A Lei nº 12.815 de 5 de junho de 2013, conhecida como a nova Lei dos Portos, regula a exploração pela União, direta ou indiretamente, dos portos e instalações portuárias e as atividades desempenhadas pelos operadores portuários. Tal legislação e seus complementos introduzem as bases para um plano de ação para o setor, consagrando um "novo modelo", que busca o aumento da competitividade e desenvolvimento do País pelo incremento na movimentação e melhoria da qualidade de serviços portuários e na redução de tarifas e preços.

Especificamente, a nova legislação busca a eliminação de barreiras à entrada no setor, por intermédio do aumento da oferta de instalações portuárias conseguida com a licitação de arrendamentos em portos organizados e, autorizações de Terminais de Uso Privado (TUPs), com o fim da diferenciação entre carga própria e carga de terceiros. A legislação busca, ainda, eliminar custos, agilizando os procedimentos para licitação de concessões e arrendamentos e para o processo de autorização de TUPs, em consonância com o aprimoramento da gestão portuária e, com os compromissos de metas e de desempenho empresarial.

A mudança preconizada pelo modelo se dá pela reformulação do setor portuário, por intermédio de um "novo arranjo institucional" que centraliza ações no poder central com vistas ao planejamento integrado. A Lei n° 12.815/13 e o Decreto n° 8.033/13 definem o "novo modelo", sendo os instrumentos de planejamento do setor regulamentados na Portaria nº 03/14.

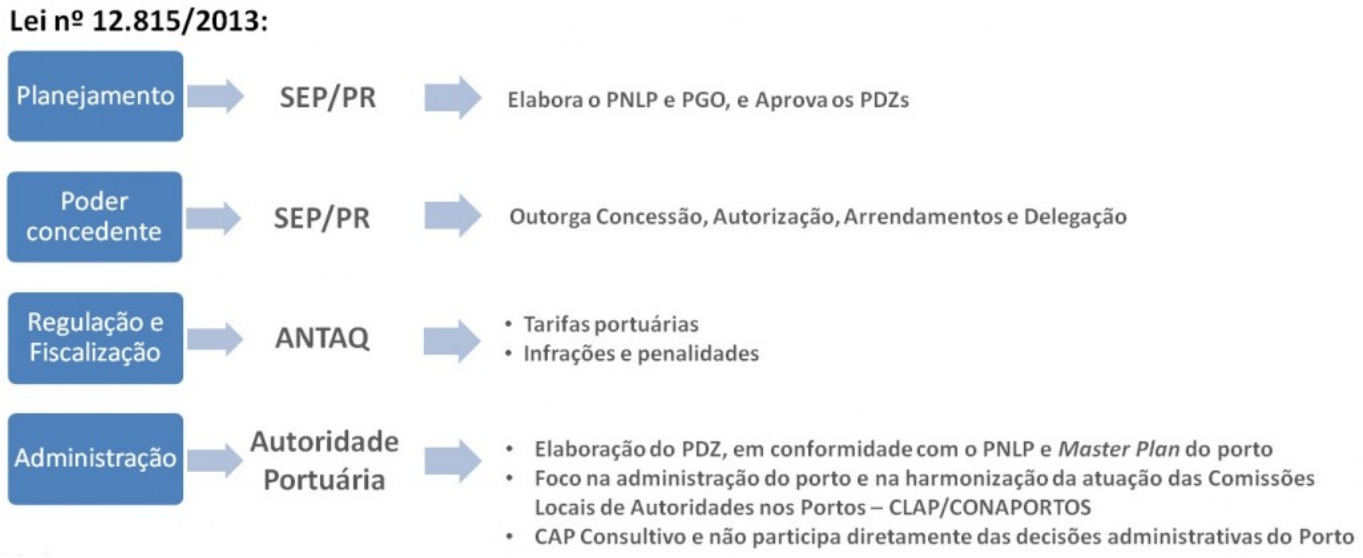
No novo arranjo institucional, a Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP/PR) adquire o papel de Poder Concedente, cabendo a esta instituição, entre outros, a elaboração e aprovação dos instrumentos de planejamento (Plano Nacional de Logística Portuária – PNLP, Plano Geral de Outorgas – PGP e aprovação dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento – PDZ´s), a definição das diretrizes para os arrendamentos, a autorização da expansão de área já arrendada, a avaliação dos pleitos para instalações privadas, a celebração dos contratos de concessão, de arrendamentos e de adesão, de TUPs e outras instalações privadas, o estabelecimento de normas para pré-qualificação de operadores portuários, a implantação do Programa Nacional de Dragagem, a decisão pela prorrogação dos

contratos de arrendamento vigentes e antecipação das prorrogações, a aprovação da transferência de controle acionário de outorgados, a aprovação de investimentos não previstos nas outorgas e, a aprovação dos Estudos de Viabilidade Técnico, Econômicos e Ambientais.

Segundo o novo marco regulatório, cabe a Agencia Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ) a elaboração dos editais, a realização dos processos licitatórios para concessões e arrendamentos, a autorização, em caráter excepcional, da utilização de instalações arrendadas (TUPs e outras instalações privadas), a adoção de medidas para assegurar o cumprimento dos cronogramas de investimentos de outorgados, a aplicação de penalidades por infrações à legislação, a adaptação dos contratos de TUPs e outras instalações privadas, a revisão e reajuste das tarifas e, a fiscalização das administrações portuárias.

