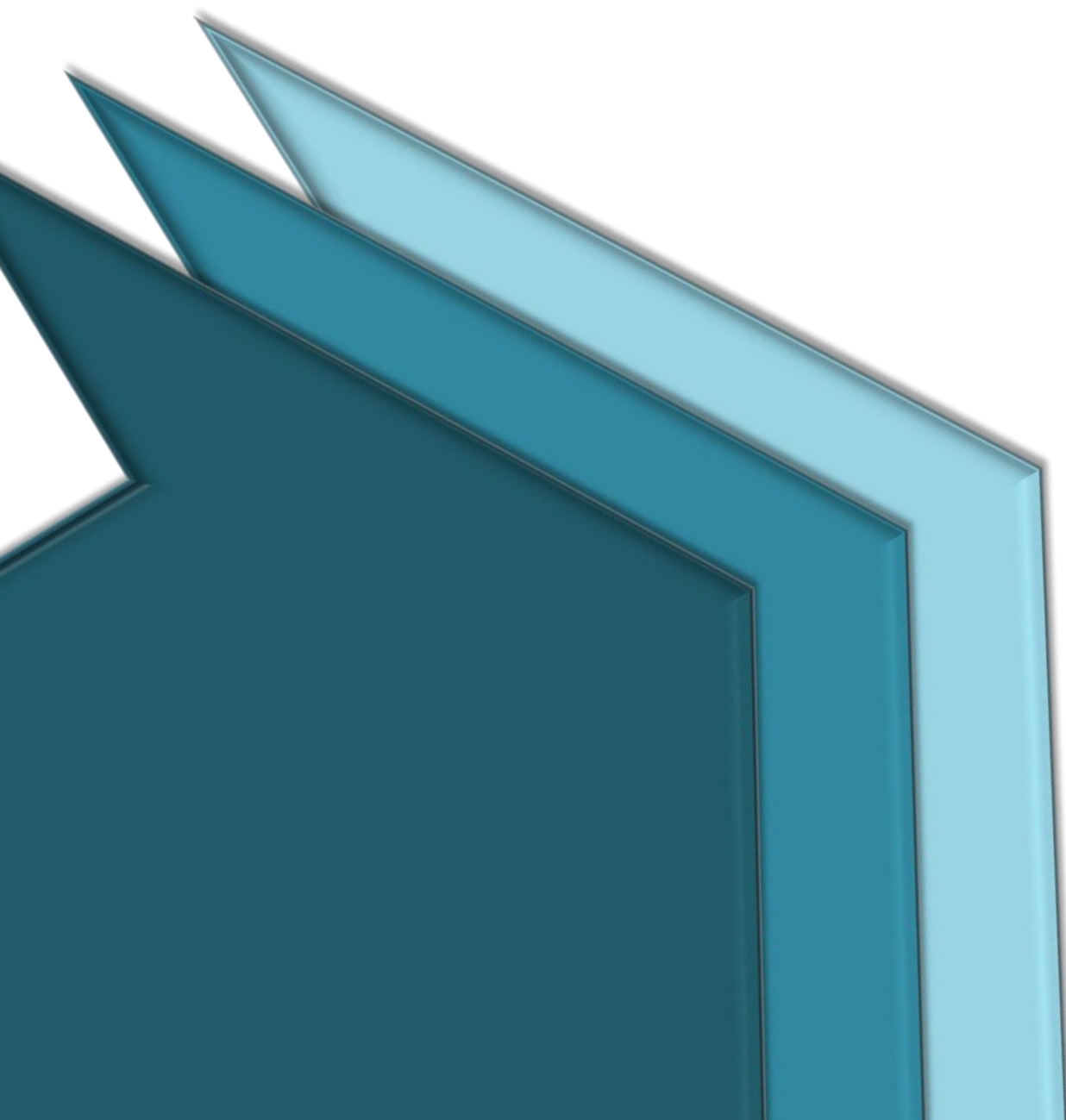

Propostas da **ABTP** para o Setor Portuário

*Evolução na Legislação e
Regulamentação do Sistema
Portuário Brasileiro*

Agosto de 2014





ÍNDICE

APRESENTAÇÃO DA ABTP	06
INTRODUÇÃO	07
I. SEGURANÇA JURÍDICA	
(1) TERMINAIS DE USO PRIVADO – TUP	09
(2) INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS	11
(3) ÁREAS DOS PORTOS ORGANIZADOS – POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO	13
II. GOVERNANÇA	
(4) ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA	15
(5) CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA – CAP	16
(6) AGÊNCIA REGULADORA PORTUÁRIA	17
(7) SERVIÇOS DE PRATICAGEM	18
III. RELAÇÃO CAPITAL-TRABALHO	
(8) TRABALHO PORTUÁRIO	20
IV. INFRAESTRUTURA	
(9) ACESSOS MARÍTIMOS E TERRESTRES	22
(10) ESPELHO D’ÁGUA – SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO	24

SUMÁRIO EXECUTIVO

I - SEGURANÇA JURÍDICA

(1) TERMINAIS DE USO PRIVADO – TUPs

PROPOSTA: (a) Suprimir da Lei nº 12.815/13 as exigências de Anúncios Públicos, do Processo Seletivo Público e das Garantias para os Terminais Privados; (b) rever a Portaria SEP nº 110/13 que, respectivamente, proíbe e limita a expansão de terminais privados dentro ou fora do porto organizado; (c) rever os impactos da Resolução ANTAq nº 3.290/14; e (d) respeitar direitos adquiridos na adaptação dos atuais contratos de adesão/autorizações determinada pela Lei nº 12.815.

(2) INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS

PROPOSTA: Cumprir o propósito da Lei nº 12.815 de destravar investimentos mediante: (a) utilização das áreas contíguas aos terminais; (b) antecipação do prazo de prorrogação dos contratos; (c) adaptação dos contratos pré-1993; (d) revisão da TIR de forma a torná-la atrativa e conforme com a realidade do setor portuário; (e) adaptação dos editais de licitação, priorizando-se as áreas livres; e (f) financiamentos na modalidade Project Finance.

(3) ÁREAS DOS PORTOS ORGANIZADOS – POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO

PROPOSTA: A revisão das linhas poligonais deverá ater-se estritamente ao disposto na Lei nº 12.815, separando o patrimônio público do privado.

II – GOVERNANÇA

(4) ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

PROPOSTA: Transferir as atribuições condominiais das autoridades portuárias para o setor privado, sem descartar outras possibilidades que levem à construção de um novo modelo caracterizado por gestão autônoma, profissional, avaliada pelo mérito e que tenha continuidade, independentemente de mudanças do poder político.

(5) CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA – CAP

PROPOSTA: Restaurar o papel deliberativo, autônomo e decisório dos CAP e restabelecer a

composição e o equilíbrio entre os blocos representados, reservando a presidência a um executivo da região e promovendo a representação ativa dos terminais de uso privado dentro e fora do porto organizado, bem como daqueles presentes na área de influência do Porto Organizado.

