




MP 595

Sistema Portuário Brasileiro

- Breve análise geral.
 - Destaque para o modelo de Administração do Porto Público.
- 

Sérgio Aquino – Brasília – 12-03-2013



- ⊕ Três anos de Cia. Docas de Santos;
- ⊕ Mais de 20 anos Diretor de Terminal Privado no Porto de Santos;
- ⊕ Membro do CAP de Santos por 15 anos;
- ⊕ Primeiro Presidente do CAP a ser nomeado da região portuária local;
- ⊕ Implantamos a Secretaria Municipal de Assuntos Portuários de Santos - primeira Secretaria em Município Portuário no Brasil;
- ⊕ Representante de empresas portuárias nas negociações com Sindicatos dos Trabalhadores avulsos.





Destaques iniciais:

- ⊕ Sim - Temos problemas portuários no Brasil ainda hoje;
- ⊕ A lei 8.630/93 foi um grande avanço mas, falhas na sua implantação e descumprimento de princípios permitiram os problemas que ainda temos hoje;
- ⊕ Não cabe mais discutir se precisaríamos ou não de uma nova lei (sobre isso falei em 2011 na sub-comissão de portos da câmara dos deputados);
- ⊕ Não podemos perder esta oportunidade para enfrentar “todos” os problemas dos portos;
- ⊕ Mas é fundamental separar “problemas dos portos” de “problemas nos portos”;





Nem tudo que acontece no porto é problema do porto:

- ⊕ Tempo de liberação de cargas:
 - ⊕ Não depende dos portos – operam 24hs – 365dias/ano;
 - ⊕ Inclusive todos terminais do porto organizado;

- ⊕ Congestionamentos de caminhões nos portos:
 - ⊕ Dependem parcialmente dos portos;
 - ⊕ Cerca de 70% caminhões contêineres no horário comercial;

- ⊕ Filas de navios na barra:
 - ⊕ Dependem parcialmente dos portos;

- ⊕ **Porto é apenas um dos elos da cadeia logística:**
 - ⊕ Problemas nos acessos rodoviários em todos portos;
 - ⊕ Problemas na matriz de transporte inadequada;
 - ⊕ Problemas nas regiões urbanas para as ferrovias;





Nem tudo que acontece no porto é problema do porto:

- ⊕ Alguns destaques importantes:
 - ⊕ Filas de navios – praticamente 90% envolvem commodities;
 - ⊕ Navios de contêineres raras esperas (em geral quando perdem janelas);
 - ⊕ Exemplos positivos de usuários que avançaram nas soluções:
 - ⊕ Suco de laranja – Brasil maior exportador / exportadores têm logística total – terminais nos portos / transporte terrestre e navios;
 - ⊕ Grupo Maggi – produtor agrícola com Terminal Privado e Terminal em área arrendada no porto;
 - ⊕ Produtores/Exportadores de grãos sempre puderam, de forma individual ou cooperativada, implantar terminais portuários;





Breve análise geral:

Para análise de um marco regulatório portuário podemos segregar segundo os capítulos sequenciais: (cronologia apenas para esta apresentação)

1. Modelo de gestão do sistema portuário;
2. Modelo de administração portuária;
3. Modelo de exploração portuária;
4. Modelo laboral portuário e
5. Modelo de regulação;





1. Modelo de gestão do sistema portuário na MP 595;

- A. MP adota a gestão centralizada – modelo anterior incentivava a gestão descentralizada (lei delegando portos para estados e municípios ou consórcio);
 - I. MP está na linha contrária do modelo mundial;
 - II. Mundialmente os governos já praticaram descentralização ou estão incentivando descentralização da gestão portuária;
 - III. Todos grandes portos do mundo (exemplos de eficiência) são geridos pelos estados/provincias ou municípios; (No Brasil ideal regionalização)
 - IV. Este modelo mundial está presente inclusive na China – todos os portos chineses são geridos na região e administrados localmente (basta visitar as autoridades portuárias) em geral ligadas a administração municipal;
 - V. Mundialmente os planos e projetos surgem nos locais e quando necessário são encaminhados ao poder central para investimentos compartilhados.





2. Modelo de administração portuária – na MP 595;

- A. Entendo que a administração portuária local é o tema que necessita de maior atenção para a eficiência do sistema portuário brasileiro;**
 - I. O porto público é uma parceria público/privada e portanto a Administração Portuária e o Terminal Portuário precisam ter eficiência de gestão.**

- B. A MP está na linha contrária do sistema mundial que valoriza a administração local; (creio ser este o problema mais comprometedor da MP) e**

- C. Mundialmente os países quando modernizaram o sistema portuário – deram atenção especial para a modernização das administradoras portuárias; (reposicionaram as administrações dos portos públicos)**





2. Modelo de administração portuária – na MP 595;

- E. Mundialmente as administradoras portuárias contam com as seguintes características:
 - I. Descentralizadas (locais e na maioria com participação municipal);
 - II. Governança corporativa (conselhos com segmentos envolvidos – modelo CAP);
 - III. Corpo diretivo profissionalizado, com plano de metas e remunerações variadas por resultados; (Diretores com longos prazos de atuação – mudanças políticas pouca influência – alguns portos contam com possibilidade de Presidente político e Diretor Geral Técnico de longa duração – Ex. Los Angeles – Antwerpia)
 - IV. Quadro funcional reduzido – adequado às necessidades – treinado – qualificado e motivado e com remunerações variáveis segundo atendimento de metas e
 - V. Autonomia para atuações estratégicas, de interesse do porto, em conjunto com o Conselho, com disputa de mercado.





