

3ª CÂMARA DE COORDENAÇÃO E REVISÃO
DEFESA DO CONSUMIDOR & ORDEM ECONÔMICA

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO E PORTOS: DESAFIOS E PERSPECTIVAS.

CURSO DE REGULAÇÃO EM TRANSPORTES DA ESMPU

Dr. Antonio Fonseca – Subprocurador Geral da República

Coordenador da 3ª Câmara
23 de novembro de 2012

APRESENTAÇÃO

I – Transporte Aquaviário

- Marco regulatório
- Cenário atual
- Transporte de passageiros e cargas
- Principais instrumentos

II – Setor portuário

- Marco regulatório
- Cenário atual

III – Agenda Setorial

IV - Atuação do Ministério Público Federal

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório

Sumário:

- **Navegação de cabotagem:** entre os portos ou pontos do território brasileiro (via marítima e as vias navegáveis interiores);
- **Navegação de longo curso:** entre portos brasileiros e estrangeiros;
- **Navegação interior:** hidrovias interiores, em percurso nacional ou internacional;
- **Navegação de apoio marítimo:** apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na Zona Econômica, que atuem nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.
- **Navegação de apoio portuário:** exclusivamente nos portos e terminais aquaviários, para atendimento a embarcações e instalações portuárias.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório

Reestruturação administrativa do Estado → Final anos 90

Lei nº 10.233/2001, Art. 1º – objeto:

I – criar o Conselho Nacional de Integração de Políticas de Transporte;

II – dispor sobre a ordenação dos transportes aquaviário e terrestre, nos termos do art. 178 da Constituição Federal reorganizando o gerenciamento do Sistema Federal de Viação e regulando a prestação de serviços de transporte;

III – criar a Agência Nacional de Transportes Terrestres;

IV – criar a Agência Nacional de Transportes Aquaviários e Portos;

V – criar o Departamento Nacional de Infraestrutura de Transportes.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório – Lei nº 10.233/2001

Art. 178. ordenação do transporte aquático, inclusive as condições de transporte de mercadorias na cabotagem e a navegação interior poderão ser feitos por embarcações estrangeiras.

Artigo 11:

- interesse nacional;
- unidade nacional e integração regional;
- proteção dos interesses dos usuários e consumidores;
- compatibilização do transporte com a proteção ambiental;
- liberdade de escolha dos usuários;
- integração física e operacional; e
- competitividade.

Artigos 12:

- descentralização de ações;
- aproveitamento das vantagens comparativas;
- promoção das boas práticas;
- competição.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório – Lei nº 10.233/2001

Princípios Gerais do transporte aquaviário e terrestre (art. 11):

- I – preservar o interesse nacional e promover o desenvolvimento econômico e social;
- XI – ampliar a competitividade do País no mercado internacional.

Das diretrizes gerais (art. 12):

- I – descentralizar as ações, sempre que possível, promovendo sua transferência a outras entidades públicas, mediante convênios de delegação, ou à empresa pública ou privada, mediante outorgas de autorização, concessão ou permissão, conforme dispõe o inciso XII, do artigo 21 da Constituição Federal;
- VII – reprimir fatos e ações que configurem ou possam configurar competição imperfeita ou infrações de ordem econômica.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

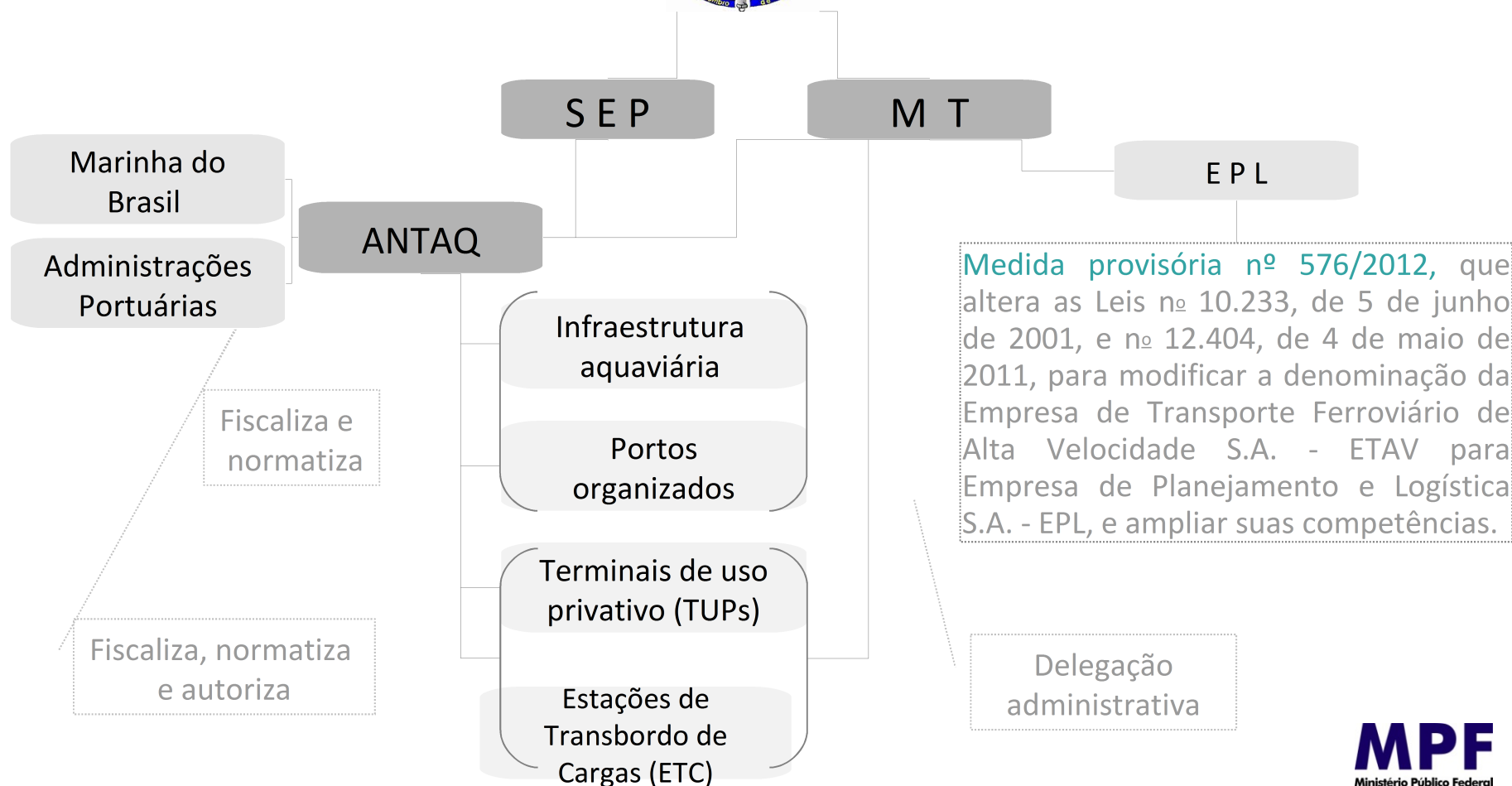
Marco regulatório – Antaq

Art. 27. Cabe à ANTAQ, em sua esfera de atuação:

- IV – **elaborar e editar normas e regulamentos** relativos à prestação de serviços de transporte e à exploração da infraestrutura aquaviária e portuária, garantindo isonomia no seu acesso e uso, assegurando os direitos dos usuários e fomentando a competição entre os operadores.
 - V – **celebrar atos de outorga de permissão ou autorização** de prestação de serviços de transporte pelas empresas de navegação fluvial, lacustre, de travessia, de apoio marítimo, de apoio portuário, de cabotagem e de longo curso, observado o disposto nos art. 13 e 14, gerindo os respectivos contratos e demais instrumentos administrativos.
 - X – **representar o Brasil junto aos organismos internacionais** de navegação e em convenções, acordos e tratados sobre transporte aquaviário, observadas as diretrizes do Ministro de Estado dos transportes e as atribuições específicas dos demais órgãos federais.
- XXIV - **autorizar as empresas brasileiras de navegação** de longo curso, de cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário, fluvial e lacustre, o afretamento de **embarcações estrangeiras** para o transporte de carga, conforme disposto na **Lei nº. 9.432**, de 8 de janeiro de 1997;

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco Regulatório – Estrutura



TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório – Antaq

- Companhias de navegação internacional, cabotagem, navegação de apoio marítimo e portuário
- Companhias de navegação que operam em rios, lagos e águas interiores (passageiros, cargas e travessia)
- Portos públicos: 37
- Terminais de uso privativo: 129
- Estações de Transferência de Cargas (ETC) e Instalações Portuárias Públicas de Pequeno Porte (IP4)
- Uso de infraestrutura federal de navegação interior
- ~ 14 mil Km de hidrovias → 45 mil km de vias navegáveis.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório por serviço- **Fiscalização**

Fiscalização da prestação do serviço de transporte aquaviário interestadual e internacional regular de passageiros.

Fiscalização do funcionamento e da prestação de serviços pelas empresas de navegação de longo curso, cabotagem, de apoio marítimo, de apoio portuário e de navegação interior.

Fiscalizar o cumprimento das normas e instrumentos contratuais firmados no que se refere:

- a) à manutenção das condições essenciais da outorga;
- b) à prestação do serviço adequado quando da realização de atividade destinada a terceiros;
- c) às normas de segurança e de proteção ao meio ambiente.