(6) AGÊNCIA REGULADORA PORTUÁRIA

PROPOSTA: *Restaurar a autonomia da ANTAq, restringida pela Lei nº 12.815/2013, mantendo o foco de sua atuação na regulação do setor e não no controle e intervenção nas operações diárias dos terminais portuários.*

(7) SERVIÇOS DE PRATICAGEM

PROPOSTA: *(a) Liberar os terminais portuários para contratação, com vínculo, de oficiais de manobra qualificados como Práticos; (b) alterar o PLS nº 117/10; regulamentar a prestação dos serviços de praticagem; e (c) rever a LESTA de forma a destinar a regulação técnica da atividade à Autoridade Marítima e a regulação econômica à ANTAq.*

III - RELAÇÃO CAPITAL-TRABALHO

(8) TRABALHO PORTUÁRIO

PROPOSTA: *(a) Alterar a Lei nº 12.815 tendo em vista estabelecer a liberdade de contratação de trabalhadores dentro ou fora do porto organizado; (b) incentivar a aposentadoria condicionada ao cancelamento do registro/matricula; e (c) unificar todas as categorias sob a denominação “Trabalhadores Portuários”, que passarão a receber qualificação profissional permanente e de caráter multifuncional.*

IV – INFRAESTRUTURA

(9) ACESSOS AQUAVIÁRIOS E TERRESTRES

PROPOSTA: *(a) Assegurar a continuidade dos projetos de dragagem de aprofundamento e de manutenção, levando-se em consideração estudos de navio-tipo e sua evolução; (b) acompanhar de forma rigorosa e permanente as obras e engajar a Autoridade Marítima desde o início de cada projeto até sua completa execução; (c) implementar efetivamente as concessões planejadas para rodovias e ferrovias, de modo a integrá-las diretamente aos portos, melhorando acessos terrestres rodo e ferroviários; (d) eliminar os gargalos que reduzem a velocidade do transporte ferroviário, tais como invasões de faixas de domínio, em passagens de nível, expansão de ramais e pátios de manobra; e (e) aperfeiçoar a legislação sobre direitos de passagem e tráfego mútuo no sistema ferroviário.*

(10) ESPELHO DÁGUA – SECRETARIA DO PATRIMÔNIO DA UNIÃO

PROPOSTA: *Rever a Portaria SPU nº 404/12, especialmente na parte que cria um novo ônus financeiro e uma densa burocracia para os terminais portuários, sem suporte legal.*

A ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE TERMINAIS PORTUÁRIOS

A busca de uma interlocução permanente com o Poder Público foi a razão da criação, em 5 de abril de 1989, da **ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS**, que se apresentou como a primeira entidade representativa do setor empresarial comprometida com a luta pela modernização do sistema portuário brasileiro.

Congregando, hoje, mais de 80 terminais e instalações portuárias privadas e públicas, que respondem por cerca de 70% de toda a carga movimentada nos portos brasileiros, a **ABTP** tem se posicionado como uma parceira do governo federal nas tarefas de aumentar a celeridade da máquina pública e atrair recursos para o desenvolvimento econômico do País.

Nos últimos 25 anos, participou ativamente das discussões que resultaram nas duas leis portuárias mais recentes, a Lei nº 8.630/1993 e a atual Lei nº 12.815/2013, sempre norteada pelos princípios que inspiraram a sua criação, quais sejam, a **união** empresarial e a **liberdade** de empreender, de operar e de contratar.

União representada pela afinidade das empresas portuárias no propósito de promover a eficiência do sistema, a redução de custos e a sustentabilidade do desenvolvimento empresarial num ambiente de **Liberdade**, condição sine qua non expressa pela livre competição entre portos e terminais dentro dos limites da lei.

A **ABTP** trabalha junto ao poder público pela modernização contínua e sustentável do sistema portuário, o que pressupõe regulamentação adequada, eliminação de gargalos físicos e burocráticos, equilíbrio na governança portuária e segurança jurídica para os investidores.

Entre seus objetivos específicos incluem-se a atualização tecnológica constante das operações portuárias, a melhoria da interconectividade dos terminais com o transporte terrestre, efetividade das obras de dragagem, modicidade tarifária e redução de custos, harmonização das relações entre capital e trabalho, preservação do sistema de segurança da navegação e respeito ao ambiente natural, entre outros fatores que concorrem para a qualidade dos serviços e a competitividade dos produtos brasileiros no mercado internacional.

Por isso, vimos apresentar nossas propostas no documento: **Evolução da Legislação e Regulamentação do Sistema Portuário Brasileiro.**

INTRODUÇÃO

O crescimento do comércio exterior brasileiro depende da performance econômica dos países parceiros e de suas políticas de desenvolvimento e consumo. Para o Brasil, um importante exportador de commodities, é necessário e urgente estabelecer uma **AGENDA PORTUÁRIA** que vá além do foco na competitividade comercial do setor, contemplando também itens como a melhoria da infraestrutura de escoamento dos principais produtos de nossa pauta de exportação, uma política para o desenvolvimento sustentável da indústria brasileira e um sistema logístico moderno e eficiente, livre de gargalos físicos e burocráticos.

Um sistema logístico e portuário pouco eficiente e/ou subdimensionado em relação à demanda impacta negativamente a competitividade das empresas ao aumentar os custos logísticos e administrativos. A falta de um planejamento portuário de longo prazo desarticula o processo de produção, posterga decisões de investimentos e reduz a competitividade dos produtos brasileiros. Ainda que o Governo Federal tenha tentado, nos últimos anos, modernizar a infraestrutura de transporte por meio dos Planos de Aceleração do Crescimento (PAC), o escoamento dos produtos brasileiros tem sido sistematicamente prejudicado, pois seu fluxo se dá por um parque multimodal antigo, ineficiente e com capacidade bem inferior à necessária.

A despeito do aumento dos investimentos privados, é inquestionável que se investe pouco em infraestrutura no Brasil. No período 2002-2012, foram investidos no setor 2,16% do PIB, dos quais 0,73% em transporte e apenas 0,07% no sistema portuário. Mesmo para uma economia madura e um sistema de infraestrutura relativamente denso, com necessidades atendidas, os percentuais no patamar brasileiro são considerados muito reduzidos. Calcula-se que o investimento total em infraestrutura para compensar a depreciação do capital fixo deve ser da ordem de 3% do PIB (Frischtak; Pinheiro, 2014).

Entre 2002 e 2013, os investimentos privados no setor portuário foram, em sua maioria, 67% superiores aos investimentos públicos (Gráfico 1).

