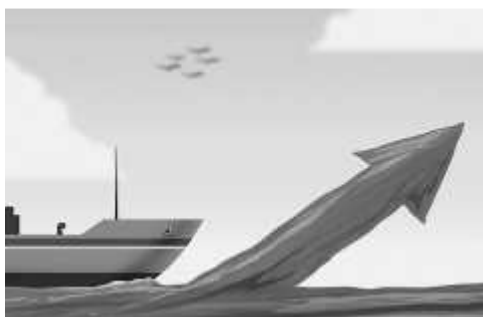
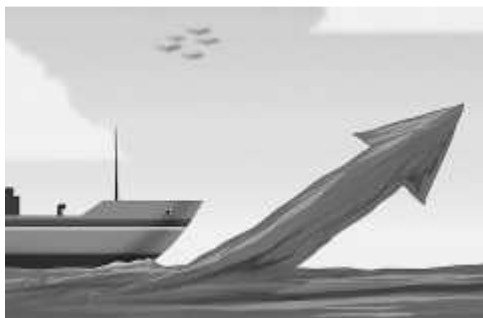


Reforma portuária e competitividade

- Compartilhar:

-
-

Por **Oswaldo Agripino de Castro Junior**



Aguardada com ansiedade há vários meses e elaborada sem transparência e maior participação dos usuários dos portos, governos estaduais e municipais, academia ou a realização de audiência pública pela Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq), a reforma portuária proposta pela nº MP 595, de 2012, o Decreto nº 7.680, de 2012, - que cria Comissão Nacional para assuntos de Praticagem - e o Decreto nº 7.681 que prevê a elaboração da Comissão Nacional das Autoridades nos Portos (Conaportos) merece atenção.

Essa MP já recebeu quase 650 emendas de parlamentares. Acredita-se que, na fase que inicia, sejam priorizados a meritocracia, a competitividade, a garantia dos contratos, a defesa da concorrência e a proteção dos usuários/consumidores.

Ademais, não basta criar uma nova lei, é preciso que a Secretaria Especial de Portos (SEP) e a Antaq façam com que a mesma saia do papel, a fim de que não se repitam os mesmos problemas de ineficácia da Lei dos Portos.

Na estrutura portuária revogada, o órgão mais relevante é o Conselho de Autoridade Portuária (CAP) que, na Medida Provisória 595 foi assim tratado: "Art. 16. Será instituído em cada porto organizado um conselho de autoridade portuária, órgão consultivo da administração do porto. Parágrafo único. O regulamento disporá sobre as atribuições, o funcionamento e a composição dos

conselhos de autoridade portuária, assegurada a participação de representantes da classe empresarial, dos trabalhadores portuários e do Poder Público."

Como visto, o CAP, que era deliberativo, passa a ser consultivo, mas na MP 595 não há prazo para criação do regulamento, nem competências, o que gerará insegurança jurídica. Além disso, é possível a sobreposição das competências do CAP com as comissões locais, criadas pelo Decreto nº 7.681, integradas por representantes de sete órgãos intervenientes.

O Congresso, contudo, não cochilou e, por meio das emendas 205, 246, 319 e 555, praticamente inseriu as competências e a composição do CAP da Lei dos Portos. É no CAP e na Antaq, por meio da organização dos usuários dos portos, que ainda é débil no Brasil (quase inexistente), exceto a exercida pela Usuport na Bahia, que devem ocorrer os questionamentos dos usuários dos preços de praticagem, demurrage abusiva de contêineres, frete e outras tarifas, como THC2 e armazenagem.

Não basta criar uma nova lei, é preciso não repetir os mesmos problemas

Num setor em que a regulação não é feita adequadamente pelo Estado, o mercado dita as regras e pode capturar o CAP, tornando-o refém do interesse privado. Uma das formas de atingir a competitividade é reduzir os preços predatórios cobrados pelos prestadores de serviços, que aumentam quando há oligopólios/cartéis, tal como ocorre em parte do transporte marítimo internacional.

Na atividade portuária não é diferente, porque a competitividade tem relação direta com a qualidade do seu ambiente institucional regulador como, por exemplo, a concorrência entre os agentes econômicos e a modicidade das tarifas.

Assim, são relevantes as competências do CAP do art. 30 da Lei dos Portos, especialmente as dos incisos adiante, bem como parágrafo 2º. O Art. 30 diz que será instituído, em cada porto organizado ou no âmbito de cada concessão, um Conselho de Autoridade Portuária. O parágrafo 1º prevê que compete ao CAP: "IV - promover a racionalização e a otimização do uso das instalações portuárias; V - fomentar a ação industrial e comercial do porto; VIII - homologar os valores das tarifas portuárias; XIII - estimular a competitividade; XVI - pronunciar-se sobre outros assuntos de interesse do porto". Já o parágrafo 2º diz que compete, ainda, ao CAP estabelecer normas visando o aumento da produtividade e a redução dos custos das operações portuárias, especialmente as de contêineres e do sistema roll-on-roll-off. (...)".

É fundamental, ainda, que a presidência do CAP ocorra por rodízio, com um mandato de cada classe, e que todos os conselheiros sejam portadores de certificado de capacitação, com carga de no mínimo 40 h/a em disciplinas relacionadas à atividade portuária, outorgado pela SEP ou Antaq, que comprove a sua qualificação para exercer essa relevante função pública.

Dentre outros problemas envolvendo tarifas abusivas, um exemplo de externalidade negativa que poderia ser evitada com regulação eficaz do CAP na

fiscalização e sanção das atividades portuárias, é a cobrança da armazenagem pátio de 0,41 % ad valorem pelo período de até 15 dias ou 0,32 % - até 10 dias - por alguns terminais.

Essa tarifa, a pedido do Ministério Público Federal (MPF) em ação civil pública, foi declarada ilegal pelo Tribunal Regional Federal (TRF) da 4ª região da seguinte forma: "É abusiva a cobrança de 'tarifa de armazenagem de carga de 15 dias' por parte da empresa que explora serviço portuário em regime de concessão ou permissão, pois não se pode cobrar por um serviço que não foi prestado. (...)5. Os valores cobrados indevidamente devem ser restituídos ou compensados". Em que pese o STJ ter mantido o entendimento do julgado acima (REsp 1.181.643), houve RE para o STF. Segundo o MPF no caso acima, vários terminais cobram tarifa semelhante.

Por fim, espera-se que, para aperfeiçoarem a MP 595, os usuários do setor se organizem efetivamente e cobrem dos parlamentares, da SEP e da Antaq, a valorização do CAP, a fim que este atue com eficácia na busca da competitividade desejada.

Osvaldo Agripino de Castro Junior é sócio do J Haroldo & Agripino Consultoria Jurídica, pós-doutor em regulação de Transportes - Harvard University

Este artigo reflete as opiniões do autor, e não do jornal Valor Econômico. O jornal não se responsabiliza e nem pode ser responsabilizado pelas informações acima ou por prejuízos de qualquer natureza em decorrência do uso dessas informações

© 2000 – 2012. Todos os direitos reservados ao Valor Econômico S.A. . Verifique nossos Termos de Uso em <http://www.valor.com.br/termos-de-uso>. Este material não pode ser publicado, reescrito, redistribuído ou transmitido por broadcast sem autorização do Valor Econômico.

Leia mais em:

<http://www.valor.com.br/brasil/2986734/reforma-portuaria-e-competitividade#ixzz2JqukdOsL>