Documentos

- a) Relatório de Fiscalização;
- b) Termo de ajustamento de conduta - TAC;
- c) Infração;
- d) Processo Administrativo Contencioso - PAC;
- e) Processo Administrativo Contencioso Simplificado - PAS.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório por serviço- **Navegação Marítima**

Outorgas de autorização para a prestação de serviços de transporte aquaviário na navegação marítima e de apoio

LEI Nº 9.432 - ANTAQ, DE 8 DE JANEIRO DE 1997, e requisitos resolução Nº 843/2007.

Consulta de empresas brasileiras autorizadas

RESOLUÇÃO Nº 191, Nº 192, Nº 193 e Nº 194/2004 alteradas Nº493, Nº494, Nº495 e Nº496/2005 .

Emissão de certificado de liberação de carga prescrita

RESOLUÇÃO Nº 195/2004.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório por serviço - **Navegação Interior**

Outorga de autorização para a prestação de serviços de transporte de passageiros e misto na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional

RESOLUÇÃO Nº 912 - ANTAQ, DE 23 DE NOVEMBRO DE 2007, alterada pela RESOLUÇÃO Nº 2030 – ANTAQ, DE 25 DE ABRIL DE 2011.

Outorga de autorização para a prestação de serviços de transporte de cargas na navegação interior de percurso longitudinal interestadual e internacional

RESOLUÇÃO Nº 1.558 - ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009, alterada pela RESOLUÇÃO Nº 2025 – ANTAQ, DE 25 DE ABRIL DE 2011.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório por serviço - **Navegação Interior**

Autorização de afretamento de embarcação para operar na navegação interior.

RESOLUÇÃO Nº 1.864 - ANTAQ, DE 4 DE NOVEMBRO DE 2010, alterada pela RESOLUÇÃO Nº 2.160 – ANTAQ, DE 22 DE JULHO DE 2011.

Outorga de autorização para a prestação de serviços de transporte de passageiros, veículos e cargas na navegação interior de travessia

RESOLUÇÃO Nº 1.274 - ANTAQ, DE 3 DE FEVEREIRO DE 2009, alterada pela RESOLUÇÃO Nº 2047 – ANTAQ, DE 1 DE MAIO DE 2011.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Ambiente regulatório & cenário atual

Atender:

- ao crescimento da balança comercial brasileira;
- a demanda por infraestrutura hidroviária e portuária → qualidade e baixo custo;
- a maior atratividade ao capital privado;
- a estabilidade para marco regulatório e segurança jurídica;
- a atração de investimentos externos; e
- ao PNLT (2025) → 13% para 29% da matriz modal.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

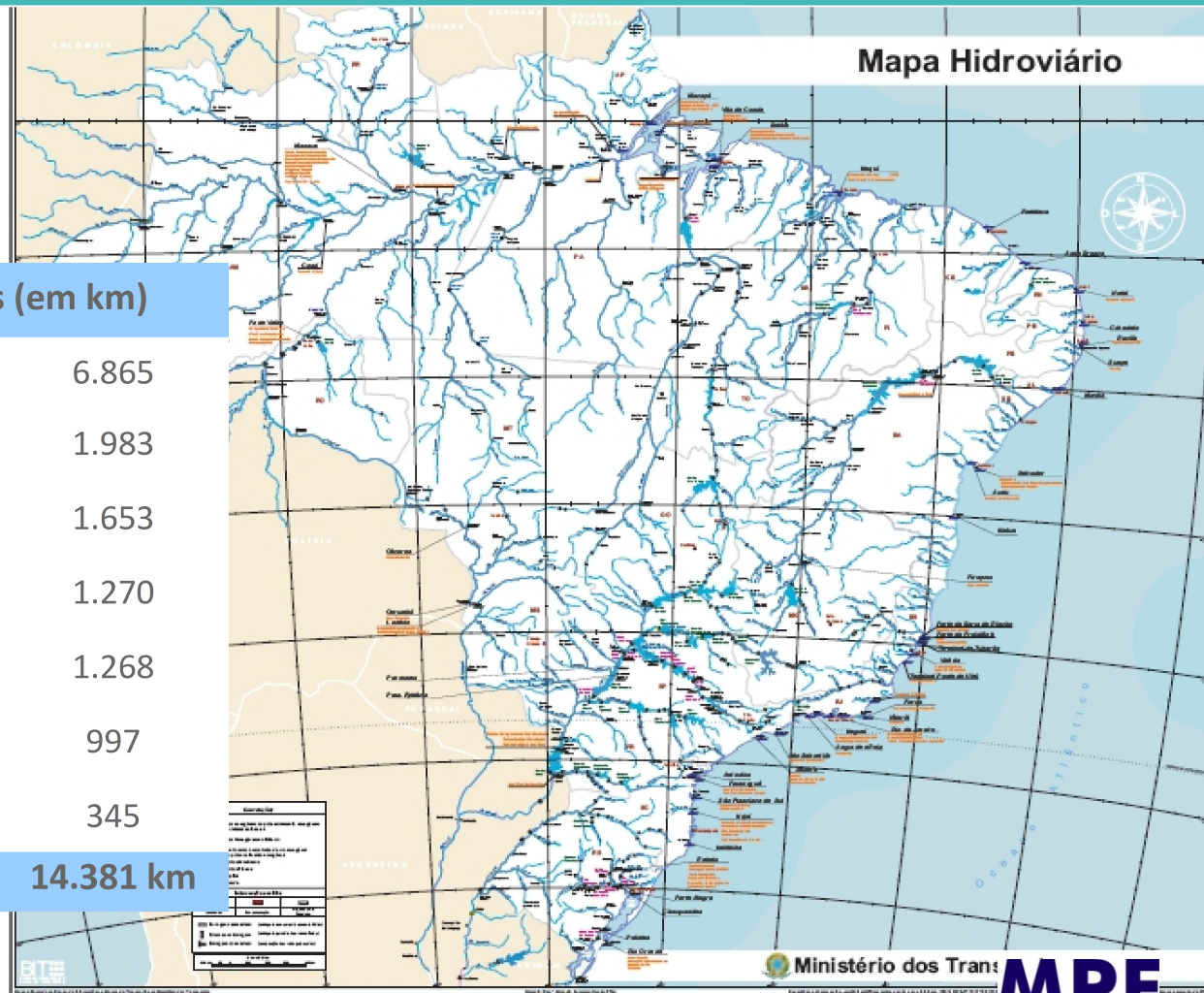
Cenário atual

Área total: 8.514.876 Km²
Litoral: 8.511 Km

Extensão das principais hidrovias (em km)

Hidrovia Solimões-Amazonas	6.865
Hidrovia Tocantins-Araguaia	1.983
Hidrovia Paraná-Tietê	1.653
Hidrovia do Paraguai	1.270
Hidrovia do Madeira	1.268
Hidrovia do Sul	997
Hidrovia do Tapajós	345

Total 14.381 km



TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Cenário atual

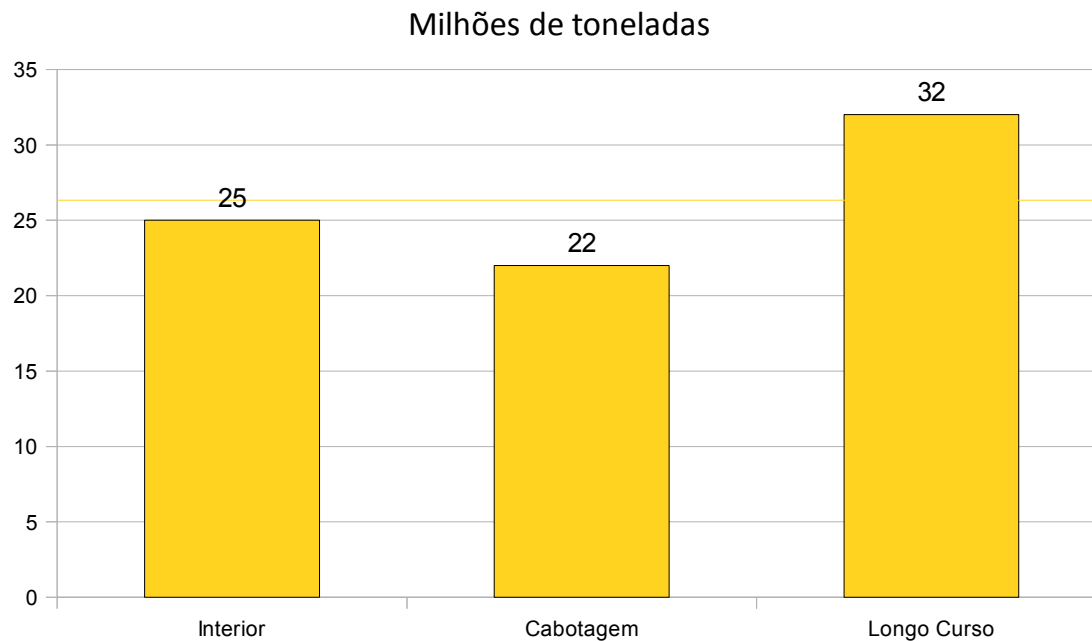
Indicador: quantidade de empresas de navegação autorizadas.