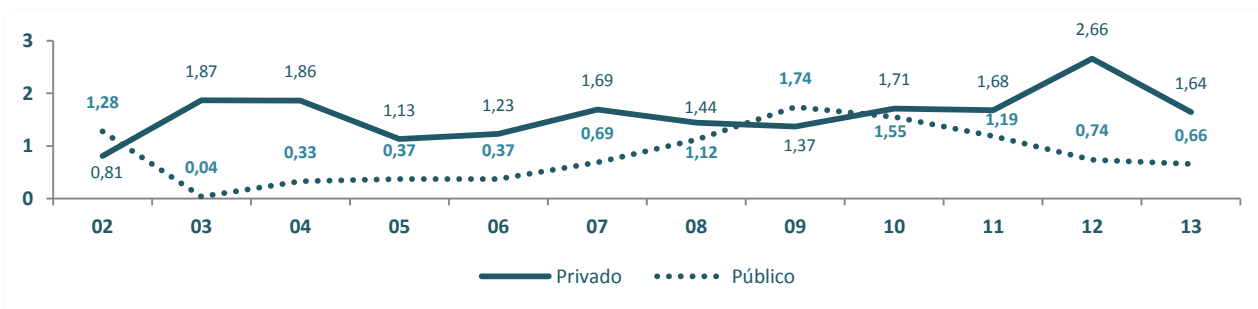


Gráfico 1: Investimentos em infraestrutura portuária no Brasil – 2002 a 2013 – em R\$ bilhões

Fonte: Ipeadata em 05/05/2013 – adaptado **ABTP**

Vale lembrar que, via de regra, esses empreendimentos são de Capital Intensivo, enfrentam grandes

dificuldades de implantação e têm maturação lenta, o que exige prazo de maturação estendidos, cujo financiamento é de longo prazo. Entretanto, o Brasil carece de fontes e meios de financiamento capazes de suportar investimentos com tais características, motivo pelo qual sugerimos que os Editais de Licitação no setor portuário adotem o modelo de Project Finance¹.

A superação das presentes deficiências de infraestrutura depende, em grande parte, da efetiva participação do setor privado no investimento e na gestão desses serviços. Entretanto, sabe-se que a participação do capital privado é diretamente proporcional à solidez das estruturas de gestão, à clareza do marco regulatório e do planejamento setorial de longo prazo e à segurança jurídica para os contratos. Atualmente, faz-se necessário restabelecer a segurança jurídica e, por conseguinte, a confiança dos investidores, uma vez que os contratos vigentes foram diretamente impactados pela Lei nº 12.815/13.

Isto posto, elencamos algumas propostas visando melhorar a competitividade do setor portuário nacional, eliminar barreiras aos investimentos privados e fortalecer a coerência interna do novo Marco Regulatório - a Lei nº 12.815/13 e seus instrumentos de regulamentação, como o Decreto nº 8.033/13 e posteriores Resoluções² da Agência Nacional de Transporte Aquaviário (ANTAq) e Portarias³ da Secretaria Especial de Portos (SEP).

*As propostas da **ABTP** estão agrupadas sob os seguintes tópicos: **SEGURANÇA JURÍDICA, GOVERNANÇA, RELAÇÃO CAPITAL-TRABALHO e INFRAESTRUTURA**. No intuito de facilitar a compreensão, apresentamos, nesta ordem, as **INCONSISTÊNCIAS** existentes na nova lei dos portos, os **IMPACTOS** dessas inconsistências, as **PROPOSTAS** da **ABTP** e os potenciais **RESULTADOS** do acolhimento de nossas propostas.*

¹ **Project Finance**: Implantação de um empreendimento, como uma unidade econômica com fins específicos (*Special Purpose Company*), na qual os emprestadores se baseiam, como fonte para repagamento de seus empréstimos, nos ganhos econômicos e financeiros do empreendimento pelo conceito de fluxo de caixa. Os Contratos, por suas abrangências, mais que os ativos do empreendimento, se constituem como a verdadeira garantia. Fonte: BNDESpar.

² **Resoluções ANTAq** – 3.290/14 – 3.274/14 – 3.259/14 - 3.220/14 – 2.969/13, entre outras

³ **Portaria SEP** – 110/13

I - SEGURANÇA JURÍDICA

(1) TERMINAIS DE USO PRIVADO - TUP

(1.1) INCONSISTÊNCIAS:

Pela Lei nº 12.815/13, toda autorização de investimento em novo TUP deverá ser precedida de Anúncio Público ou Chamada Pública, com possível abertura de Processo Seletivo, visando identificar a existência de outros interessados na implantação de terminais portuários na mesma região e com características semelhantes. Tais procedimentos estarão condicionados, por parte do Governo, a uma prévia análise sobre “viabilidade locacional”.

A inconsistência de tal exigência decorre do fato de a própria Lei nº 12.815/13 exigir que o interessado em autorização de instalação portuária apresente título de propriedade, inscrição de ocupação, certidão de aforamento, cessão de direito real ou outro instrumento jurídico que assegure o direito de uso e fruição do respectivo terreno, além de outros documentos previstos por ocasião do instrumento de abertura.

O Anúncio, Chamada ou mesmo Processo Seletivo Público são conceitos que conflitam com o direito de propriedade e com o direito real de uso do terreno.

Quanto ao vago conceito de “viabilidade locacional”, criado pelo Governo, o Decreto nº 8.033/13 define como sendo a possibilidade de implantação de duas ou mais instalações portuárias na mesma região geográfica sem que haja impedimento operacional a qualquer uma delas.

A existência de duas ou mais instalações portuárias próximas, por si só, não é justificativa para impedimento operacional, visto que a proximidade de empreendimentos congêneres é salutar para a competição empresarial. O condicionamento da autorização a uma análise de “viabilidade locacional” é um vetor inibidor à entrada de novos players na atividade.

Nestas novas modalidades de autorização, outra inconsistência é a exigência de Garantias de Proposta e Execução. Não faz sentido exigir garantias aos proprietários de terrenos ou gestores de seus próprios negócios, à exceção das Chamadas Públicas, para que, neste caso, se evite possível especulação por parte de terceiros.

Para a renovação dos contratos de adesão de TUP e a consequente continuidade de suas operações, a Lei nº 12.815/13 exige que o autorizatário promova investimentos na expansão e modernização das instalações. Ocorre, porém, que o Decreto nº 8.033/13 e a Portaria SEP nº 110/13 limitam, de forma ilegal, a expansão dos TUP. Para terminais situados fora da área do Porto Organizado, determina-se que expansões superiores a 25% devem passar por outro processo de Anúncio Público. Ora, não há explicação técnico-jurídica que justifique tais dispositivos, muito menos o percentual de 25%, pois a sustentabilidade desses empreendimentos está diretamente ligada à expansão das áreas e das atividades produtivas. Já os TUP situados dentro das poligonais dos Portos Organizados estão simplesmente proibidos de expandir suas instalações. De acordo com a

Portaria SEP nº 110/13, eles não poderão realizar expansões nem mesmo em áreas próprias. Isto contraria frontalmente o disposto no artigo 58 da lei nº 12.815/2013.

A impossibilidade de ampliação dos Terminais Portuários compromete a tão almejada modernização, bem como os esforços voltados para o aumento da competitividade portuária, pilares da Lei nº 12.815. Mais que isso, tal restrição criará um novo gargalo nas cadeias produtivas de importantes indústrias, que sem a expansão de seus terminais portuários poderão ter problemas para escoar seus acréscimos de produção; e inibirá a implantação de unidades produtivas ao longo dos canais marítimos e nas margens dos rios e lagoas navegáveis.