Modelo de Administração portuária - na MP 595

- D. MP adota a administração individual (Cias.Docas e etc) - modelo anterior aplicava governança corporativa (todos segmentos envolvidos atuando na administração local do porto);**
- I. Mundialmente as administrações portuárias contam com conselhos, com participação de todos segmentos (poder público – iniciativa privada do porto – usuários) – administração com “governança corporativa”;**
 - II. No Brasil isto foi adotado com o CAP – Conselho de Autoridade Portuária, onde o Brasil inclusive inovou incluindo o segmento laboral;**
 - III. A MP na prática “acaba” com o CAP - o transformou em apenas consultivo e não será considerado pelas Administradoras Portuárias que já resistiam a ele;**
 - IV. Portos mundiais trabalham com estes Conselhos como aliados e não como dispensáveis;**
 - V. Mundialmente estes Conselhos dão a última palavra em todos temas fundamentais para o porto, inclusive homologando os Diretores do Porto;**
 - VI. As administradoras portuárias foram enfraquecidas ainda mais na MP : Porto local vai fiscalizar mas não aplicará sanções pois vai enviar notificação para ANTAQ / Não há previsão de que a Administração local vai programar e operacionalizar a dragagem de manutenção;**





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

- E. **A falta de modernização das administradoras portuárias, e o excesso de intervenientes, estão entre os principais motivadores para parte dos problemas que ainda temos nos portos brasileiros; (não podemos errar novamente)**

- E. Na fase inicial da lei 8630/93 as Cias Docas ainda tinham maior autonomia e puderam atuar de forma mais ativa para a modernização do sistema portuário brasileiro:
 - I. Foi criado o modelo de licitações – modelo Santos – PROAPS;
 - II. Maior percentual de áreas arrendadas nos portos ocorreu entre 1997/2000;
 - III. Com a introdução de novos intervenientes o sistema tornou-se cada vez mais burocrático e mais de dez anos pouquíssimas licitações foram realizadas;
 - IV. No início um processo licitatório precisa de 6/12 meses – hoje utilizam em média 2/3 anos;

- F. A introdução dos novos intervenientes dificultou ainda mais os investimentos de responsabilidade do poder público (acessos – pontos de atracação e etc);

- G. Costumo dizer que hoje o Diretor de Porto no Brasil é quase um herói) – luta com um mundo de intervenientes e não agrada a quase ninguém.





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

I. Um exemplo do excesso de intervenientes (que pode ser resolvido):

- I. As licitações para arrendamentos portuários eram desenvolvidas e aplicadas pelas Administrações portuárias, segundo modelo e sem depender de consultas para outras instâncias;
- II. Em 1997 – pela lei *Nº 9.491, DE 9 DE SETEMBRO DE 1997* – Governo Federal incluiu os portos organizados no programa nacional de desestatização; (a nosso ver um equívoco);
- III. Em 1998 – TCU – Com base na lei 9.491 – Editou INSTRUÇÃO NORMATIVA N. 27, DE 2 DE DEZEMBRO DE 1998 – implantando controle e participação do TCU nos processos licitatórios, **criando 04 estágios** que deveriam ser cumpridos pela Adm.Portuária, **enviando em cada etapa ao TCU para análises e posicionamentos**;
 - i. Isto gerou uma burocracia adicional e novas etapas de disputas e questionamentos entre os participantes;
- IV. Em 2008 – Pte. Lula – buscando corrigir o problema editou o [DECRETO Nº 6.413, DE 25 DE MARÇO DE 2008](#). – retirando todos os portos do Programa Nacional de Desestatização – inclusive os delegados a Estados e Municípios;
- V. **Resultado: Nenhum** – Até o hoje o TCU participa dos processos licitatórios com base numa Instrução Normativa que foi editada com base numa lei que foi alterada e nada foi mudado;
- VI. Na prática é como se o Decreto do Pte. Lula nunca existiu.





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

OBS - 1

- ⊕ A solução não é enfraquecer a administração local em vista das dificuldades para suas atuações; Não é centralizar as atuações.
- ⊕ A solução está em retirar da administração os intervenientes que deveriam estar fiscalizando; (auditorias são feitas sobre os atos e não participam dos atos);
- ⊕ A solução está em modernizar a administração local, adotar e recuperar a governança corporativa, valorizar o CAP e buscar instrumentos que facilitem o atendimento dos serviços condominiais nos portos públicos;
- ⊕ Sugiro uma breve apresentação sobre um trabalho que analisou todos estes cenários e que apresentou propostas concretas para melhoria dos portos públicos, com modernização e adequação das funções e atividades da Autoridade Portuária/Administradora Portuária no Brasil:





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária – Importante valorizarmos trabalhos já realizados e regulamentarmos neste momento as necessidades. A proposta do BNDES de setembro-2005