Tipo de navegação	Quantidade de outorgas
Interior longitudinal de carga	98
Interior de travessias	97
Interior de passageiros	57
Longo curso	17
Cabotagem	37
Apoio marítimo	123
Apoio portuário	202
Total	631

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Cenário atual

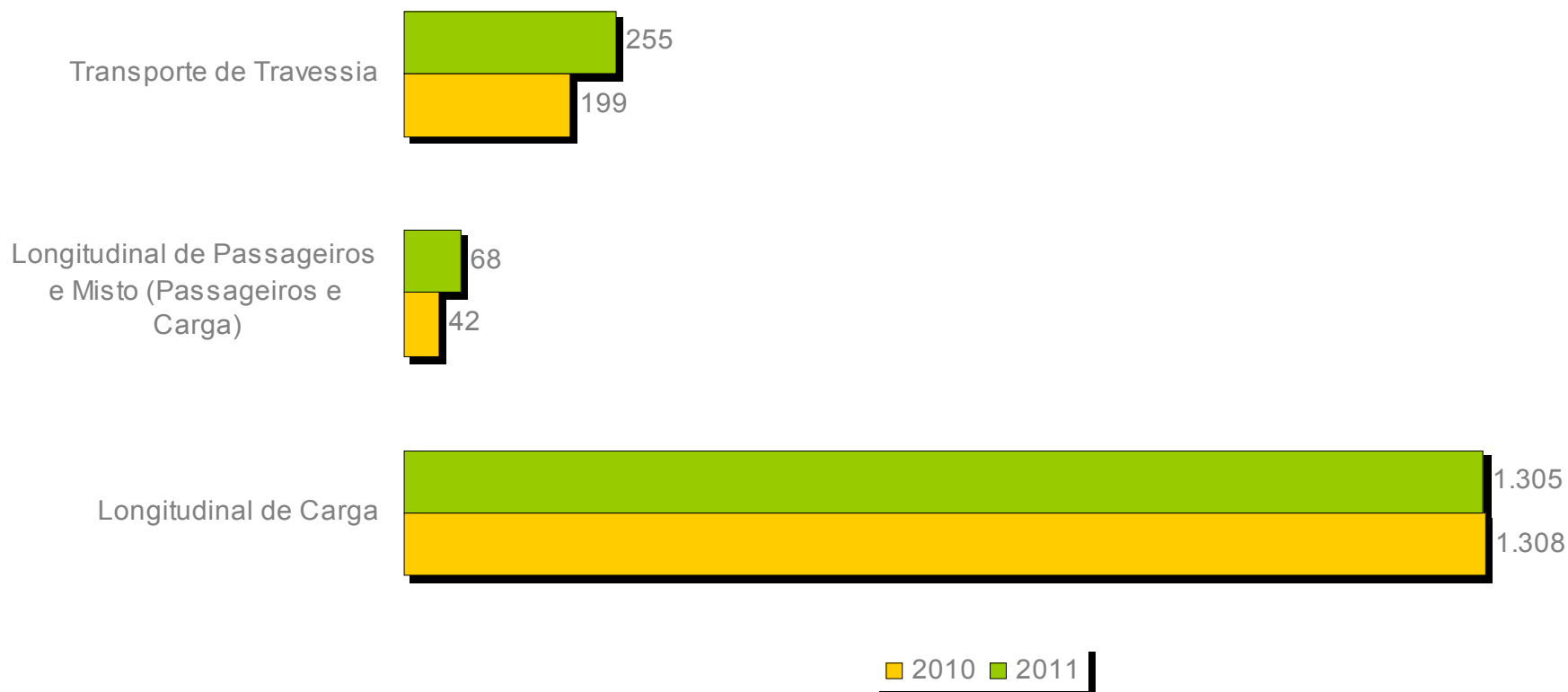
Indicador: volume de carga transportada (vias interiores).



TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Cenário atual

Indicador: número de frota



TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Cenário atual – Navegação de apoio marítimo

Definida pela Lei 9.432, de 1997, art. 2º, VIII:

- apoio logístico a embarcações e instalações em águas territoriais nacionais e na área de concentração econômica, nas atividades de pesquisa e lavra de minerais e hidrocarbonetos.

Indicador: nº de embarcações:

- **473** embarcações nacionais
 - idade média da frota:
2011: 13,8 anos 2009: 18 anos

- **253** embarcações estrangeiras

- Frota supply: classificação dos organismos internacionais difere da marinha do Brasil.
 - **194** embarcações de apoio logístico.
 - 57% estrangeira *versus* 43% brasileira.



AHTS -Anchor Handling Tug Supply Vessels

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Cenário atual – Cabotagem

- Extensa costa marítima com portos e terminais portuários em contínuo processo de modernização e ampliação da capacidade de movimentação de cargas;
- Concentração ao longo da costa dos setores produtivo e consumidor brasileiro;
- Investimentos na infraestrutura de transportes terrestres possibilitando o desenvolvimento do transporte multimodal porta-a-porta;
- Modernização das EBN na prestação de serviços de transporte multimodal com enfoque logístico integrado; e
- Profissionalização da mão de obra

Ex.: RESOLUÇÃO Nº 1731-ANTAQ, DE 22 DE JUNHO DE 2010.
APROVA A CRIAÇÃO DE ITENS PARA OPERAÇÕES DE APOIO
OFFSHORE



PSV - Platform Supply Vessels

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Principais instrumentos

Perspectivas → marco regulatório

Segundo Schäfer*, para que um país cresça os quatro fatores jurídicos (*Rule of Law*) são essenciais:

- 1- Proteção do investidor (PPP);
- 2- *Enforcement* dos contratos (estabilidade jurídica);
- 3- Proteção das corporações (fortalecimento institucional);
- 4- Necessidade de instituições financeiras protegidas (BDNES).

*V Congresso Anual de Direito e Economia, 25/10/2012 – Recife/PE.

Prof. Dr. Hans-bernd Schäfer em palestra “How law and legal reform can affect economic development?”

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Principais instrumentos

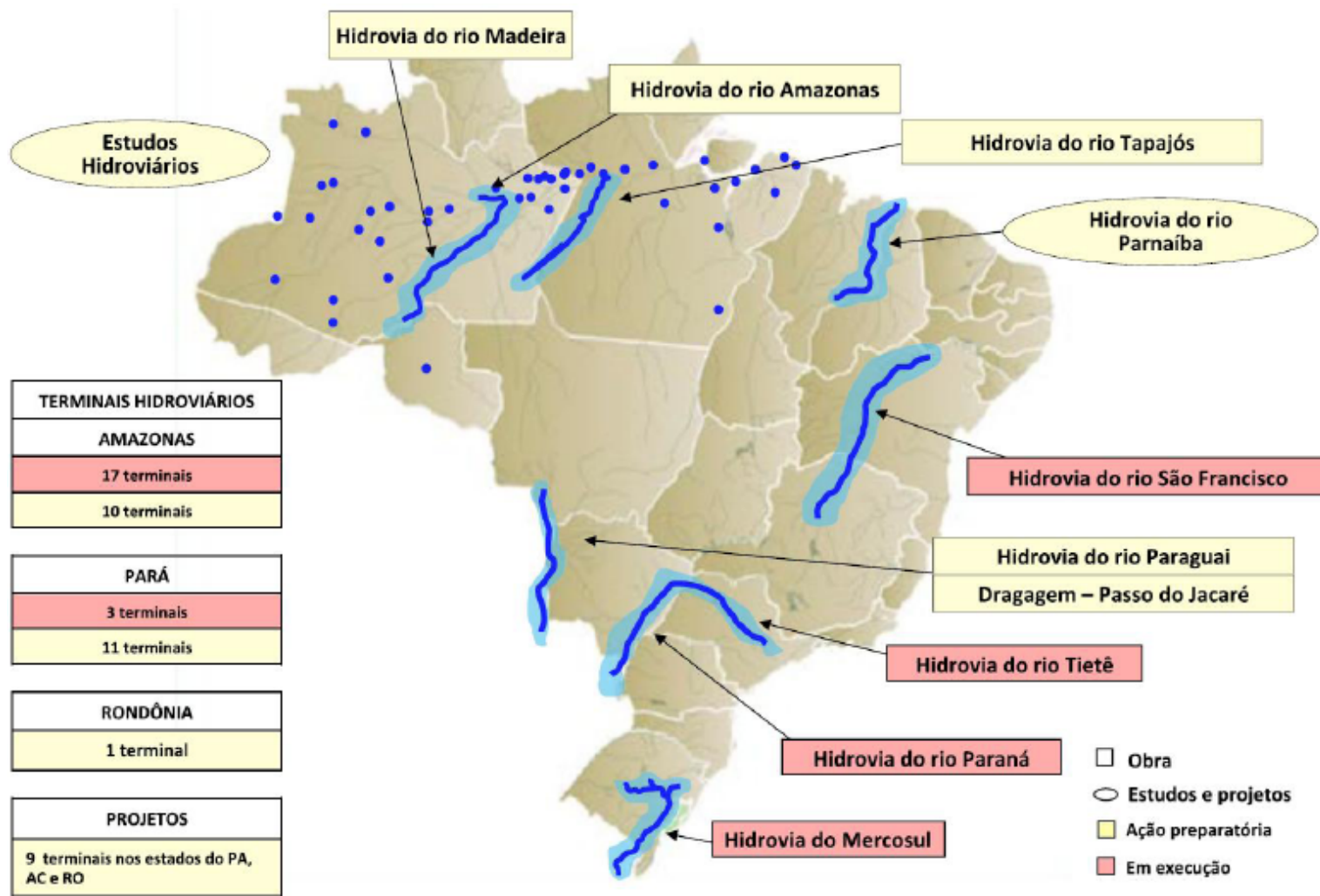
Políticas públicas (**PNLT**) voltadas para:

- Valorização do **planejamento**
 - Planos de Desenvolvimento e Zoneamento - Programas de arrendamento dos portos.
 - Plano Geral de Outorgas Portuário.
 - Plano Geral de Outorgas Hidroviário/PHE: Plano Hidroviário Estratégico.
- Valorização da **integração** multimodal: (Paranaguá-Tietê)
 - PNLT: Plano Nacional de Logística de Transportes.
 - PNIH: Plano Nacional de Integração Hidroviária.
 - PNTH: Política Nacional de Transporte Hidroviário