*Por fim, mas não menos importante, o Decreto nº 8.033/13 e a Resolução nº 3.290/14 separam os projetos portuários em duas partes distintas, a saber: (i) projeto de instalações em terra e (ii) estruturas náuticas, como se terminais portuários pudessem sobreviver, ou mesmo existir sem a respectiva estrutura náutica. Um terminal sem estrutura náutica seria apenas uma planta industrial ou de serviço, mas nunca um terminal portuário. “Um terminal de uso privativo se caracteriza pela configuração de uma **instalação portuária integrada**, constituída de área para armazenagem e cais, ponte de acesso e píer de atracação.”⁴*

(1.2) IMPACTOS:

Os anúncios públicos com análise de viabilidade locacional, a exigência de garantias aos titulares dos empreendimentos e a limitação da expansão e da liberdade de investir em terrenos próprios, além de provocarem um arrefecimento no ritmo dos investimentos (públicos e privados), contribuem para aumentar a insegurança jurídica e a judicialização no setor. Dos R\$ 50 bilhões de investimentos anunciados pelo Governo Federal, até a presente data foram homologados R\$ 8 bilhões referentes a Licenças e Projetos já devidamente autorizados, bastando apenas o seu enquadramento na nova regulamentação. O restante desses investimentos fica mantido em expectativa para futuras autorizações ou licitações.

(1.3) PROPOSTA:

*A **ABTP** propõe: (a) Supressão dos Anúncios Públicos quando o interessado tiver a titularidade do imóvel e nos casos de expansão dos terminais em operação, bem como das exigências de Garantias, tanto de proposta quanto de execução; (b) revogação da Portaria SEP nº 110/13, que não traz absolutamente nenhuma justificava plausível para a limitação da expansão dos TUP; (c) Respeito aos direitos adquiridos dos terminais em operação, quando da adaptação dos contratos vigentes; e (d) liberdade de expansão de áreas em TUP dentro ou fora dos Portos Organizados e unificação dos projetos portuários.*

(1.4) RESULTADOS:

A liberdade de investimentos trará ao setor maior competitividade, melhor qualidade na prestação dos serviços portuários, maior contribuição à eficiência geral das atividades portuárias,

⁴ Resposta da ANTAq ao Parecer MP/CONJUR/MAA 0651 e MP/CONJUR/JAR/2010 a Consultoria do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – (MPOG) ao caso THYSSUNKRUPP CSA Siderúrgica do Atlântico Ltda.

colaboração no escoamento das commodities brasileiras e na obtenção de saldos positivos na balança comercial, redução dos custos portuários e dos custos de procedimentos/projetos, e, sobretudo, atração de empreendimentos produtivos ao longo dos canais e rios navegáveis.

(2) INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS ARRENDADAS

As instalações portuárias arrendadas foram impactadas pelo novo marco regulatório da seguinte forma:

*a) com relação aos **contratos vigentes:***

(i) condições e critérios mais rígidos para prorrogação antecipada de contratos, (ii) falta de estudo prévio para fixação da taxa de retorno (TIR) tendo em vista o Equilíbrio Econômico-Financeiro dos Contratos, (iii) possível redução do prazo contratual, (iv) exigências para ampliação de área que exorbitam as estabelecidas em lei, (v) supressão do direito de adaptação de contratos pré-93;

*b) com relação aos **contratos futuros:***

(vi) mudança dos critérios de licitação de áreas e prazos de concessão, (vii) baixa eficiência das Administrações Portuárias, (viii) revisão das poligonais dos portos e seus respectivos PDZs, (ix) rebaixamento do poder dos Conselhos de Autoridade Portuária de deliberativo para meramente consultivo, (x) obrigação do uso de mão de Obra do OGMO e aumento dos custos dessa mão de obra pela inserção do conceito de categorias diferenciadas.

(2.1) INCONSISTÊNCIAS:

A possibilidade de prorrogação antecipada dos contratos de arrendamento encontra-se devidamente expressa no artigo 57 da Lei nº 12.815/13 e condicionada pela obrigação de investimentos. Todavia, os pedidos de prorrogação antecipada receberam uma carga muito maior de exigências do que aquelas expressas em Lei.

Observa-se principalmente que a Equação técnico-econômica sofreu sensível alteração, por meio da Portaria SEP nº 140/14 (Nota Técnica 7), com as exigências de um Fluxo de Caixa Marginal, obrigação de comprovação de Fluxo de Caixa Contratual, $VPL = zero$ versus Tempo de Contrato, e a utilização de uma Taxa Interna de Retorno (TIR) não compatível com o atual cenário econômico brasileiro. Por conta desses e de outros novos critérios, o prazo de prorrogação contratual dos arrendamentos poderá não se estender aos 50 anos, como ocorria anteriormente.

No que tange à ampliação de áreas (terminais) em terrenos contíguos, o Decreto nº 8.033/13 extrapolou os limites da Lei ao impor critérios adicionais de anexação dessas áreas contíguas, ao exigir a comprovação da inviabilidade técnica, operacional e econômica de realização de nova licitação para arrendamento, bem como a revisão de metas, tarifas e outros parâmetros contratuais, de forma a incorporar ao contrato os ganhos de eficiência.

O novo critério de licitação de áreas será baseado, de forma isolada ou combinada, na maior capacidade de movimentação, menor tarifa ou menor tempo de movimentação de carga, entre outros parâmetros. Anteriormente, o critério era o maior valor de Outorga. Embora o Governo tenha excluído a cobrança do valor de Outorga, percebeu-se nos primeiros editais de licitação que o valor atribuído às áreas a serem arrendadas cresceu, em média, 400%.

Nos primeiros editais de licitação foram apontados erros que contribuíram para questionamentos judiciais, a saber: (a) lista de inventário das áreas, (b) erros de projetos civis, (c) não apresentação do Projeto Básico de Implantação – PBI, (d) alocação de riscos, (e) passivos ambientais desconhecidos, (f) responsabilidade por serviços de dragagem de berço, (g) tarifas tetos, etc.

Parte desta lista de inconsistências resulta da tentativa do Governo de flexibilizar exigências licitatórias da Lei nº 8.666/93 pelo Regime Diferenciado de Contratação (RDC) - Lei nº 12.462/2011. Porém não cabe flexibilizar sem antes, ou ao mesmo tempo, empreender um esforço maior para melhorar a organização da máquina pública, o planejamento do processo de licitação e a própria elaboração de projetos executivos.

Além disso, nestes Editais de Licitação foram incluídas áreas arrendadas anteriormente à Lei nº 8.630/93, cujos contratos, por não terem sido adaptados de acordo com a antiga lei, encontram-se atualmente judicializados.

(2.2) IMPACTOS:

Os novos critérios de prorrogação de contratos e ampliação de áreas impõem novos e onerosos trâmites burocráticos e limitam ou retardam investimentos, bem como impedem a imediata expansão da infraestrutura portuária. As mudanças de regras para antecipação de prorrogação e revisão dos contratos de arrendamento vigentes trazem profunda insegurança jurídica, além de desestimularem a cultura da produtividade, ao tentarem incorporar os ganhos de eficiência aos contratos. A TIR estabelecida em 8,3% é um fator de inibição do investimento, na medida em que todo valor excedente deverá ser revertido ao Poder Concedente.

