



MPV 595: principais mudanças introduzidas no setor portuário e ajustes necessários para garantir o aumento da competitividade brasileira

O transporte marítimo é a principal via do comércio internacional, tendo respondido em 2012 por 90% do volume (9 bilhões de toneladas) e 50% do valor (US\$ 9,1 trilhões) das transações, segundo dados da Organização Mundial do Comércio. No Brasil o setor movimentou em 2012 um total de 652 milhões de toneladas, equivalente a 95% do volume nacional, atingindo US\$ 371 bilhões ou 80% do valor transacionado, segundo o Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC).

Apesar de sua importância, o setor portuário brasileiro registra baixíssimos índices de competitividade. Devido ao tempo médio de 5,5 dias no desembarço de carga com inspeção física, contra a média mundial de 3 dias, o Brasil está entre as piores colocações do mundo no ranking de eficiência portuária do Banco Mundial – 106ª posição entre 118 países. No ranking de qualidade da infraestrutura do Fórum Econômico Mundial, o Brasil ocupa a posição número 135 entre 142 países.

Buscando mudar este quadro e modernizar o sistema¹, de forma a agilizar e reduzir o custo do frete e o tempo médio de carga e descarga, com o objetivo de aumentar a competitividade do setor, o governo federal editou, em 06 de dezembro de 2012, a Medida Provisória nº 595, que substitui a Lei dos Portos (8.630/93). A MP traz profundas mudanças na legislação portuária, a saber:

- Autoridades portuárias locais perdem a maior parte da sua autonomia e liberdade de firmar contratos, com o poder político e jurídico no setor portuário passando a ser centralizado na Secretaria Especial de Portos e na Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq).
- Os Conselhos de Autoridades Portuárias se tornam órgãos consultivos e seus posicionamentos não precisarão ser considerados nas decisões da autoridade portuária (Comissão Nacional das Autoridades nos Portos – CONAPORTOS, formadas exclusivamente por órgãos do governo).
- Concessões e contratos de terminais, com prazo de 25 anos prorrogáveis por mais 25, serão obtidos por quem cobrar o menor preço para transportar a maior quantidade de carga, acabando com a cobrança de outorga.
- Não há mais distinção entre terminais de uso público e de uso privativo, acabando os conceitos de "carga própria" e "carga de terceiros". O que diferencia os terminais é a localização, dentro ou fora dos limites de um "porto organizado".
- Dentro dos limites da área do porto organizado somente podem existir terminais arrendados (por meio de licitação pública) ou explorados mediante concessão do porto como um todo. Os terminais privados existentes atualmente dentro de portos organizados "terão assegurada a continuidade das suas atividades", segundo o texto da MP 595, mas terão os contratos adaptados à nova legislação.
- A autorização para terminais portuários fora da área do porto organizado, que poderão movimentar cargas próprias ou de terceiros, sem limitações, não ocorrerá através de licitação. A

¹ O sistema portuário brasileiro é formado por 34 portos públicos, sendo que 16 têm sua operação concedida à administrações estaduais e municipais e 18 são administrados por sete Companhias Docas Federais (sociedades de economia mista, cujo acionista majoritário é o Governo Federal, ligadas diretamente à Secretaria de Portos – SEP). Complementam o sistema 102 Terminais de Uso Privativo (TUP).



empresa interessada em explorar uma área deve apresentar pedido de autorização, que será levado a consulta pública. Havendo outros interessados na mesma área será realizado um processo seletivo simplificado.