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Principais instrumentos

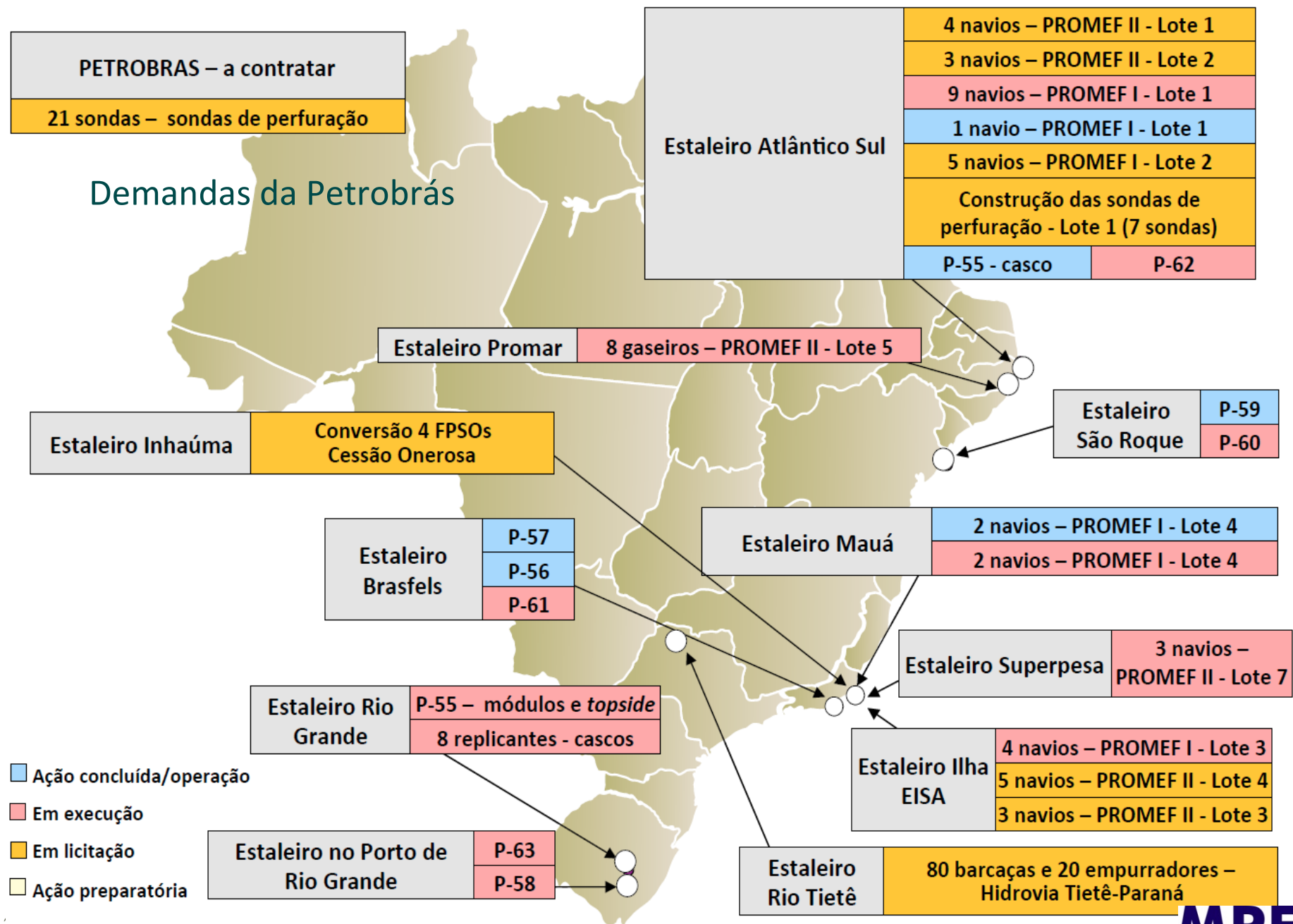
- Realização dos **investimentos** previstos pelo Governo Federal