Agravando o problema da demora na realização de investimentos privados nos portos brasileiros, os novos editais de licitação, por apresentarem muitas inconsistências técnicas e legais, foram contestados pelo Tribunal de Contas da União (TCU).

A não adaptação dos contratos pré-1993 sustou investimentos imediatos no montante aproximado de R\$ 10 bilhões e a continuidade das operações nas respectivas áreas está sub judice. Há sérios riscos de desabastecimento de combustíveis, principalmente na região Norte e Nordeste do país, uma vez que vários terminais de graneis líquidos encontram-se nesta situação.

(2.3) PROPOSTA:

*A **ABTP** propõe recomenda o cumprimento das diretrizes da Lei nº 12.815, que recomendam: (a) expansão dos terminais arrendados mediante o adensamento das áreas contíguas e antecipação da prorrogação do prazo dos contratos de arrendamento, objetivando ampliações de cais para receber navios de maior porte e realização dos investimentos necessários de longo prazo; (b) supressão do § único do artigo 24 do Decreto nº 8.033/13, por extrapolar os limites da lei; (c) respeito ao direito de adaptação dos contratos de arrendamento pré-1993, de forma a destravar elevados investimentos*

em terminais públicos; (d) revisão dos editais e processos de licitação, priorizando-se as áreas “greenfield”; (e) adaptação dos editais de licitação e contratos de arrendamento vigentes para financiamento na modalidade *Project Finance (non recourse)*⁵, e (f) Taxa Interna de Retorno atrativa e em conformidade com a realidade do setor portuário brasileiro.

(2.4) RESULTADOS:

A liberdade de investimentos e a redução da burocracia trarão ao setor maior competitividade, o que resultará em melhor qualidade na prestação dos serviços portuários e consequente redução do Custo Brasil.

(3) ÁREAS DOS PORTOS ORGANIZADOS – POLIGONAL DO PORTO ORGANIZADO

(3.1) INCONSISTÊNCIAS:

A nova Lei dos Portos distingue totalmente a natureza, os deveres e os direitos do Terminal Arrendado e do Terminal Privado, ao definir que o primeiro se localiza dentro e o segundo fora da área do Porto Organizado. Embora a Lei garanta que os direitos dos Terminais Privados anteriormente instalados dentro de áreas de Porto Organizado serão respeitados, ao estabelecer que os mesmos “terão assegurada a continuidade das suas atividades” (artigo 58º), a poligonal que delimita a área do Porto Organizado é definida por meio de Ato do Poder Executivo (leia-se Decreto).

Com a nova configuração regulatória dos portos, certamente haverá revisão/releitura dos Planos de Desenvolvimento e Zoneamento dos Portos. Nesse processo, há possibilidade de importantes alterações nos PDZs atuais, diretamente ligadas à definição de linhas poligonais dos portos organizados. A inconsistência reside na prerrogativa atribuída ao Poder Concedente de alterar o PDZ e suas poligonais sem a obrigação de submeter essas alterações à análise e deliberação do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que passou a ter função meramente consultiva.

(3.2) IMPACTOS:

O processo de revisão das poligonais traz insegurança jurídica aos contratos em vigor, àqueles em tramitação e também a os futuros contratos, contrariando a intenção do Governo de utilizar o novo marco regulatório para estimular novos investimentos no setor portuário. Isto porque terminais privados localizados fora do porto organizado poderão ser incluídos em futuros redesenhos da poligonal.

⁵ (*non recourse* – desobriga os investidores quanto a concessão de garantias) - Obras concluídas por modalidade de *Project Finance*: EURO TUNNEL (Inglaterra/França) LUMUT POWER PLANT (Malásia), KEILANG CONTAINER TERMINAL (Malásia), YANGZHON THERMAL POWER (China), AJAX STADIUM FOOTBALL (Holanda), EL ABRA MINERAÇÃO (Chile) entre outras.

(3.3) PROPOSTA:

*A **ABTP** propõe a adoção de critérios que balizem a revisão das poligonais, com o propósito de garantir direitos adquiridos e preservar os terminais que estão operando, os que já têm autorização/arrendamento e aqueles que já obtiveram termo de referência ou licença prévia; participação junto à SEP nas discussões relativas a alterações das poligonais dos Portos Organizados; realização de audiência pública prévia a toda e qualquer proposta de alteração de poligonal, no cumprimento da lei e dos interesses da comunidade portuária.*

(3.4) RESULTADOS: *A não majoração dos custos na cadeia dos processos portuários, bem como o respeito aos direitos adquiridos.*

II - GOVERNANÇA

(4) ADMINISTRAÇÃO PORTUÁRIA

(4.1) INCONSISTÊNCIAS:

As administrações portuárias há muito se encontram incapacitadas para realizar suas funções rotineiras de manutenção do condomínio portuário e, mais ainda, para as transformações necessárias à modernização dos portos públicos de acordo com padrões internacionais. Com o advento da nova Lei dos Portos, as Companhias Docas deixaram de fixar tarifas portuárias, tornando-se meras arrecadadoras, deixaram de elaborar os Editais de Arrendamentos, perderam poder de fiscalizar e de impor penalidades e continuam sem comando efetivo sobre os agentes fiscais que atuam no porto e sobre os Práticos. Porém, contraditoriamente, ganharam o poder de implementar um PDZ sem submetê-lo à aprovação da comunidade portuária local, representada no CAP.

(4.2) IMPACTOS:

A centralização das decisões relativas às Cias. Docas na ANTAq e na SEP causa o esvaziamento do conceito de Autoridade Portuária, resulta em custos administrativos desnecessários para os portos organizados e impõe retrabalho aos arrendatários/usuários. Em suma, alonga o processo decisório gerando mais dúvidas e tempo improdutivo nas relações entre Arrendatários e Poder Concedente.

(4.3) PROPOSTAS:

A mudança do modelo de gestão das Cias Docas é assunto complexo, em função dos seus elevados passivos e da política de recursos humanos adotada em sua estruturação. Reconhece-se que o modelo atual não tem como evoluir e não contribui com os esforços de modernização dos portos nacionais. É preciso separar as funções da administração, que deve ser privada, das funções da autoridade, cujo papel e responsabilidades, por sua vez, precisam ser revistos.

*Objetivando o melhor emprego de capital no porto público, a **ABTP** propõe a transferência de atribuições condominiais das autoridades portuárias para o setor privado, por meio da constituição de uma associação entre as empresas arrendatárias e autorizadas que operam instalações portuárias na área do porto organizado; sem descartar outras possibilidades, desde que priorizem a autonomia, a profissionalização e a continuidade da gestão, independentemente de mudanças no poder político.*

(4.4) RESULTADOS:

Melhor eficiência na gestão da máquina pública, redução dos custos de recursos humanos, aumento do índice de eficiência no atendimento ao usuário/arrendatário e harmonização das relações portuárias.