De acordo com o novo modelo, as funções estratégicas do setor passam a estar na esfera de governabilidade da SEP e ANTAQ, cabendo às administrações portuárias as ações de natureza executiva e administrativa, segundo normas exaradas pelo poder concedente ou demais autoridades e, fulcradas nos contratos de gestão.

Dentre estas ações a serem desempenhadas pelas administrações portuárias, enquadram-se, entre outras, as de elaboração do PDZ em conformidade com o PNLP e o master plan do porto, arrecadação de tarifas, estabelecimento do horário de funcionamento do porto, autorização da entrada e saída de navios e movimentação de cargas, pré-qualificação dos operadores, organização da guarda portuária, fiscalização de operações e obras de forma a instruir os processos administrativos da ANTAQ, manutenção do balizamento, divulgação do calado e, sinalização do fluxo de mercadorias.



Reorganização institucional a partir do novo marco regulatório.

Estrategicamente, concentra-se, portanto, na esfera Federal, um poder de autoridade portuária, de âmbito nacional, exercida diretamente pela SEP e ANTAQ, que em conjunto com outras instituições, tais como a Empresa de Planejamento e Logística (EPL) e os colegiados da Comissão Nacional de Infraestrutura de Transportes (CONIT), Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (CONAPORTOS), Comissão Nacional de Praticagem, entre outros, dão consistência ao planejamento logístico integrado (transporte terrestre e aquaviário).

Da promulgação da Lei (5 de junho de 2013) até a presente data vem sendo estabelecido comandos suplementares à regulamentação que, em conjunto com outras ações de governo em relação a ações meio (licenciamento ambiental, fiscalização, controle, capacitação, e.t.c.), visam dar previsibilidade e clareza do processo decisório e as atribuições de responsabilidades.

Cuidado especial vem sendo tomado pelas entidades centrais do modelo (SEP e ANTAQ) para garantir o quantitativo e a qualificação de pessoal, próprio e contratado através de consultorias, necessária para executar e gerenciar as ações relativas às suas novas atribuições. A qualificação da gestão das administrações portuárias é fundamental para o enfrentamento de seu novo papel, concentrado na administração portuária.

Os investimentos previstos para a expansão da capacidade portuária advêm de três linhas, o programa de arrendamentos portuários, o processo de autorização de terminais de usos privativo e o reequilíbrio e prorrogação de contratos de arrendamentos pós 1993.

As metas inicialmente previstas, quando da edição da MP-595, estimavam investimentos de R$ 54,2 bilhões, sendo R$ 31,0 bilhões até 2015 e mais R$ 23,2 bilhões até 2017. Só após a conversão da MP, em junho de 2013, foi possível iniciar efetivamente o processo do Programa de Arrendamentos Portuários, que representa, para os novos arrendamentos (Blocos 1, 2, 3 e 4), um aumento de capacidade de 219 milhões ton/ano e investimentos estimados da ordem de R$ 15,8 bilhões, com todas as fases de tramitação concluídas (estudos; consultas e audiências públicas; consulta ao Tribunal de Contas da União – TCU).

Tendo como principal atender ao objetivo da eliminação das barreiras ao fluxo do comércio exterior brasileiro, o programa de arrendamentos tem como diretrizes o aumento da capacidade portuária com a redução do custo e aumento da eficiência isto com o apoio do planejamento sistêmico, da existência de políticas de longo prazo, da reorganização das áreas portuárias, da economia de escala e, do fomento à concorrência. A oportunidade estratégica do programa reside no fato de termos 117 áreas vencidas ou a vencer até 2017 e 42 duas áreas novas.



Diretrizes do Programa de Arrendamentos.

Quanto aos terminais privados, foram realizados, até maio de 2014, 58 anúncios públicos, totalizando 87 empreendimentos, representando investimentos da ordem de R$ 17, 2 bilhões, com 20 contratos assinados (investimentos de R$ 6,9 bilhões) e dois termos aditivos para ampliação (R$ 2,2 bilhões). Contabilizam-se, ainda, 42 empreendimentos em processo de outorga e autorização em andamento, representando R$ 5,2 bilhões.

Quanto ao reequilíbrio econômico financeiro dos contratos em andamento, analisa-se 16 pleitos com valores previstos da ordem de 8,3 bilhões.

O novo marco preserva, ainda, os direitos dos trabalhadores, instando a SEP a trabalhar e consolidar suas ações de fomento a ampla capacitação do setor sempre em parceria com as demais instituições do poder federal, as federações patronais e laborais.

O árduo processo de implantar uma mudança complexa, constituindo em um novo modelo para o setor portuário, ainda encontra desafios que estão sendo enfrentados de forma participativa. Questões tais como a contratação dos trabalhadores avulsos, o papel dos OGMOS, a diferenciação das categorias, segurança jurídica para os investimentos, a previsibilidade do processo decisório e redução da burocracia vem sendo debatidas entre as instituições e os setores envolvidos e certamente serão aclaradas e sedimentadas em instrumentos eficazes.

O novo marco e suas metas, entre outras, de desempenho, custos e investimentos, certamente, com o esforço criativo, democrático e eficaz de implantação, possibilitará que o setor portuário seja protagonista de desenvolvimento sustentável e equânime que todos almejam.

Head image: Detalhe da Margem Direita do Porto de Santos.