PETROBRAS – a contratar

21 sondas – sondas de perfuração

Demandas da Petrobrás



554 embarcações e 29 estaleiros

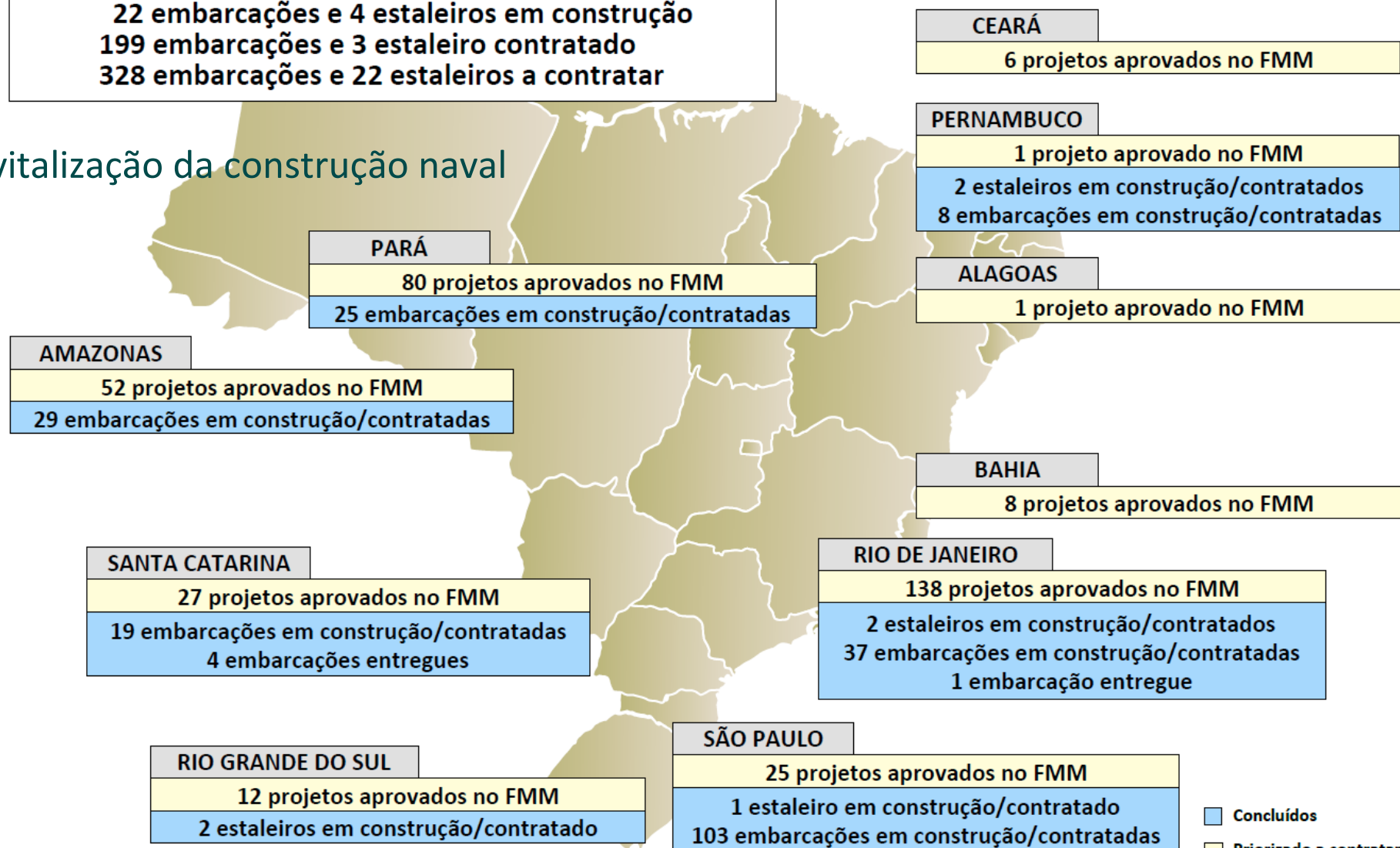
5 embarcações entregues

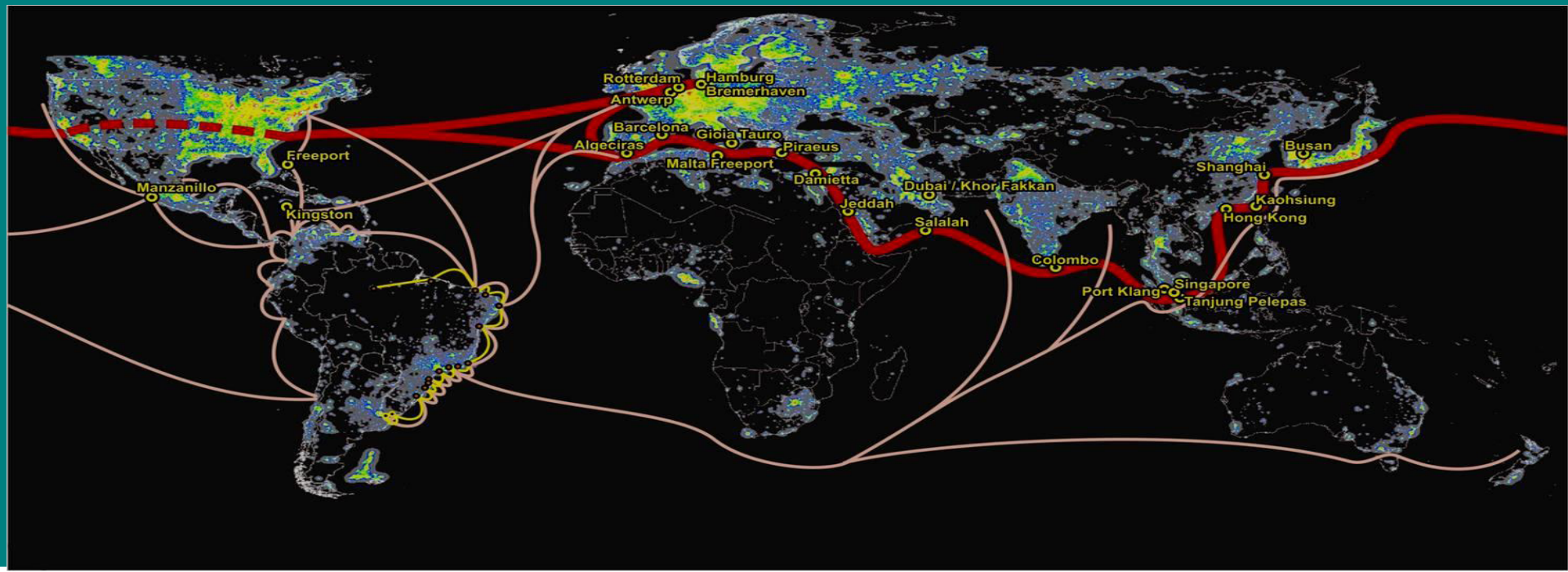
22 embarcações e 4 estaleiros em construção

199 embarcações e 3 estaleiros contratados

328 embarcações e 22 estaleiros a contratar

Revitalização da construção naval





Sistema Portuário

SISTEMA PORTUÁRIO

Marco regulatório

Sumário:

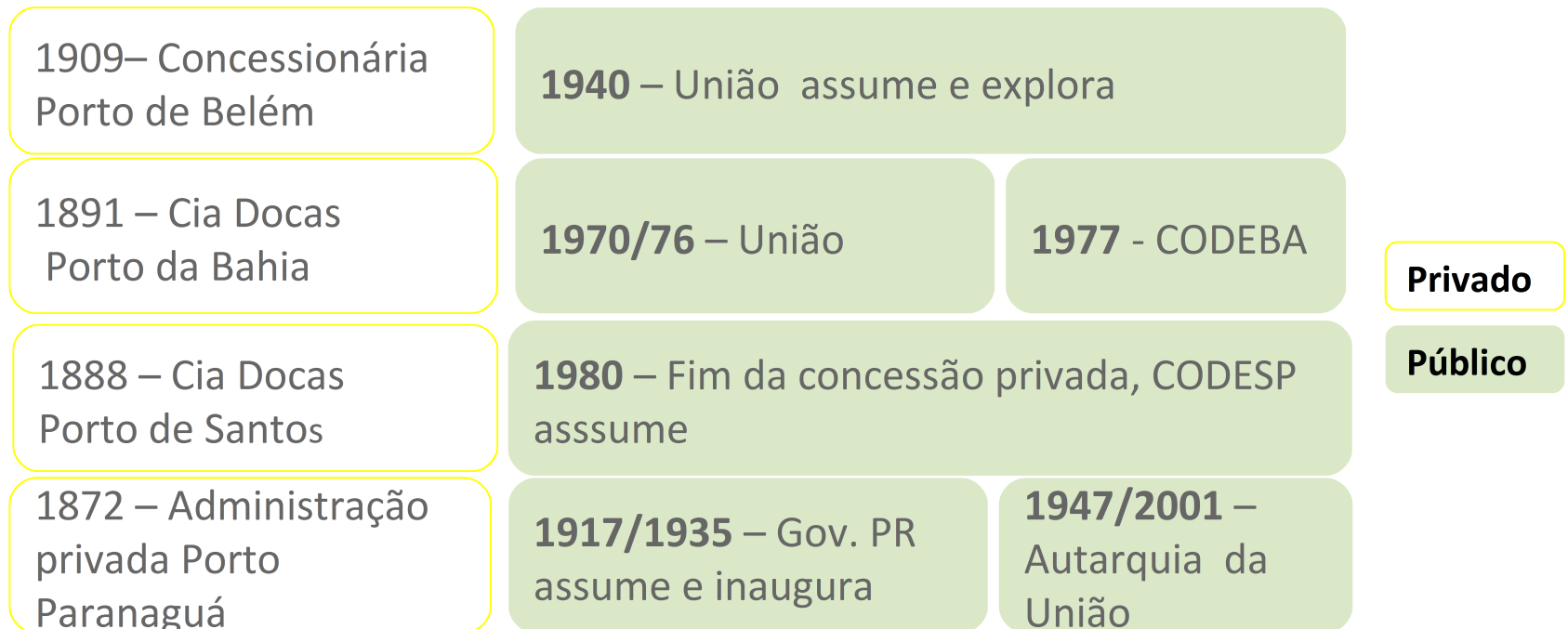
- **Lei nº 8.630/1993 - CAP:** atua com autoridades portuárias no desenvolvimento de atividade, competitividade, proteção ao meio ambiente, formação de preços (serviço e desempenho);
- **Lei nº 8.630/1993 - OGMO:** Órgão Gestor de Mão de Obra (em cada porto, instrumento para administrar (treinamento, remuneração, seleção) e regular mão de obra.

SISTEMA PORTUÁRIO

Marco regulatório

Reestruturação administrativa do Estado - Lei dos Portos nº 8.630/1993:

Dispõe sobre o regime jurídico da exploração dos portos organizados e das instalações portuárias e dá outras providências.



SISTEMA PORTUÁRIO

Marco regulatório – Lei nº 8.630/1993

Construção e desenvolvimento dos portos públicos:

- Desenvolvimento a partir de instalações rudimentares;
 - Poder público.
 - Concessões privadas.
- Administração portuária pública;
- Operação portuária pública;
- Investimento público em infraestrutura, superestrutura e equipamentos;

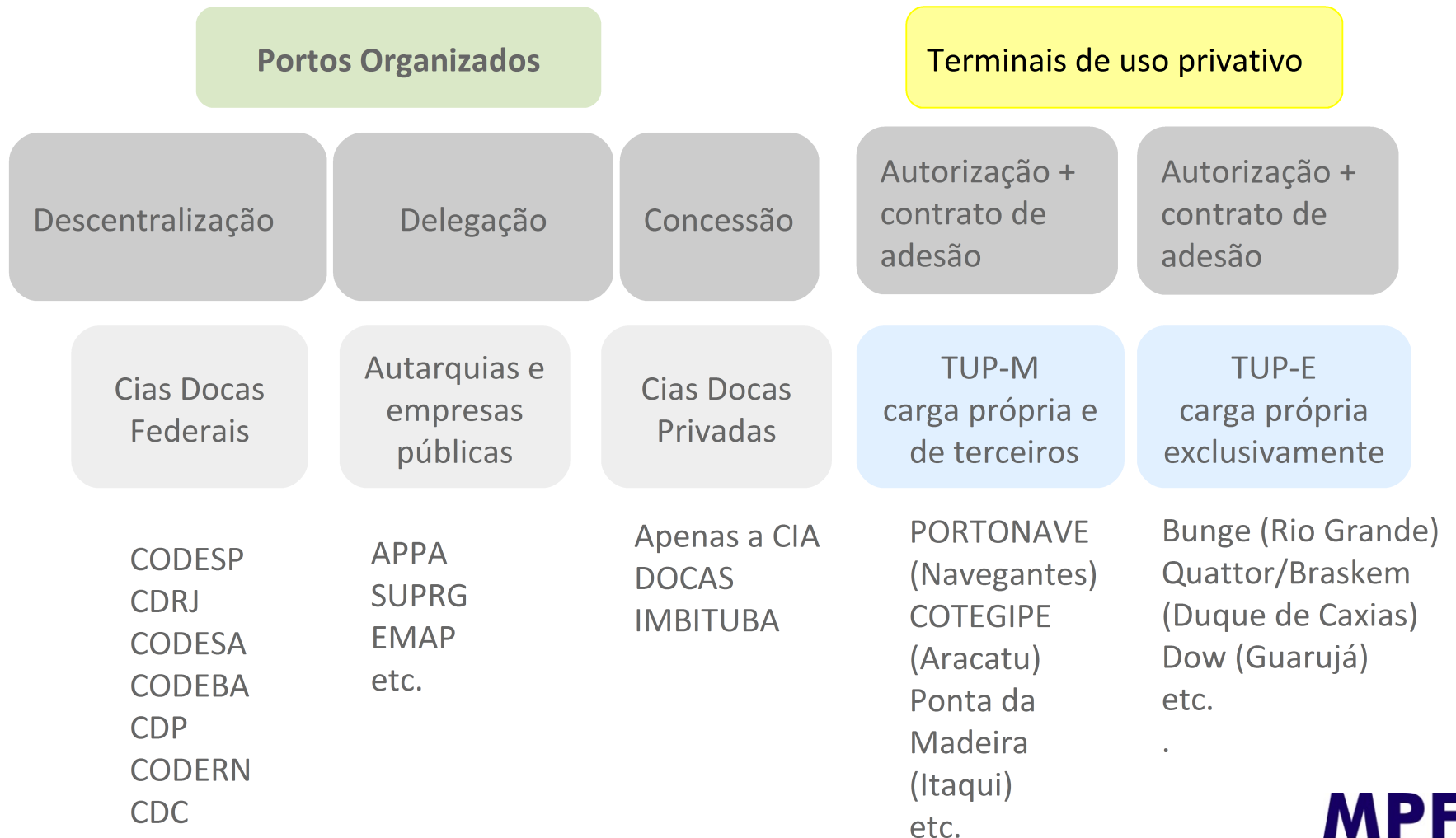
Pré 1993

-
- Separação da áreas de propriedade da união e administração portuária
 - Operação portuária privada (instalação operacional)
 - Arrendamento de terminais a operadores privados (eficiência e produtividade)
 - Terminais públicos – usado por operadores cadastrados.
 - **OGMO** criado para fornecer mão de obra avulsa para as operações portuárias
 - Criação do **CAP**, representa Governo, Operadores, Usuários e trabalhadores

Pós 1993

SISTEMA PORTUÁRIO

Marco regulatório e conceitos fundamentais



SISTEMA PORTUÁRIO

Portos organizados

Portos	Volume 2010 (mil t)	Número de Instalações (1)
Santos	85.401	28
Itaguaí	52.785	5
Paranaguá	34.348	10
Vila do Conde	18.548	6
Rio Grande	16.269	11
Itaqui	12.567	3
São Francisco do Sul	9.532	5
Suaape	8.989	9
...	...	...
Angra dos Reis	102	1
Niterói	73	1
Pelotas	32	1
Manaus	0	1



Fonte: Antaq, 2011 e BNDES, 2012..