The screenshot shows the BNDES website interface. At the top, there is a green navigation bar with 'Acesso à Informação' and 'BRASIL' in yellow. Below this, there are links for 'English' and 'Español'. The main header includes the BNDES logo and the tagline 'O banco nacional do desenvolvimento'. A search bar is present with the text 'Busca Digite o termo a ser pesquisado' and an 'Ok' button. To the right of the search bar are links for 'Ouvidoria', 'Fale Conosco', 'Mapa', and 'FAQ'. A breadcrumb trail reads: 'Onde Estou? > Página inicial > Publicações > Consulta Expressa > Portos > Investimentos nos Portos Brasileiros: Oportunidades da Concessão da Infra-Estrutura Portuária'. The main content area features the article title 'Investimentos nos Portos Brasileiros: Oportunidades da Concessão da Infra-Estrutura Portuária' in green. Below the title, it lists the author 'Sander Magalhães Lacerda' and the date 'Data: 09/2005'. A purple link 'Clique aqui' is provided to access the publication. To the right of the article, there are font size controls ('A+ aumentar fonte' and 'A- diminuir font'). Below the article, there is a section for 'Últimas Notícias' with a date '08/03/2013' and a brief summary of a news item about Bovespa Mais. On the left side of the page, there is a vertical menu with various categories: 'O BNDES', 'Acesso à informação', 'Instituições Credenciadas', 'BNDES Transparente', 'Relação com Investidores', 'Apoio Financeiro', 'Publicações' (with a sub-link for 'Consulta Expressa'), 'Licitações', 'Agenda de Eventos', and 'Sala de Imprensa'. At the bottom of the article section, there are options for 'Escolha o tipo de pesquisa:' and 'Navegue por publicação:'.

Sander Magalhães Lacerda - Economista do Departamento de Transportes e Logística do BNDES.





Texto do trabalho do BNDES 2005

Anteriormente a 1980, os portos chineses eram administrados pelo poder central, através do Ministério das Comunicações.

A partir de 1984, iniciou-se a descentralização da responsabilidade sobre os portos, em favor do maior envolvimento dos governos locais, que tornaram-se, ao mesmo tempo, landlords e reguladores. As autoridades portuárias foram transferidas aos municípios e obtiveram autonomia financeira.

..... tornou-se uma prática comum nos portos chineses o estabelecimento, pelas autoridades portuárias locais, de entidades independentes para participação em joint ventures para construção e operação de facilidades portuárias.

Ao mesmo tempo, as autoridades portuárias assumiram funções de regulação local, sob delegação dos governos municipais.





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

Texto do trabalho do BNDES – 2005

Uma Lei dos Portos, aprovada em 2003, estabeleceu dois níveis de planejamento para os portos chineses:

- em nível nacional, o planejamento continuou a cargo do Ministério das Comunicações;*
- em nível local, o planejamento está sob a responsabilidade das autoridades municipais, que devem submeter à aprovação do Ministério das Comunicações um plano de desenvolvimento do porto, determinando os limites jurisdicionais do porto e as suas condições naturais, as suas funções correntes e futuras e os seus desenvolvimentos futuros.*

As autoridades portuárias não são mais responsáveis pela administração dos portos,





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

Texto do trabalho do BNDES – 2005 - Conclusões e propostas:

NO BRASILA ausência de novas administrações portuárias privadas deve-se à falta de clareza sobre as responsabilidades das autoridades portuárias públicas e das empresas administradoras portuárias privadas.

A indefinição quanto aos papéis públicos e privados na infra-estrutura portuária é expressa no artigo 3º da Lei dos Portos, que identifica a administração do porto com a autoridade portuária.

A viabilização da concessão privada da infra-estrutura portuária, portanto, depende da separação entre administrações portuárias e autoridades portuárias,

atribuindo às primeiras as funções melhor desempenhadas pelo setor privado – como a realização de investimentos e a gestão da infra-estrutura portuária –

e às segundas as funções tipicamente públicas – planejamento, regulação e fiscalização do porto.





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

Texto trabalho BNDES – 2005 – conclusões e propostas:

Em vista da experiência internacional, e considerando a evolução recente do ambiente institucional portuário no Brasil, conclui-se:

- *que os investimentos em infra-estrutura portuária podem ser estimulados pela separação legal entre administrações portuárias e autoridades portuárias,*
- *cabendo às primeiras as responsabilidades comerciais sobre investimentos, manutenção e operação da infra-estrutura portuária, e*
- *às segundas as funções de planejamento, regulação, fiscalização e administração patrimonial do porto.*





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

Trabalho BNDES – 2005 – Conclusões e propostas:

As administrações portuárias privadas devem ter sua esfera de atuação definida em contrato de concessão, especificando os investimentos a serem realizados e as suas fontes de recursos, na forma das tarifas de infraestrutura, assim como os procedimentos para reajustes tarifários periódicos.

O poder discricionário dos governos pode ser limitado, utilizando-se a independência das autoridades portuárias, pela adoção de regras para a indicação e demissão de seus dirigentes e de sua autonomia financeira, e pelo compartilhamento do poder decisório sobre as questões portuárias com usuários, operadores e trabalhadores dos portos, por meio do fortalecimento dos Conselhos de Autoridade Portuária.