(5) CONSELHO DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP

(5.1) INCONSISTÊNCIAS:

Os CAP eram os órgãos superiores deliberativos do porto organizado, onde se discutiam em câmaras temáticas as questões institucionais e operacionais relativas à administração e ao desenvolvimento do porto. Suas decisões, soberanas, só podiam ser revogadas por decisão judicial. Esses Conselhos compunham, junto com a Administração do Porto Organizado, a Autoridade Portuária, a quem cabia regulamentar a exploração e a atividade do porto organizado e estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, dentre outras atribuições.

Com a promulgação da Lei nº 12.815/2013, o CAP teve cassado o seu poder deliberativo e passou a ser apenas um órgão consultivo da autoridade portuária. A participação do poder público, que era de 25% e foi aumentada para 50%, com redução proporcional dos demais blocos (operadores, trabalhadores e usuários).

(5.2) IMPACTOS:

Centralização das decisões no Distrito Federal, na contramão dos princípios federalistas, e conseqüentemente enfraquecimento da autonomia e redução da participação da comunidade local em decisões que podem afetar a eficiência e o desenvolvimento dos portos organizados.

(5.3) PROPOSTA:

*A **ABTP** propõe restabelecer o papel deliberativo⁶, autônomo e decisório dos CAP e restaurar o equilíbrio representativo dos stakeholders (agentes com interesses no porto) no Conselho, perante o poder público, bem como incluir a representação e participação ativa dos terminais de uso privado na área de influência do Porto Organizado. Para maior autonomia, dinamismo e produtividade do trabalho do CAP, o seu presidente deverá residir na região.*

(5.4) RESULTADOS:

A participação da comunidade local nas decisões relacionadas ao desenvolvimento dos Portos

⁶ ACÓRDÃO TCU TC 024.011/2013-4 – **item 101 página 12** - “Desse modo, constata-se de forma inequívoca uma diminuição das atribuições do Conselho de Autoridade Portuária (CAP), que deixou de ser órgão deliberativo e se tornou órgão consultivo da administração do porto. Ademais, em vários pontos da nova lei dos portos, percebe-se um esvaziamento dos poderes antes atribuídos a este órgão. Um deles, presente no art. 22 da Lei 12.815/2013, apresenta a Secretaria de Portos da Presidência da República como coordenadora da atuação de todos os órgãos e entidades públicos nos portos organizados, instaurando uma aparente precedência deste órgão antes menos evidente.” **Item 113 página 13** – “Essa centralização de poder na SEP, com o atropelamento de importantes entidades locais como o CAP de Santos e a Autoridade Portuária (Codesp), pode causar sérios danos aos futuros processos licitatórios, com o iminente risco de judicialização e perda de eficiência.”

Organizados é decisiva para fomentar a competição e para minimizar potenciais conflitos entre o porto e a cidade, por exemplo acerca de melhorias de condições específicas de saneamento, ações ambientais e políticas públicas voltadas para comunidades afetadas (negativa/positivamente) pela operação desses portos.

(6) AGÊNCIA REGULADORA DO SETOR PORTUÁRIO

(6.1) INCONSISTÊNCIAS:

A regulação é um importante instrumento de Estado e tem enormes consequências para o dia a dia de uma sociedade e para o desempenho da economia. Alguns estudos⁷ mostram que os custos administrativos gerados por cada nova rodada de regulamentação podem alcançar cifras bem superiores a 2% do PIB nos países em desenvolvimento, onde os marcos regulatórios tendem a ser mais complexos.

A tendência internacional sugere que os países mantenham uma Política Regulatória de Qualidade⁸ - vale dizer, que seja EFETIVA, TRANSPARENTE, EFICIENTE e RESPONSÁVEL. Isto implica que as Agências não imponham ao setor regulado encargos e custos desnecessários, que reduzam a discricionariedade e ampliem a participação da sociedade na preparação e implementação dos instrumentos regulatórios.

Este não parece ser, nem de longe, o caso brasileiro. Na medida em que a sociedade é alijada das discussões, há total desconhecimento sobre eventuais análises prévias dos impactos regulatórios e as regulamentações não são submetidas a posterior revisão.

(6.2) IMPACTOS:

Sem regras claras, participação e confiança, o investimento privado é inibido e os custos dos contratos vigentes são onerados.

(6.3) PROPOSTA:

*A **ABTP** propõe: (a) modernizar a legislação da agência reguladora; (b) observar critérios técnicos na escolha dos seus dirigentes e reforçar o nível de profissionalização de seus quadros; (c) restaurar a autonomia da ANTAq, suprimida pela Lei nº 12.815/2013, focando sua atuação na regulação do setor e não no controle e intervenção nas operações diárias dos arrendatários e autorizatários, e (d) implementar efetivamente a Análise do Impacto Regulatório (AIR), que se constitui numa ferramenta de melhoria da qualidade regulatória “ex-ante” e “post-facto”, o que neste último caso*

⁷ PRO-REG – Programa de Fortalecimento da Capacidade Institucional para Gestão em Regulação. - Análise do Impacto Regulatório – AIR – Dez.2010

⁸ Idem

significa dar satisfações à sociedade civil sobre as escolhas que resultaram em uma regulamentação específica.

(6.4) RESULTADOS:

Um marco regulatório adequado, capaz de garantir autonomia, transparência e eficiência à agência reguladora; e simplificação do arcabouço existente, evitando-se uma regulação excessiva. E, por último a criação de uma AGENDA REGULATÓRIA.

(7) SERVIÇOS DE PRATICAGEM

(7.1) INCONSISTÊNCIAS:

Regido pela Lei nº 9.537/97, Decreto nº 2.596/98 e NORMAM 12, o serviço de praticagem é obrigatório, mas oferecido em regime de monopólio e isento de regulação econômica há muitos anos. A Comissão Nacional para Assuntos de Praticagem (CNAP), criada pelo Decreto nº 7.860/2013 para propor metodologia de regulação de preços do serviço de praticagem e preços máximos do serviço em cada Zona de Praticagem, criou medidas para o aperfeiçoamento da regulação do serviço em cada Zona de Praticagem (ZP) e abrangência de cada ZP. Desde dezembro 2012 até o presente, o Conselho trabalha na metodologia de preços dos serviços, tendo aprovado uma fórmula que considera os custos de uma estrutura de praticagem de referência, com remuneração de referência (EUA) e número de Práticos na manobra, dentre outros parâmetros. A Autoridade Marítima determinou às empresas de praticagem que abrissem seus custos estruturais até 28/10/2013, sob pena de serem os mesmos arbitrados.

(7.2) IMPACTOS:

Nenhum impacto pode ser sentido até o momento, uma vez que os objetivos pelos quais a CNAP foi criada não foram alcançados até o presente e os problemas da praticagem continuam inatacados. Nenhum preço máximo/tabela de serviço foi homologado ainda, uma vez que as empresas de praticagem obtiveram liminares judiciais contra a precificação pretendida pela CNAP. Os elevados preços dos serviços pressionam o Custo Brasil, e deficiências na disponibilidade e prontidão dos Práticos, bem como exigências/requisitos da Autoridade Marítima (NORMAM 12), burocratizam a requisição do serviço.