SISTEMA PORTUÁRIO

Portos organizados

Lei 8.630/1993

I - Porto Organizado: o construído e aparelhado [...] tráfego e operações portuárias estejam sob a jurisdição de uma autoridade portuária [...]

IV - Área do porto organizado: a compreendida pelas instalações portuárias [...] que devam ser mantidas pela Administração do Porto [...]

Exemplos⁽¹⁾:



Porto de Suape (poligonal contínua)

Fonte: (1) PGO



Porto de Belém e Terminal de Outeiro (poligonal descontínua)

Terminais públicos em operação dentro da área do porto organizado devem:

- Requirir autorização da AP/ ANTAQ para realizar investimentos
- Contratar mão-de-obra avulsa e com vínculo empregatício, preferencialmente, pelo OGMO
- Obedecer regulamento de exploração do porto
- Se terminal público for arrendado:
 - Atender pressupostos de serviço público: isonomia, universalidade, continuidade, etc. (serviço público)
 - Pagar arrendamentos
 - Cumprir garantia mínima de movimentação de carga

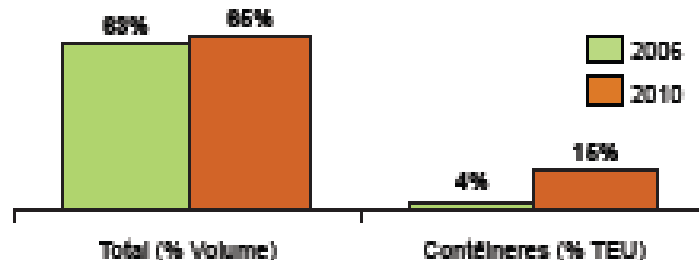
Fonte: Antaq, 2011 e BNDES, 2012..

SISTEMA PORTUÁRIO

TUPs

Movimentação de Cargas nos TUPs

% do Total Brasil



Fonte: Anuário ANTAQ

Exemplos de TUPs

TUP	Empresa	Produtos
CVRD Tubarão	Vale	Minério de Ferro (98%); Manganês (2%)
Madre de Deus	Petrobras	Petróleo e Derivados
Alumar	Alumar	Bauxita (69%); Alumina (18%); Carvão/Coque (6%); Soda Cáustica (5%)
PortoCel	Fibra/Cenibra	Celulose (74%); Madeira (24%)
Blanchini	Blanchini	Soja e Farelo (63%); Óleo de Soja (19%); Trigo (9%); Madeira (9%)
Usiminas	Usiminas	Coque (50%); Siderúrgicos (21%); Minério de Ferro (15%); Carvão (14%)
Portonave	Triunfo/TIL	Contêineres



Fonte: Antaq, 2011 e BNDES, 2012..

SISTEMA PORTUÁRIO

TUPs

TUPs "dentro" de portos organizados

- Rio Grande: Blanchini, Yara Fertilizantes, Ternasa, Bunge
- Paranaguá: Cattalini
- Santos: Cufale, Dow
- Vitória: Prysmian, Vila Velha
- Itajaí: Portonave, Braskame

Exemplos

TUPs próximos a portos organizados

- Vitória: CVRD Tubarão e Praia Mole (Vale)
- Itaqui: Ponta da Madeira (Vale), Alumar
- São Sebastião: Almirante Barroso (Petrobras)
- Angra dos Reis: Almirante Maximiano Fonseca (Petrobras)
- Itaguaí: MBR (Vale); CSA (Thyssen-Krupp)
- Aratu: Madre de Deus, Cotegipe, Dow, Ford
- Manaus: Chibatão, Super Terminals
- Santos: Usiminas, TUF

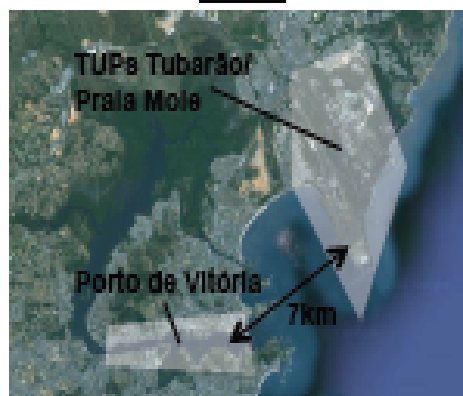
TUPs distantes de portos organizados

- Ponta de Ubu (Anchieta/ES) – 66km de Vitória
- Porto Trombetas (Ortodoxia/PA) – 220km de Santarém
- Almirante Soares Dutra (Tramanda/RS) – 100km de Porto Alegre e 290km de Rio Grande
- Portocel (Barra do Riacho/ES) – 60km de Vitória
- Hermasa (Itacoatiara/AM) – 170km de Manaus

Rio Grande



Vitória



TUP Almirante Soares Dutra (Transpetro)



SISTEMA PORTUÁRIO

Marco Regulatório

Dimensões do setor (em estudo) e implicações do marco regulatório.

Exploração da infraestrutura

Conceitos fundamentais
Modelos de gestão
Diretrizes para exploração de TUP
Aplicação dos diferentes regimes de exploração portuária e alinhamento com planejamento setorial

Mão de Obra – OGMO
Serviços auxiliares
Processos de autorizações e vistorias nos fluxos de navios e cargas
Medidas para desobstrução da zona primária

Eficiência da Operação Portuária

Gestão de Portos Públicos

Papéis e responsabilidades na gestão portuária
Governança das autoridades portuárias
Medidas de eficiência na gestão dos portos públicos
Exploração de terminais arrendados

Competência sobre formulação de políticas e o planejamento setorial
Atuação da Agência Nacional de Transportes Aquaviários
Planejamento Setorial portuário
Organização institucional da gestão hidroviária e portuária fluvial e lacustre

Organização Institucional

SISTEMA PORTUÁRIO

Marco Regulatório

- A delegação de portos a Estados e Municípios ocorrerá mediante convênio (art. 3º da Lei 9277/96), que é um mecanismo previsto na Constituição para a gestão associada de serviços públicos
- A Lei 9.277/1996, regulamentada pelo Decreto 2.184/1997, estabelecem os requisitos dos convênios de delegação de portos

Requisitos dos convênios de delegação	Fundamento normativo
Prazo de até 25 anos, prorrogável por igual período	Art. 1º da Lei 9.277/1996
Estados e Municípios deverão criar uma entidade da Administração indireta para gerir os portos delegados	Art. 4º do Decreto 2.184/1997
Estados e Municípios deverão promover melhoramentos e a modernização do porto	Art. 3º, II, do Decreto 2.184/1997
Cumprir metas de aperfeiçoamento do desempenho operacional e de redução de custos	Art. 3º, III, do Decreto 2.184/1997
Responsabilizar-se pela conservação dos bens do porto	Art. 3º, IV, do Decreto 2.184/1997
Condições para a assunção pelo delegado de passivos e contratos de trabalho do pessoal lotado na administração do porto	Art. 3º, parágrafo único, do Decreto 2.184/1997

- A Lei 9.277/1996 estabelece que a receita auferida pelo Estado ou Município com a cobrança de tarifas portuárias será aplicada em obras complementares, no melhoramento, na ampliação de capacidade e na conservação dos portos

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório por serviço - **Fiscalização**

Fiscalização das autoridades portuárias e dos serviços prestados nos portos públicos

Fiscalizar o cumprimento das normas e instrumentos contratuais firmados no que se refere:

- a) à gestão administrativa e financeira da administração portuária;
- b) à provisão de infraestrutura portuária;
- c) ao controle de bens da união sob a guarda das administrações públicas;
- d) ao regime de ocupação de áreas e instalações portuárias;
- e) às normas de segurança e de proteção ao meio ambiente; e
- f) à prestação do serviço adequado no âmbito dos portos organizados.

TRANSPORTE AQUAVIÁRIO

Marco regulatório por serviço- **Fiscalização**

Fiscalização das demais instalações portuárias (TUP, ETC e IP4).

Fiscalizar o cumprimento das normas e instrumentos contratuais firmados no que se refere:

- a) à manutenção das condições essenciais da outorga;
- b) à prestação do serviço adequado quando da realização de atividade destinada a terceiros;
- c) às normas de segurança e de proteção ao meio ambiente.