BNDES





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

Telas de apresentação efetuada pelo BNDES em Seminário Portuário realizado em maio-2006

**BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO
ECONÔMICO E SOCIAL**

Área de Infra-estrutura

Av, República do Chile, nº 100 – 11º andar

CEP 21039-900

Rio de Janeiro/RJ – Brasil

Antonio Carlos de Andrada Tovar

Gerente do Departamento de Transportes e Logística - DELOG

Tel: 21 2172-8728





- ✓ **Através do contrato de subconcessão, as competências da Autoridade Portuária, definidas no art. 33 da Lei nº 8.630/93 poderiam ser parcialmente delegadas aos subconcessionários**

- ✓ **Caberia então a SPE arrecadar diretamente as tarifas portuárias relativas aos serviços concedidos, devendo, ainda, o contrato prever os valores e as formas de reajuste das tarifas portuárias.**





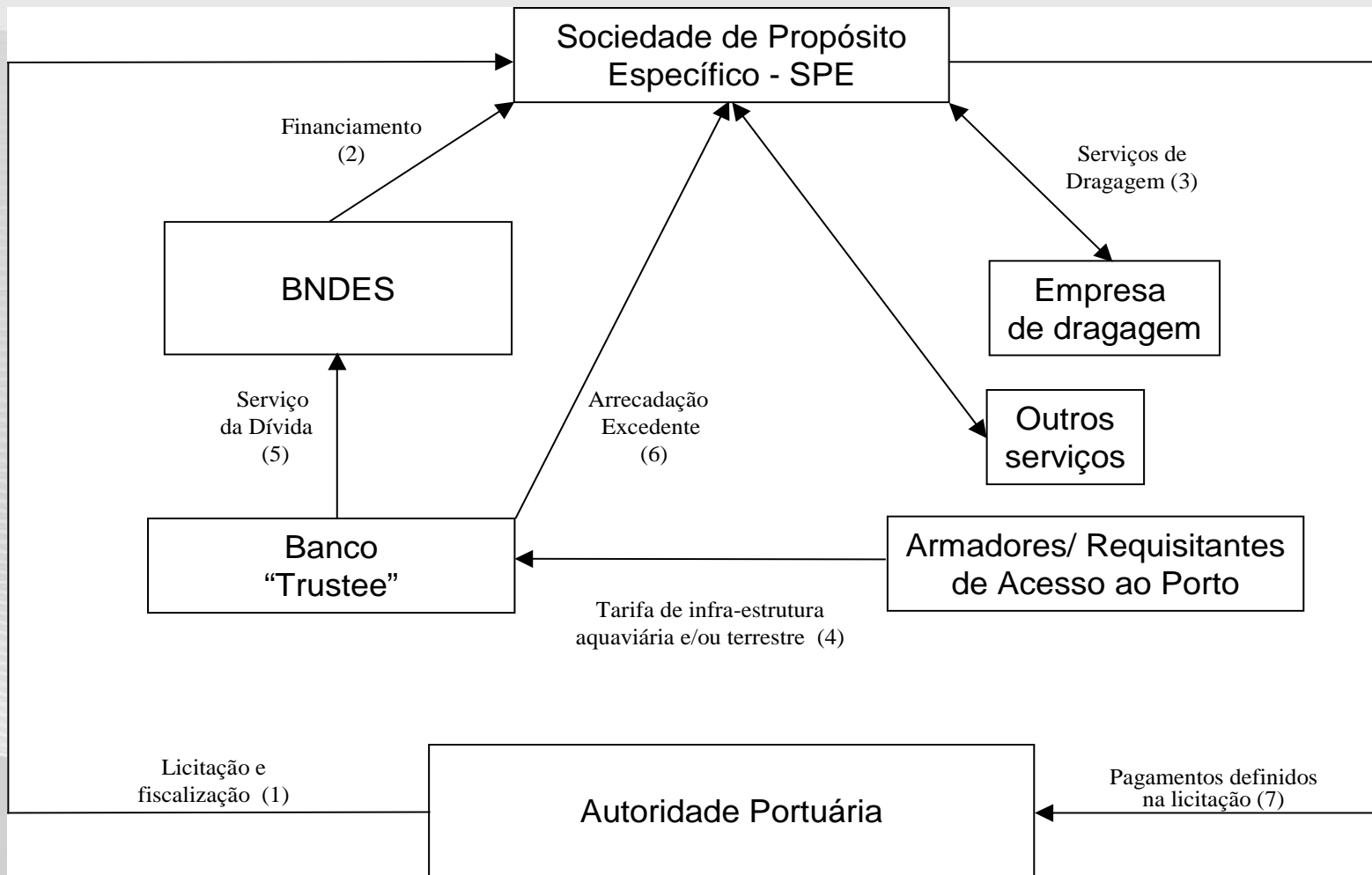
Breve análise geral: Modelo de Administração portuária - Proposta BNDES – maio 2006

- ✓ **Autoridade Portuária permanecerá responsável pelo arrendamento das instalações portuárias**
- ✓ **Todas as demais atribuições da Autoridade Portuária seriam mantidas, especialmente as relacionadas:**
 - ao cumprimento dos regulamentos do porto;
 - à fiscalização e/ou execução das obras de construção, reforma, ampliação, melhoramento e conservação das instalações portuárias,
 - à fiscalização das operações portuárias, zelando para que os serviços se realizem com regularidade, eficiência, segurança e respeito ao meio ambiente;