(7.3) PROPOSTA:

*A **ABTP** propõe: (a) que os terminais portuários possam contratar oficiais de manobra, qualificados como Práticos, diretamente e com vínculo; (b) alterar o PLS 117/2010, que visa aumentar a concorrência no serviço de praticagem, visando possibilitar aos terminais portuários terem Práticos habilitados em seus quadros de pessoal, e (c) Revisar a LESTA (Lei nº 9.537/97) com o objetivo de atribuir a regulação técnica da atividade à Autoridade Marítima e a regulação econômica à ANTAq.*

(7.4) RESULTADOS:

Havendo liberdade de contratação, será possível reduzir os preços cobrados aos usuários dos serviços portuários como também o tempo improdutivo em operações de manobra.

III - RELAÇÃO CAPITAL-TRABALHO

(8) TRABALHO PORTUÁRIO

(8.1) INCONSISTÊNCIAS:

Diversas regras contidas na Lei nº 12.815/13 acarretaram retrocessos na relação capital-trabalho e recrudescimento dos conflitos na orla portuária. Torna-se indispensável a alteração da Lei para estabelecer a liberdade de contratação de trabalhadores, em respeito aos princípios constitucionais, bem como para possibilitar aos demais trabalhadores do mercado o acesso à atividade portuária. Os três principais entraves à melhoria da relação capital-trabalho são os seguintes:

(8.1.1) Obrigatoriedade de Contratação dos Trabalhadores Registrados no OGMO

Na prática e por decisão do TST, antes da Lei nº 12.815/13 o operador portuário deveria dar preferência aos trabalhadores de capatazia quando fosse contratar a prazo determinado. O tomador de serviços ofertava a contratação com vínculo aos trabalhadores de capatazia lotados no Órgão Gestor de Mão de Obra - OGMO. Após essa providência, caso as vagas ofertadas não fossem preenchidas, total ou parcialmente, o operador portuário/terminal tinha o direito de recrutar trabalhadores diretamente no mercado.

A liberdade parcial de contratar com vínculo, consagrada na Lei nº 8.630/13, foi suprimida pela Lei nº 12.815, que impôs a obrigatoriedade de contratar, com ou sem vínculo, os trabalhadores avulsos lotados no OGMO, inclusive os de capatazia e de bloco. Restabeleceu-se assim o monopólio das categorias de trabalhadores nos portos.

(8.1.2) Manutenção do registro do TPA após aposentadoria

A nova Lei portuária contrariou a Convenção nº 137 e a Recomendação nº 145 da OIT, ao dispor que a aposentadoria voluntária não cancela o registro/matricula. Esse dispositivo é absolutamente inconsistente com o desenvolvimento permanente das tecnologias de movimentação de carga. Além disso, com o aumento da demanda de contratação de portuários com vínculo empregatício, torna-se necessário adequar o contingente dos OGMOs. Por outro lado, não é justo o trabalhador que já conta com remuneração da aposentadoria disputar trabalho com aquele que não tem outra fonte de renda.

(8.1.3) Negociações capital/trabalho dificultadas pela falta do Sindicato Preponderante

A Lei nº 12.815/13 excluiu o conceito de Sindicato Preponderante, consagrado tradicionalmente nas relações capital-trabalho, tornando obrigatórias negociações com cada um dos Sindicatos representativos das diversas categorias de trabalhadores portuários. Na direção contrária aos princípios da Convenção OIT 137, da qual o Brasil é signatário, o artigo 40 da Lei nº 12.815 e o Decreto nº 8.033/13 incentivam a fragmentação do trabalho portuário mediante a concessão do status de "categorias profissionais diferenciadas" e o fortalecimento de seus respectivos sindicatos.

(8.2) IMPACTOS:

A obrigatoriedade da contratação dos trabalhadores registrados no OGMO acirrará conflitos existentes. Muitos trabalhadores de capatazia integrantes dos quadros das empresas vieram do mercado, e não dos OGMOs. Doravante, os Sindicatos poderão impedir que trabalhadores aceitem propostas de contrato com vínculo.

Já a manutenção do registro após a aposentadoria resultará no inchamento dos OGMOs, criará forte pressão sobre a renda mínima e provocará o recrudescimento dos conflitos trabalhistas.

Por fim, a inviabilização das negociações capital/trabalho com base no conceito da categoria profissional preponderante fará com que os terminais privados sejam instados a negociar as condições de trabalho do seu pessoal próprio engajado na movimentação de cargas com os diversos sindicatos da orla marítima, o que significa um grave retrocesso. Haverá um acirramento nas disputas de poder entre lideranças sindicais e será dificultada a contratação de trabalhadores com vínculo permanente, trazendo como principais consequências o agravamento do excesso de contingente, perdas de qualidade e produtividade e elevação dos custos de movimentação de cargas.

(8.3) PROPOSTA:

A flexibilidade nas Leis Trabalhistas e nos contratos de trabalho é fundamental no contexto de uma economia globalizada e competitiva. Atualmente assistimos a uma profusão de novas exigências no modo de trabalhar, e a uma tendência de valorização de modos individuais, mais flexíveis, que privilegiam a competência e o mérito. Tudo isso se choca com a legislação trabalhista e principalmente com a Lei dos Portos, que não se baseiam nesses novos critérios.⁹

*A **ABTP** propõe a alteração da Lei nº 12.815/13 de forma a: (a) estabelecer a liberdade de contratação de trabalhadores dentro e fora do porto organizado, e (b) retornar ao regramento anterior, compatível com a OIT 137, que respalda o cancelamento do registro do TPA aposentado. Sugere, ainda, a elaboração de um levantamento dos quadros atuais dos OGMO, tendo em vista incentivar a aposentadoria com cancelamento do registro/matricul bem como afastar aqueles que não dependem da atividade portuária para sua subsistência.*

*A **ABTP** propõe, finalmente, unificar todas as categorias sob a denominação “Trabalhadores Portuários”.*

(8.4) RESULTADOS:

Melhoria na gestão do trabalho portuário, evolução qualitativa da mão de obra e redução dos custos portuários, com reflexo positivo na competitividade dos produtos brasileiros.

⁹ José Pastore, sociólogo e professor da FEA-USP e especialista em relações do trabalho em entrevista para o jornal “O Estado de São Paulo” em 17/08/2014 – Caderno Empregos, pág. 8. Adaptado o texto para a Lei dos Portos.

IV - INFRAESTRUTURA

(9) ACESSOS AQUAVIÁRIOS E TERRESTRES

(9.1) INCONSISTÊNCIAS:

A Lei nº 12.815/13 incluiu acertadamente, no seu artigo 53, o Programa Nacional de Dragagem Portuária e Hidroviária, que estabelece a execução das obras e serviços de engenharia de dragagem para manutenção ou ampliação de áreas portuárias e de hidrovias, inclusive canais de navegação, bacias de evolução e de fundeio, e berços de atracação, além dos serviços de sinalização e balizamento e de monitoramento ambiental.