Documentos

- a) Relatório de Fiscalização;
- b) Termo de ajustamento de conduta - TAC;
- c) Infração;
- d) Processo Administrativo Contencioso - PAC;
- e) Processo Administrativo Contencioso Simplificado - PAS.

SISTEMA PORTUÁRIO

Marco regulatório por serviço

Outorgas de Autorização para construção, exploração e ampliação de Instalação Portuária Pública de Pequeno Porte (IP4).

RESOLUÇÃO Nº 2.390 - ANTAQ, DE 16 DE FEVEREIRO DE 2012.

Outorgas de Autorização para construção e exploração e ampliação de Terminal de Uso Privativo (TUPs).

RESOLUÇÃO Nº 1.660 - ANTAQ, DE 8 DE ABRIL DE 2010 (Carga) e Nº 1.556-ANTAQ, DE 11 DE DEZEMBRO DE 2009 (Turismo).

Outorgas de Autorização para construção e exploração e ampliação de Estação de Transbordo de Cargas (ETC).

RESOLUÇÃO Nº 1.555 - ANTAQ, DE 3 DE DEZEMBRO DE 2009.

Emissão do termo de liberação de Operação (TLO) e Habilitação ao Tráfego Marítimo Internacional (HTI).

RESOLUÇÃO Nº 1.555/2009, Nº1.556/2009, Nº1.660/2010 e Nº2.390/2012.

SISTEMA PORTUÁRIO

Marco regulatório por serviço

Revisão e reajuste das tarifas das administrações portuárias com apresentação de documentos específicos.

Propostas encaminhadas pelas Administrações dos Portos para aprovação da Antaq com justificativa de acréscimo , variação de custo ou despesas absorvidos por aumento de produtividade ou eficiência operacional

Análise de propostas de incorporação e desincorporação de bens nos portos

RESOLUÇÃO Nº 443- ANTAQ, DE 7 DE JUNHO DE 2005 , ART. 6º, § 4º.

Autoriza exploração de áreas e instalações portuárias sob gestão das administrações portuárias no âmbito dos portos organizados.

RESOLUÇÃO Nº2.240- ANTAQ, DE 4 DE OUTUBRO DE 2011.

SISTEMA PORTUÁRIO

Cenário atual

Brasil e ranking mundial*: **48º** lugar, em infraestrutura portuária - **135º**

Balança comercial:

- exportações: Ásia – 56,9%, EUA, 23% e Europa - 16,8%
- importações: Ásia - 20,3% , EUA - 17,7% e Europa – 13,7%.

Indicador: Volume de carga movimentada.

Tipos de cargas: granel sólido, granel líquido, containerizada e carga geral.

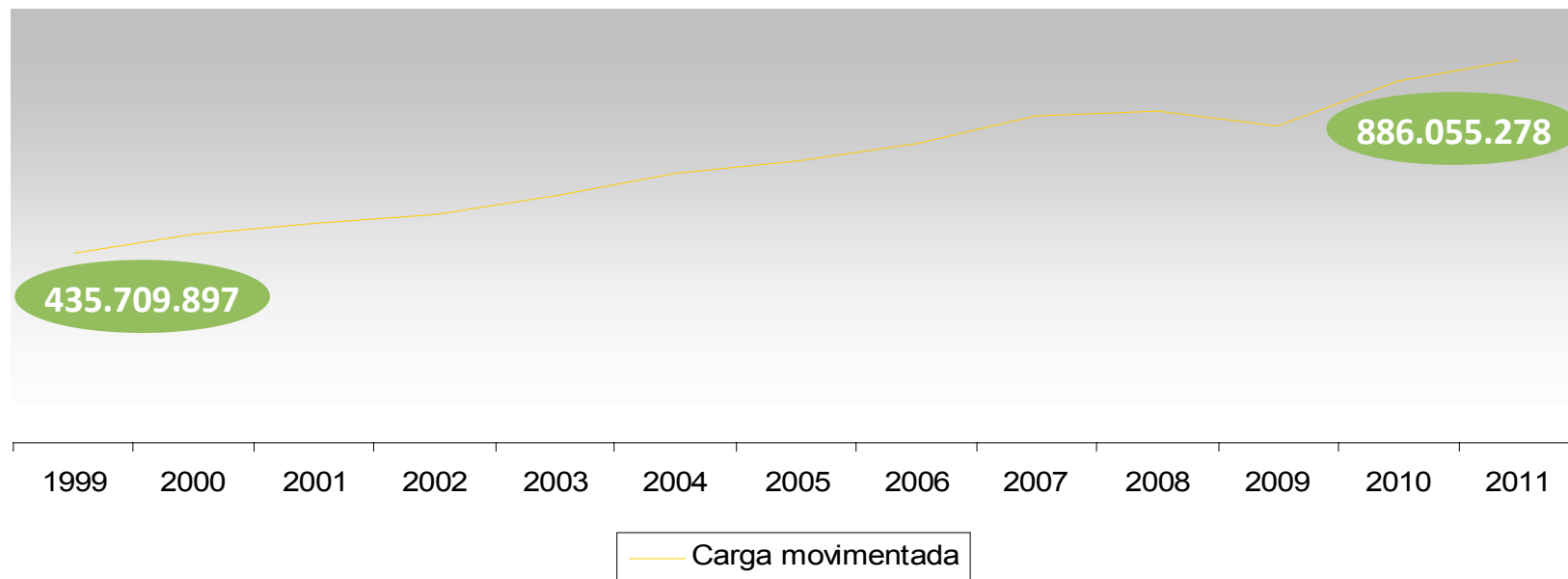


SISTEMA PORTUÁRIO

Cenário atual – em números

Crescimento: 51%, período. 1999 a 2011. As instalações portuárias brasileiras movimentaram mais de 450 milhões de toneladas (portos + TUPs).

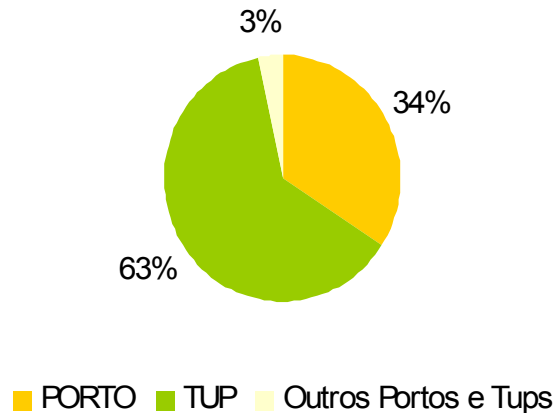
Evolução da carga movimentada (granel sólido e granel líquido)



SISTEMA PORTUÁRIO

Cenário atual

Movimentação total de cargas (granel sólido e granel líquido) nos portos organizados e terminais de uso privativo em porcentagem.

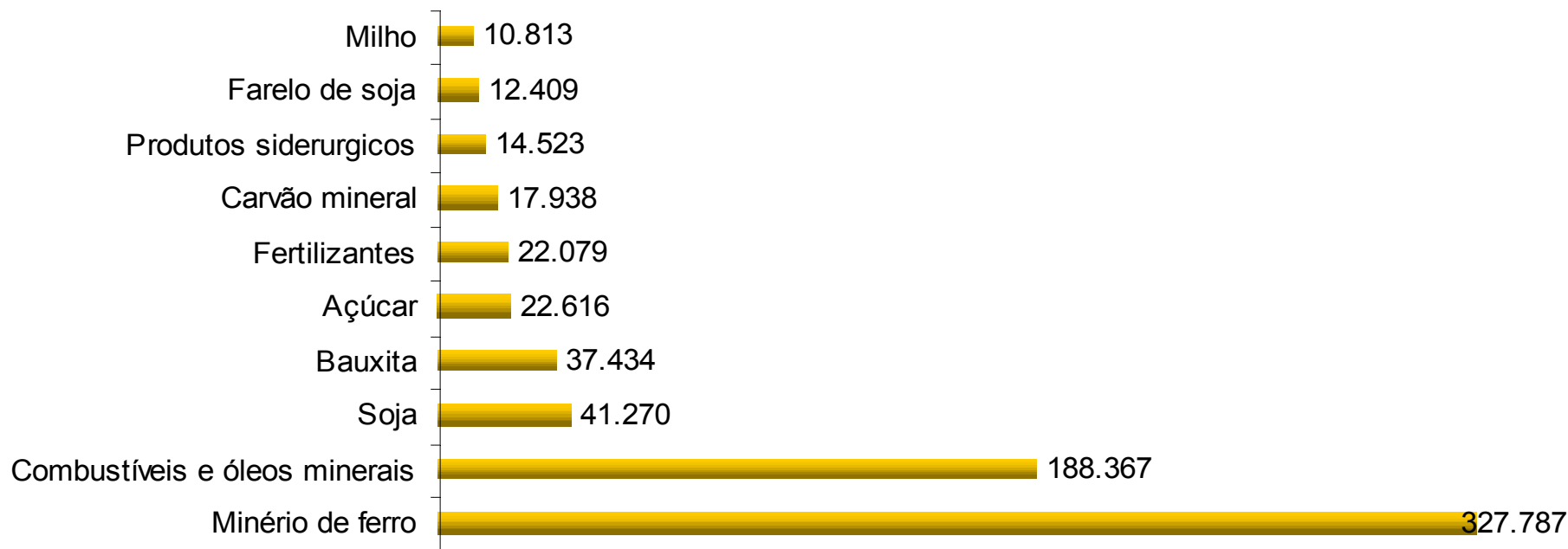


> Dinamismo dos terminais de uso privativo frente aos portos organizados em **2011**.