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária - Proposta BNDES – maio 2006





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

- J. Em resumo o trabalho do BNDES propõe (com base no modelo mundial):**
- I. Descentralizar a gestão - Portos Delegados;**
 - II. Portos Autônomos;**
 - III. Governança corporativa – com valorização do CAP;**
 - IV. Separação das funções de Autoridade Portuária e Administradora Portuária e**
 - V. Criação de SPE para assumir as funções de Administradora Portuária (os serviços e investimentos concominais)**





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

K. Propostas para melhoria das administrações portuárias (questão fundamental):

I. Garantir a descentralização da administração portuária;

I. Reduzir os intervenientes (TCU e ANTAQ por exemplo precisam continuar fiscalizando – mas não participando dos atos) (Nas empresas privadas as auditorias fiscalizam e punem as administrações mas não participam da gestão/administração);

II. Descentralização da gestão (delegação dos portos sempre envolvendo também os municípios) (fundamental controlar o cumprimento das responsabilidades e se necessário cancelar a delegação – isto não pode ser questão política);

III. Recuperar e fortalecer o CAP – Governança Corporativa - com pequenas adequações; (questão tarifária pode ser revista)

IV. Modernizar a Autoridade Portuária Local:

- I. Profissionalizar;
- II. Homologação dos Diretores pelos CAPs
- III. Qualificar e motivar o quadro funcional e
- IV. Contrato de gestão;

V. Separar as funções de Autoridade Portuária e de Administradora Portuária;

VI. Permitir a delegação das funções de Administradora Portuária para uma “SPE” formada pelos arrendatários e operadores portuários, dentre outros partícipes; (modelo proposta BNDES)





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

K. Propostas para melhoria das administrações portuárias (questão fundamental):

Nossa proposta de texto para a nova lei, (modelo BNDES)

As funções de administração portuária, com atribuições previstas na presente lei, poderão ser delegadas, na forma do regulamentado, pelo poder concedente, ou diretamente pela Autoridade Portuária local, a Sociedade de Propósito Específico – SPE, de capital aberto, com participação acionária permanentemente aberta, proporcional e obrigatória de todos os arrendatários do respectivo porto organizado, enquanto vigerem seus contratos, que deverão contar com o controle societário, e facultativa dos operadores portuários, com a qual será celebrado também o instrumento objeto do art.





Breve análise geral:

3. Modelo de exploração portuária – previsto na MP 595;

- A. MP mantém a exploração compartilhada com atuação da iniciativa privada;
- B. MP adota dois regimes de exploração portuária:
 - I. **Porto Público - *Land lord* (Parceria Público Privada)**
 - i. Autoridade portuária com participação pública (responsável pela infraestrutura – planejamento – fiscalização e etc);
 - ii. Iniciativa privada responsável pelos investimentos nos terminais e operação portuária;
 - iii. **Modelo mundial** (Exs: Roterdam – Hamburgo - Los Angeles – NY – Houston – Singapura – Hong-Kong – Xangai – Ningbo – Shenzhen e etc)





3. Modelo de exploração portuária – previsto na MP 595;

II. Terminal privado (*Porto privado*) (*sem participação pública*):

- i. Atuação exclusiva da iniciativa privada;
- ii. Modelo inglês (lembrando que na Inglaterra os portos públicos estavam praticamente falidos – situação diferente do Brasil atual);
- iii. Mas pode ser um instrumento para implantar novos portos em fronteiras necessárias (greenfield) e gerar uma concorrência com o modelo do porto público;
- iv. Pode também auxiliar o poder público na velocidade de investimentos portuários
 - i. *entendemos que o maior problema do poder público não é falta de recursos é a dificuldade para aplicar os recursos disponíveis;*
 - ii. *basta analisar os relatórios anuais e constatar os valores que já foram disponibilizados para os portos no PAC 1 e PAC 2 e não foram aplicados.*





OBS 2 : Destaques sobre investimentos públicos no sistema portuário:

- I. Na maioria dos portos mundiais o poder público somente investe em situações pontuais;
- II. Os portos referenciais mundiais, geram resultados financeiros, distribuem lucros e reinvestem em suas atividades; (basta se reunir com dirigentes portuários mundiais – inclusive na China);
- III. Mundialmente os países adotaram o modelo para que os próprios portos gerem recursos para investimentos e manutenção, com licitações que consideram valor maior a pagar para o porto e com tarifas portuárias competitivas mas que também garantam retorno ao porto;
- IV. Quando melhor administrados, inclusive no Brasil, os portos geram resultados econômico-financeiros positivos: (o problema está no passivo anterior que não foi saneado)
 - I. basta verificar os últimos balanços da CODESP que há sete anos vem dando lucro e distribuindo dividendos para o Governo Federal e distribuição de resultados aos funcionários;
 - II. a CODESP conta hoje com grande recurso em caixa em não consegue gastar, por questões burocráticas;





OBS 3– Preocupação com o sistema de financiamento dos portos e dos processos licitatórios para arrendamentos:

