente em aumento de despesas para os usuários, armadores que acabam repassando para o tomador do serviço, onerando esta importante atividade para a economia brasileira.
- Seria importante que os armadores brasileiros passassem a ter representação na Comissão que define tarifas de Praticagem

Propostas do Setor



FENAVEGA

Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- Visando solucionar os problemas aqui levantados, a FENAVEGA apresenta as seguintes propostas ao Sr. Relator:
 - Como alternativa, Aceitação da Emenda 609
 - MP 595 passaria a tratar exclusivamente de áreas públicas
 - Áreas PRIVADAS (dentro ou fora da Poligonal do Porto Organizado) devem ser tratadas por outro dispositivo
 - Como ajustes na MP 595, a aceitação das emendas 601, 604 a 615 e 618
 - Diferenciam pontualmente os tratamentos dados aos terminais Privados (dentro ou fora da Poligonal do Porto Organizado) e Públicos
 - Aceitação das emendas 205 e 555
 - Dispõem sobre a permanência das atribuições atuais dos CAP's
 - Revisão das Poligonais de Portos Organizados brasileiros
 - Participação dos armadores brasileiros na Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem
 - Dar retorno à Comissão sobre o mercado, preços elevados, parcela dessas despesas no serviço prestado.
 - Manutenção, sob qualquer hipótese, do avanço contido nesta MP 595, que trata sobre a extinção da diferenciação do conceito de carga própria e de terceiros
 - Medida que certamente agilizará as outorgas de terminais, enquadrará maior quantidade de usuários e proporcionará o aumento da competitividade de terminais, sejam eles TUP's, ETC's ou Terminais de Empresas de Navegação.

Conclusão



Federação Nacional das Empresas
de Navegação Marítima, Fluvial,
Lacustre e de Tráfego Portuário

- Dessa forma, os empresários do sistema Aquaviário esperam que seja reconhecida a importância do transporte aquaviário, voltado historicamente para a integração do país e estrategicamente para o escoamento de produção de larga escala, vital para o desenvolvimento econômico e do comércio exterior do Brasil.