SISTEMA PORTUÁRIO

Em números

Mercadorias movimentadas nos portos e terminais de uso privativo (em 1000 toneladas)*.



SISTEMA PORTUÁRIO

Cenário atual

Destacam-se as 10 principais instalações portuárias no Brasil por movimentação de cargas.

PORTOS ORGANIZADOS	Participação 100%	TERMINAIS DE USO PRIVATIVO	Participação 100%
SANTOS-SP	28,32%	TUP CVRD TUBARÃO-ES	19,93%
ITAGUAÍ (SEPETIBA)-RJ	19,30%	TUP PONTA DA MADEIRA-MA	18,50%
PARANAGUA-PR	12,31%	TUP ALM. BARROSO-SP	8,99%
RIO GRANDE-RS	5,89%	TUP ALM. MAX FONSECA-RJ	7,02%
VILA DO CONDE-PA	5,48%	TUP MBR-RJ	6,80%
ITAQUI-MA	4,58%	TUP PONTA DE UBU-ES	4,30%
SUAPE-PE	3,62%	TUP MADRE DE DEUS-BA	3,75%
SAO FRANCISCO DO SUL-SC	3,32%	TUP PORTO TROMBETAS-PA	3,24%
VITORIA-ES	2,68%	TUP ALUMAR-MA	2,31%
RIO DE JANEIRO-RJ	2,54%	TUP ALMIRANTE TAMANDARÉ	2,13%

AGENDA SETORIAL DA 3ªCCR/MPF

Ações de acompanhamento e monitoramento

- Governança do setor
- Fiscalização
- Informação estruturada

Atuar para:

- Modernização (reforma regulatória)
- Condições de trabalho (mão de obra)
- Gestão portuária
- Distribuição do espaço físico

AGENDA SETORIAL DA 3ªCCR & ATUAÇÃO DO MPF

Aspectos críticos

Monitorar a Agência, (envio de ofícios):

- Separação da responsabilidade sobre os portos marítimos dos demais modais:
 - Falta de definição consensual entre MT e SEP sobre escopo de atribuições.
 - Falta de atuação prática do CONIT.
- Sobreposição de atividades/esforços duplicados, e do escopo de atuação da ANTAQ com relação a SEP em temas relevantes.

AGENDA SETORIAL DA 3ªCCR & ATUAÇÃO DO MPF

Aspectos críticos

Monitorar a Agência, envio de ofícios para cobrar:

- Programa de incentivo à regularização dos prestados de serviços;
- Critérios de prestação de serviço adequado e bases de aferição do nível de satisfação do usuário (cargas e passageiros);
- Implantação da metodologia de avaliação do impacto regulatório;
- Mecanismos de acompanhamento da efetividade da atividade de fiscalização;
- Lei de acesso à informação, [Lei nº 12.527/2011](#) – Banco de jurisprudência e produções e sistema de ouvidoria da Antaq.

AGENDA SETORIAL DA 3ªCCR & ATUAÇÃO DO MPF

Aspectos críticos

- Profissionalização da gestão das companhias Docas (estatais que atualmente administram os portos) – criação de sociedade de propósito específico. **Quais as vantagens e desvantagens desse sistema?**
- Previsão da concessão de três novos portos a iniciativa privada: Ilhéus, Manaus e Vitória. **Qual o modelo da concessão?**
- Alto custo do combustível marítimo na costa brasileira – (Lei nº 9.432/1997) .
- Frota envelhecida (idade média de 17 anos) **Como incentivar adoção de parâmetro internacional?**
- Rigor para tratar os agentes regulados de modo a reduzir tempo de espera atracado nos portos.

AGENDA SETORIAL DA 3ªCCR & ATUAÇÃO DO MPF

Aspectos críticos

Monitorar o setor sobre:

- Inexistência de um processo de planejamento integrado ao setor de transportes como um todo.
- Excesso de centralização da ANTAQ nos processos de arrendamentos.
- Atuação limitada na regulação econômica (preços / tarifas, acesso / universalidade, etc.).
- Planos gerais de outorgas (marítimo e fluvial) ainda não têm processos consolidados.
- Manutenção de vínculo administrativo ao Ministério dos Transportes, porém com maior parte das atividades se desenvolvendo em conjunto com a SEP (portos marítimos).

Atuação do MPF

Decreto Nº 6.620/2008 – Restringe a criação de novos terminais privados para a movimentação das cargas de terceiros

- Representa barreira de entrada de novos investidores, pois limita a construção de terminais a empresas que tenham carga própria.



Atuação do MPF & TCU

- Irregularidades encontradas pelo TCU, no relatório consolidado sobre a fiscalização de obras (Fiscobras*, 2012):

- **Sobrepço (superfaturamento);**
 - **Licitação irregular;**
 - Falta de projeto básico e falta de projeto executivo;
 - Todo tipo de problema ambiental (pela falta de um projeto de análise de impacto ambiental estratégico);
 - **Falhas na fiscalização;**
 - **Restrições ao caráter competitivo das licitações.**
-
- *Fiscobras é o plano de fiscalização anual que engloba um conjunto de ações do TCU com o objetivo de verificar o processo de execução de obras públicas financiadas total ou parcial com recursos da União.

PONTOS DE ATENÇÃO

- Atualização das normas e leis aplicáveis para transporte de cargas e passageiros, conforme padrões internacionais.
- Profissionalização das administrações portuárias (OGMO).
- Aperfeiçoamento dos Programas de Arrendamento de Terras (invasões de famílias no porto de Santos).
- Planejamento para o fomento de regiões desfavorecidas (PNLT)
- Melhoria da fiscalização e dos contratos de outorgas pela Antaq (contratos antes e depois da L.8.630/93)
- Planejamento da relação transporte (navegação) *versus* energia (hidrelétricas). (eclusas ou barragens)

PONTOS DE ATENÇÃO

- [ADI 929/DF](#) – Serviço Público sem licitação; Questionou diversos aspectos da Lei dos Portos, principalmente nos aspectos trabalhistas. ADI entende ato inconstitucional a movimentação de cargas de terceiros pois estaria sendo prestado serviço público sem licitação.
- [ADPF 139](#) – Autorização sem comprovação de carga própria. ABRATEC o ato é inconstitucional porque afasta esses terminais do regime constitucional de prestação de serviços públicos, que exige licitação pública.
 - [Acórdão 554/2011](#) – Plenário do TCU – Autorização sem comprovação de carga própria. TCU ainda não decidiu em caráter definitivo, sobre o caráter de movimentação de cargas de terceiros

PONTOS DE ATENÇÃO

- **Meio ambiente** - Resolução nº 2.650/2012 - aprova os instrumentos de acompanhamento e controle de gestão ambiental em instalações portuárias.
- **Trabalhista** - Decretos nº 6.964 e nº 6.975, que instituem o Acordo sobre Residência para Nacionais dos Estados Partes do Mercosul e Estados Associados.

“O ambiente regulatório ideal passa pelo crescimento do mercado, demanda por infraestrutura portuária com serviços de qualidade e baixo custo, estabilidade jurídica, afim de atrair o capital privado para oferta destes serviços e investimentos.”

André Arruda – Antaq/Audiência Pública, 30/10/2012

SISTEMA PORTUÁRIO

Cenário futuro – Estudo BNDES

Os 16 principais complexos portuários



- Os critérios para delegação poderia ser diversos: tamanho do porto, importância econômica, abrangência da área de influência, entre outros
- A priori, pretende-se considerar um critério que pondere a relevância de um porto para os diferentes estados de origem/destino das cargas movimentadas:

- Origem das cargas movimentadas pelo porto – mais de 50% da carga vem de outros estados? ou
- O porto tem relevância para movimentação de carga de outros estados – o porto tem relevância maior que 25% da carga de outro estado?

• A análise deve levar em conta tanto aspectos históricos quanto a perspectiva de demanda futura – processo iterativo, eliminando-se restrições de capacidade e considerando-se fluxos logísticos

SISTEMA PORTUÁRIO

Cenário futuro – Estudo BNDES (PPPs)

Vínculo	Tipo	AP	Participação da União
Governo Federal (SEP)	Sociedade de Economia Mista	CDP - Companhia Docas do Pará	100%
		CDC - Companhia Docas do Ceará	99,70%
		CODERN - Cia Docas do Rio Grande do Norte	99,99%
		CODEBA - Companhia Docas do Estado da Bahia	97,95%
		CODESA - Companhia Docas do Espírito Santo	99,45%
		CDRJ - Companhia Docas do Rio de Janeiro	99,99%
		CODESP - Companhia Docas do Estado de São Paulo	99,98%
Governo Estadual	Sociedade de Economia Mista	Porto do Recife S.A.	
		Companhia Docas de São Sebastião	
	Autarquia Estadual	SNPH – Superint. Estadual de Navegação, Portos e Hidrovias	
		Companhia Docas da Paraíba	
		APPA - Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina	
		APSFS - Administração Portuária de São Francisco do Sul	
		Superintendência de Portos e Hidrovias	
		SUPRG - Superintendência do Porto de Rio Grande	
	Empresa Pública	EMAP - Empresa Maranhense de Administração Portuária	
		Suape Complexo Industrial Portuário	
Prefeitura Municipal	Autarquia Municipal	Superintendência do Porto de Itajaí	
	Empresa Pública	Companhia Docas de Santana	
	Soc. de Econ. Mista	COMAP - Companhia Municipal de Administração Portuária	
Iniciativa privada	Sociedade Anônima	CDI - Companhia Docas de Imbituba	

Muito obrigado!