Ocorre que, embora o Governo tenha despendido R\$ 1,6 bilhão nesse programa desde 2010, ao final das obras de dragagem os portos ainda apresentam profundidade insuficiente, ou mesmo, em alguns casos, redução da capacidade de navegação e atracação de navios em decorrência de efeitos adversos. A Marinha do Brasil não aprovou boa parte dos laudos de batimetria emitidos após as obras de dragagem, o que vem retardando o aumento do calado oficial em diversos portos.

Quanto aos acessos terrestres, os investimentos de R\$ 18 bilhões realizados nos últimos doze anos também não resultaram em melhor oferta de serviços de infraestrutura. O fato de os investimentos terem aumentado não necessariamente significa a constituição de ativos de melhor qualidade, seja porque os projetos são escolhidos com base em critérios inadequados, seja por falta de integridade e/ou falhas na execução, elementos que notadamente afetaram sensivelmente as obras do PAC. (IPEADATA, 2013).

Em última instância é válido lembrar que a lentidão como são tratados os pedidos de Licenças pelos órgãos ambientais tem forte repercussão no andamento das obras necessárias a infraestrutura portuária. A média de espera para a liberação da Licença Prévia, por exemplo, de obras de infraestrutura em portos está em torno de 4 anos (leia-se terminais e acessos).

(9.2) IMPACTOS:

Além da demora nos processos de licenciamento acima mencionado, os impactos da infraestrutura podem ser percebidos da seguinte forma:

(ACESSOS AQUAVIÁRIOS): *Sedimentação progressiva nos canais de acesso e berços de atracação; impossibilidade de atendimento a navios de maior porte, ou mesmo a navios que já frequentaram os referidos portos; subutilização da capacidade de carga dos navios, principalmente graneleiros; majoração dos custos de demurrage¹⁰. Além disso, aumentaram as preocupações com questões de segurança da navegação e conseqüentemente houve elevação dos custos de (des)atracação.*

¹⁰ **Demurrage:** multa estabelecida em contrato, a ser paga pelo contratante de um navio quando este demora mais do que o previsto em um porto. Valor aplicado quando o importador descumprir os prazos acordados para utilização do contêiner – Glossário de Logística CGI

(ACESSOS TERRESTRES): *A falta de conexão entre os modais terrestres que alcançam os portos dificulta e encarece a logística dos produtos brasileiros de exportação, em sua maioria commodities. No caso da exportação de grãos o custo do transporte ferroviário e/ou rodoviário pode absorver até 40% da receita do produtor, o que inviabiliza o negócio.*

(TERMINAIS): *Desestímulo ao investidor, majoração dos custos dos projetos básicos e executivos, repasse de custos às cargas e consequente perda de competitividade do produto brasileiro.*

(9.3) PROPOSTA:

Há urgente necessidade de revisão da metodologia de licenciamentos ambientais e demais permissões e outorgas federais tendo em vista maior celeridade nos processos de emissão das Licenças dos empreendimentos de infraestrutura - Licença Prévia (LP), Licença de Instalação (LI) e Licença de Operação (LO). Sem isto, nenhuma outra melhoria terá resultado efetivo. Além do aperfeiçoamento da metodologia é necessário também promover uma reestruturação técnica e de recursos humanos nos órgãos públicos outorgantes. A falta de pessoal capacitado nos diversos órgãos intervenientes afeta diretamente os investimentos e os empreendimentos portuários. Se por um lado o Governo criou regras, que consideramos salutar ao meio ambiente, por outro não dispõe de recursos técnicos ou humanos para o cumprimento de suas próprias diretrizes.

Propomos estabelecer prazo para emissão de licenças ambientais.

(ACESSOS AQUAVIÁRIOS): *(a) continuidade dos projetos de dragagem de aprofundamento e de manutenção, esta de forma permanente; (b) que os projetos e sua execução levem em consideração estudo do navio-tipo, e (c) rigoroso e permanente acompanhamento das obras em execução, e envolvimento da Autoridade Marítima em todas as etapas do processo.*

(ACESSOS TERRESTRES): *(a) Implementar efetivamente as concessões planejadas para rodovias e ferrovias de modo a integrá-las diretamente aos portos; (b) modificar o marco legal e regulatório para atrair novos investimentos e aumentar a competição no setor ferroviário; (c) reduzir gargalos que impedem o aumento da velocidade no transporte ferroviário, tais como invasões da faixa de domínio, passagens em nível irregulares e falta de pátios e ramais, e (d) aperfeiçoar a legislação sobre direito de passagem e tráfego mútuo no sistema ferroviário.*

(9.4) RESULTADOS:

Com a melhoria dos acessos marítimos espera-se: a redução de custos/fretes, em decorrência da plena utilização da capacidade do navio-tipo; possibilidade de recepção de navios de grande porte, em consonância com o conceito de economia de escala, e aumento da segurança da navegação, tornando os portos brasileiros atrativos e competitivos em nível internacional. Já a melhoria da infraestrutura terrestre deverá propiciar mais agilidade à movimentação de cargas nos portos e redução de custos logísticos, com consequente aumento da competitividade do produto brasileiro.

(10) ESPELHO D'ÁGUA – SECRETARIA DO PATRIMONIO DA UNIÃO

(10.1) INCONSISTÊNCIAS:

Trata-se da Portaria nº 404, de 2012, que substituiu a de nº 24, de 2011, exarada pela Secretaria do Patrimônio da União (SPU), que instituiu a cobrança pelo uso do “espaço físico sobre águas públicas”, mais conhecido como “espelho d’água”.

Primeiramente, falece competência legal à SPU para legislar e impor obrigações e ônus financeiros sobre a atividade portuária, esta de competência exclusiva, no âmbito do Poder Executivo, da Secretaria de Portos da Presidência da República (SEP), de acordo com a Lei nº 12.815, de 2013, bem como da Agência Nacional de Transportes Aquaviários (ANTAQ), aprovada pela Lei nº 10.233, de 2011. A competência da SPU se restringe aos bens imóveis da União (art. 39 do Decreto nº 7.675, de 2012), não abrangendo as águas públicas.

(10.2) IMPACTOS:

O referido ato normativo, além de impor um verdadeiro tributo, invadir competência legislativa do Congresso Nacional e executiva da SEP, impõe uma densa e absurda burocracia que alonga e retarda os processos de autorização de novos empreendimentos portuários e de expansão dos atuais terminais, inibindo investimentos.

(10.3) PROPOSTA:

*A **ABTP** propõe que esse ônus financeiro e burocrático seja eliminado com o cancelamento do ato infralegal (Portaria nº 404/11).*

(10.4) RESULTADOS:

Redução dos custos logísticos de exportação do produto brasileiro.

Associação Brasileira dos Terminais Portuários

Avenida Almirante Barroso, 91 conj. 609 - Centro – Rio de Janeiro - RJ

www.abtp.org.br

abtp@abtp.org.br

55 – (21) 2533.0499

Visite-nos!