- I. Mundialmente o poder público buscou autonomia dos portos e incetivou o auto financiamento (arrendamentos e tarifas) ; (para fugir da falta de recursos e da burocracia pública)
- II. **Nas licitações para arrendamentos, privilegiar somente “menor preço” e “maior movimentação””, pode gerar sérios desequilíbrios e problemas para o sistema portuário:**
 - a. Os portos ficam totalmente dependente de suporte constante do poder público (isto não ajuda na eficiência da administração e poder público tem outras prioridades);
 - b. Este modelo de licitação pode privilegiar sim alguns agentes do sistema e não o usuário final:
 - i. No caso de commodities as tradings internacionais podem ofertar valores irrisórios para serviços e depois não disponibilizarem espaço e tirem as diferenças nos preços das negociações;
 - ii. No caso de contêineres os armadores podem por exemplo garantir valores irrisórios por container pelos serviços portuários e depois recuperar a diferença no THC ou no frete;
 - iii. E nenhum órgão público ou privado tem como controlar estas duas possibilidades;
 - iv. Sugerimos que o texto legal regule que o menor preço e maior movimentação deverão ser considerados nos processos licitatórios, dentre outros itens.





MP 595 adota: Modelo de exploração portuária (Dois regimes);

C. Preocupações para a boa convivência destes dois regimes de exploração (os dois regimes precisam atender ao interesse público de atendimento dos serviços portuários adequados e não permitir vantagem para a iniciativa privada que esteja num regime em detrimento ao outro):

I. **Garantir que no porto privado todos investimentos sejam realmente efetuados pelo empreendedor privado;**

- i. Este é modelo inglês – poder público de nenhuma esfera investe nas necessidades ou nas consequências do empreendimento privado;
- ii. já temos projetos em andamento onde o poder público está aplicando recursos públicos nos acessos;
- iii. Se o risco é totalmente do empreendedor, ele deve assumir totalmente as responsabilidades pela necessidade e consequências do empreendimento;
- i. Poder Público quando necessário deve investir no porto público.





MP 595 adota: Modelo de exploração portuária (Dois regimes);

II. Garantir isonomias nos regramentos para os dois regimes:

i. Compromisso para investimento mínimo e para quantidade máxima a ser movimentada somente nos portos públicos:

- a. Terminais em áreas arrendadas no porto se não cumprirem podem ter seus contratos anulados;
- b. Para terminais privados os termos de permissão somente serão anulados se interromperem totalmente suas operações portuárias;
- c. Isto permite que projetos alegando falta de capacidade nos portos sejam autorizados e depois aguardem livremente momentos adequados de investimentos (inclusive especulando no mercado – recebem autorizações e depois vão negociar este direito no mercado...);

ii. Problema da rigidez dos contratos de arrendamento nos portos organizados versus liberdades para o terminal privado:

- a. Porto precisa ser administrado e regado com visão de longo prazo;
- b. Ao longo do tempo as realidades técnicas, operacionais e de ocupação das áreas tendem a mudar;
- c. Os contratos de arrendamento são rígidos, enquanto os empreendedores dos terminais privados terão naturalmente plena liberdade para adequar seus terminais;
- d. Os contratos precisam ter regramentos que permitam estas adaptações, inclusive quanto ao objeto e cargas que são movimentadas.





MP 595 adota: Modelo de exploração portuária (Dois regimes);

II. Garantir isonomias dentro do Porto Organizado:

- i. Garantir que os terminais privados (antigos privativos) dentro dos portos organizados estejam sujeitos a todos regramentos vigentes no porto organizado e paguem tarifas portuárias integrais (conforme aplicáveis):
 - a. Quem está dentro do porto organizado se beneficia de um *cluster* portuário e
 - b. Suas atividades podem causar problemas por exemplo nos acessos.

III. Impedir a concorrência predatória

- i. O poder público também deve proteger o patrimônio público (logicamente também buscando eficiência e prestação de serviços adequados);
- ii. Necessário o conceito de área de influência do Porto Organizado (influência recíproca);
- iii. Terminal privado somente em regiões onde o Porto Público não tenha capacidade presente ou futura para atender as necessidades do mercado;
- iv. Isto atende aos objetivos do Governo de disponibilizar novos corredores logísticos.





4. Modelo laboral portuário (segue o modelo mundial com algumas adaptações) – na MP 595;

- a) MP mantém formas de contratação previstos na lei 8.630/93;
 - I. Entretanto com a liberação para terminais privados, provavelmente as contratações com vínculo permanente vão ser aceleradas nos portos organizados e isto gerará grande contingente de desocupação funcional;

- b) Porém a MP retirou instrumentos fundamentais para a modernização laboral portuária:
 - I. Implantação de centro de treinamento em cada porto organizado e
 - II. Multifuncionalidade.





4. Modelo laboral portuário (modelo mundial);

C. MP - Não solucionou o grande problema que afeta o segmento laboral e o atual cenário portuário: (falta de treinamento adequado para requalificar os trabalhadores portuários aos novos modelos – treinamento profissional e comportamental)

- I. As verbas pagas pelas empresas para treinamento e qualificação laboral continuam indo para o Governo (Marinha – DPC);
- II. Verbas do sistema “S” (2,5% sobre salários de avulsos e vinculados nas operações portuárias);
- III. Marinha recebe as verbas para manter o Fundo do Ensino Profissional Marítimo; (recebe estas verbas de atividades marítimas e portuárias);
- IV. Alguns Portos depois de muita luta conseguiram implantar Centros de Treinamento mas precisam buscar outros recursos (FAT e novos fundos dos empresários ou seja pagam em dobro) a DPC não autoriza treinamentos multifuncionais e comportamentais e não atualizou sua grade de cursos;





4. Modelo laboral portuário (modelo mundial);

c) PROPOSTAS PARA O SISTEMA LABORAL PORTUÁRIO:

- I. Adicionar na nova lei um capítulo sobre o sistema de treinamento e qualificação do trabalho portuário;
- II. Recuperar (*) na nova lei a obrigação de implantação de Centros de Treinamentos Portuários – pelos CAPs e Administradoras Portuárias (este é o modelo mundial);
 - a. Na maioria dos portos os treinamentos portuários (recursos e escolas) estão ligados ao sistema portuário e não a Marinha;
- III. Recuperar (*) na nova lei a necessidade de implantação do trabalho portuário multifuncional; (isto ajuda na formação do trabalhador habilitado e com visão do novo sistema portuário);
- IV. Incluir na nova lei regramento no sentido de que as questões laborais deverão sempre buscar o atendimento das Resoluções 137 e 145 da OIT (O Brasil é signatário) e
- V. Criar um programa de aposentadoria especial para os trabalhadores que não tenham condições de continuar no trabalho (países adotaram modelos diversos – Argentina tem um exemplo);

(*) constavam da lei 8.630/93 e não estão no texto da MP.





4. Modelo laboral portuário (modelo mundial);

d) Destaque OGMO:

- I. Muito se fala sobre o OGMO (fala-se mal);
- II. OGMO foi um grande avanço da lei 8630/93;
- III. Muitos OGMOs tiveram sérios problemas de administração, mas a grande maioria tem hoje um quadro diferenciado;
- IV. Muitos OGMOS contam com passivos resultantes principalmente de disputas judiciais;
- V. MAS O MAIOR IMPORTANTE A DESTACAR É QUE TODOS SEGMENTOS DO SISTEMA PORTUÁRIO (INICIATIVA PRIVADA – PODER PÚBLICO – USUÁRIOS (IMPORTADORES E EXPORTADORES) E TRABALHADORES PARTICIPAM DA ADMINISTRAÇÃO DO OGMO.





Breve análise geral:

MP 595 adota:

5. Modelo de regulação portuária;

a) Regulação mista e centralizada:

I. SEP (regulamentação da lei e diretrizes para a ANTAQ - formas de regulação) e

II. ANTAQ.

b) CAP – Regulador local – praticamente extinto pela MP;

c) A MP segue na linha oposta do modelo mundial que reduz ao máximo a intervenção centralizada;

d) Este modelo precisa ser revisto – mas não temos tempo para aprofunda-lo.





OBS 4:

1. O Governo alegou que a MP objetiva atrair mais investimentos nos portos;
 - a) Então é necessário incluir garantia de estabilidade jurídica para a iniciativa privada que investiu dentro dos portos públicos, prorrogando os contratos mediante compromisso de investimentos (antecipando as renovações contratuais);

2. O Art. 11 – estabelece consultas a autoridade aduaneira – poder público municipal e emissão termo referência ambiental, previamente a assinatura do contrato;
 - a) Este equívoco já existia na lei 8630/93
 - b) O correto é realizar estas consultas previamente ao processo licitatório e consulta pública (consultar depois de todos procedimentos cria instabilidade jurídica)



SPA CONSULT - SOLUÇÕES PORTUÁRIAS AMPLIADAS
Sérgio Aquino

aquino@spaconsult.com.br

013-3238-7552

Obrigado!





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

INSTRUÇÃO NORMATIVA N2 27, DE 2 DE DEZEMBRO DE 1998

Dispõe sobre a fiscalização pelo Tribunal de Contas da União dos processos de desestatização. O Tribunal de Contas da União, no exercício de suas competências constitucionais, legais e regimentais;

Considerando o poder regulamentar que lhe confere o art. 3º da Lei nº 8.443, de 16 de julho de 1992;

Considerando o disposto no inciso VIII do artigo 18 da Lei nº 9.491, de 09 de setembro de 1997; resolve:

CAPÍTULO III

FISCALIZAÇÃO DAS CONCESSÕES, PERMISSÕES E AUTORIZAÇÕES DE SERVIÇOS PÚBLICOS

SEÇÃO 1

O PROCESSO DE OUTORGA

Art. 7º A fiscalização dos processos de outorga de concessão ou de permissão de serviços públicos será prévia ou concomitante, devendo ser realizada nos estágios a seguir relacionados, mediante análise dos respectivos documentos:

1 - primeiro estágio:

- a) relatório sintético sobre os estudos de viabilidade técnica e econômica do empreendimento, com informações sobre o seu objeto, área e prazo de concessão ou de permissão, orçamento das obras realizadas e a realizar, data de referência dos orçamentos, custo estimado de prestação dos serviços, bem como sobre as eventuais fontes de receitas alternativas, complementares, acessórias e as provenientes de projetos associados;
- b) relatório dos estudos, investigações, levantamentos, projetos, obras e despesas ou investimentos já efetuados, vinculados à outorga, de utilidade para a licitação, realizados ou autorizados pelo órgão ou pela entidade federal concedente, quando houver;
- e) relatório sintético sobre os estudos de impactos ambientais, indicando a situação do licenciamento ambiental.





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

.....
II - segundo estágio:

- a) edital de pré-qualificação; -
- b) atas de abertura e de encerramento da pré-qualificação;
- c) relatório de julgamento da pré-qualificação;
- d) recursos eventualmente interpostos e decisões proferidas referentes à pré-qualificação;
- e) edital de licitação;
- f) minuta de contrato;
- g) todas as comunicações e esclarecimentos porventura encaminhados às empresas participantes da licitação, bem como a impugnações ao edital, acompanhadas das respectivas respostas.

III - terceiro estágio:

- a) atas de abertura e de encerramento da habilitação;
- b) relatório de julgamento da habilitação;
- c) questionamentos das licitantes sobre a fase de habilitação, eventuais recursos interpostos, acompanhados das respostas e decisões respectivas;
- d) atas de abertura e de encerramento da fase do julgamento das propostas;
- e) relatórios de julgamentos e outros que venham a ser produzidos;
- 1) recursos eventualmente interpostos e decisões proferidas referentes à fase do julgamento das propostas.

IV - quarto estágio:

- a) ato de outorga;
- b) contrato de concessão ou de permissão.





Breve análise geral: Modelo de Administração portuária

DECRETO Nº 6.413, DE 25 DE MARÇO DE 2008.

O PRESIDENTE DA REPÚBLICA, no uso da atribuição que lhe confere o art. 84, inciso IV, da Constituição, e tendo em visto o disposto na Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997,

DECRETA:

Art. 1º Ficam excluídas do Programa Nacional de Desestatização - PND, de que trata a [Lei nº 9.491, de 9 de setembro de 1997](#), as entidades abaixo relacionadas, bem como todos os portos e ativos por elas administrados, inclusive os que foram delegados a Estados e Municípios nos termos da [Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996](#):

- I - Companhia Docas do Rio de Janeiro - CDRJ;
- II - Companhia Docas do Estado da Bahia - CODEBA;
- III - Companhia Docas do Ceará - CDC;
- IV - Companhia Docas do Estado de São Paulo - CODESP;
- V - Companhia Docas do Pará - CDP;
- VI - Companhia Docas do Maranhão - CODOMAR;
- VII - Companhia Docas do Rio Grande do Norte - CODERN; e
- VIII - Companhia Docas do Espírito Santo - CODESA.

Art. 2º A União, por meio da Secretaria Especial de Portos da Presidência da República, fará publicar, no prazo de cento e oitenta dias, o novo modelo de gestão por resultados, contendo os indicadores de desempenho a serem atendidos pelas Companhias Docas vinculadas.

Art. 3º Este Decreto entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 4º Fica revogado o [Decreto nº 1.990, de 29 de agosto de 1996](#).

Brasília, 25 de março de 2008; 187º da Independência e 120º da República.

LUIZ INÁCIO LULA DA SILVA

Ivan João Guimarães Ramalho

Dilma Rousseff





Nem tudo que acontece no porto é problema do porto:

- ⊕ Tempo de liberação de cargas:
 - ⊕ Depende exclusivamente da Alfândega e outros (ANVISA – VIGIAGRO e etc);
 - ⊕ Porto e seus terminais operam 24-7-365 – outras autoridades operam 9/17hs;

- ⊕ Congestionamentos de caminhões nos portos:
 - ⊕ Falta de armazenagem na origem;
 - ⊕ Problemas de logística (ex. usuários resistem aos agendamentos – 65% contêineres chegam/saem do terminal 8/18hs);
 - ⊕ **Faltam de pontos de atracação para granéis (em Santos sólidos e líquidos);**

- ⊕ Custos portuários:
 - ⊕ Em geral são englobados todos os custos da cadeia, como se fossem do porto;
 - ⊕ Ex: Não são do porto: Praticagem / rebocadores / THC e etc

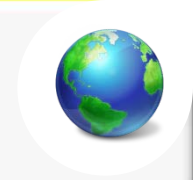




Nem tudo que acontece no porto é problema do porto:

- ⊕ Filas de navios na barra:
 - ⊕ Logicamente novos berços de atracação ajudarão – mas também preciso mudar logística – ferrovia – armazenagem na origem e etc;
 - ⊕ Problemas logística e estratégia comércio exterior (Ex: Brasil vende FOB-estivado e grãos – comprador contrata navio e manda quando mercado é favorável para ele – farelo e óleo mais distribuídos ao longo do ano.
 - ⊕ Navios com granéis (grãos – açúcar – trigo – fertilizandos) dependem da chuva – cenário mundial;
 - ⊕ Santos tem projeto inovador no mundo para cobertura do navio (açúcar – projeto da Rhumo em andamento);
 - ⊕ Foto cobertura





Breve análise geral: Administração Portuária Local

A administração Portuária local é fundamental porque o Porto Público depende de dois entes com possibilidade de velocidades de atuações diferentes: O Público e o Privado.