- g. Fim da regra pela qual os terminais dentro de portos organizados, e mesmo alguns fora destas áreas, são obrigados a contratar trabalhadores avulsos, sem vínculos empregatícios. Os terminais sob regime de autorização (localizados fora do porto organizado) poderão contratar trabalhadores "com carteira assinada".
- h. O trabalho portuário poderá ser realizado nos portos organizados por trabalhadores com vínculo empregatício por prazo indeterminado selecionados "exclusivamente dentre trabalhadores portuários avulsos registrados" ou por trabalhadores portuários avulsos contratados via OGMO (Órgão de Gestão de Mão de obra). Atualmente as escalas de trabalho nos terminais são gerenciadas pelo OGMO, que aloca os trabalhadores de acordo com as necessidades de operação de cada navio, por tarefa, de acordo com a ordem de chegada.
- i. Alegando falta de embasamento jurídico para prorrogar contratos de terminais concedidos e arrendados antes da Lei dos Portos e adequados à nova legislação, no que concerne a valores e prazos, o governo decidiu pela relicitação.
- j. Os contratos de arrendamento em vigor na data de sua publicação (07 de dezembro de 2012) permanecem vigentes pelos prazos neles estabelecidos, devendo ser licitados com antecedência mínima de 12 meses, contados da data de seu término. Haverá prorrogação se o prazo remanescente for inferior a 18 meses ou estiver vencido, sendo que este mecanismo está condicionado à revisão dos valores e ao estabelecimento de novas obrigações de movimentação mínima e investimentos.

Muitas destas mudanças vêm sendo pedidas há muito tempo pela indústria e darão um grande impulso na competitividade do setor, como o fim da distinção de cargas próprias e de terceiros, o fim da cobrança de outorga e a liberdade para que terminais fora do porto organizado possam contratar trabalhadores com carteira assinada. Porém, algumas medidas precisam ser aprimoradas para garantir o desejado ganho de eficiência no setor. Dentre estas, as mais importantes para a indústria são:

- **Manter o poder deliberativo dos Conselhos de Autoridades Portuárias (CAP), considerados o maior avanço no campo da gestão portuária no Brasil, introduzido pela Lei dos Portos. Formados por representantes do poder público, dos operadores, dos trabalhadores portuários e dos usuários, os Conselhos de Autoridades Portuárias detinham a competência de, entre outros pontos, baixar o Regulamento de Exploração do porto; homologar o horário de funcionamento; fomentar a ação industrial e comercial; zelar pelo cumprimento das normas de defesa da concorrência; desenvolver mecanismos para atração de cargas; homologar os valores das tarifas portuárias; 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"; e instituir Centros de Treinamento Profissional destinados à formação e aperfeiçoamento de pessoal para o desempenho de cargos e o exercício de funções e ocupações peculiares às operações portuárias e suas atividades correlatas. Além de suas funções, o CAP atuava como mediador dos conflitos portuários e é apontado como principal responsável pelo fim das greves de portuários.**

Com a mudança de competência introduzida pela MP, no artigo 16, acaba o regime de gestão compartilhada nos portos, estabelecendo a centralização da gestão do sistema portuário brasileiro na Agência Nacional dos Transportes Aquaviários (Antaq), subordinada à Secretaria Especial de Portos (SEP).



- **Aplicar aos terminais cujos contratos de concessão e arrendamento foram assinados antes da Lei dos Portos as mesmas regras de prorrogação aplicadas aos contratos posteriores a 1993. Pelo menos 50 contratos se encontram nesta situação e, diante da decisão, suspenderam investimentos já planejados no valor de R\$ 10,5 bilhões.**

Com base em um parecer da Advocacia-Geral da União de julho de 2011, no qual era admitida a possibilidade dos contratos serem prorrogados pelo prazo máximo igual ao originalmente pactuado (com o intuito de equipará-los à lei e mitigar as diferenças em relação aos contratos pós-1993), a Agência Nacional dos Transportes Aquaviários elaborou minuta de resolução para regular as prorrogações. Ressalta-se que esta medida atingiria apenas concessões ainda vigentes e cujos contratos tenham cláusula permitindo a renovação.

- **Antecipar a renovação dos contratos dos de arrendamento de terminais de contêineres em portos públicos, celebrados após a Lei dos Portos, e que têm 25 anos de duração.**

A quase totalidade destes contratos vencerá no intervalo de 10 anos. A antecipação objetiva estabelecer a equidade entre os contratos atuais e os novos, sendo sua adoção condicionada à antecipação de investimentos necessários para a ampliação de berços e pontos de apoio para receber navios de maior calado e capacidade, atendendo ainda as condições estabelecidas na MP no que tange a movimentação e preço.

- **Inserir na MP a figura dos chamados “terminais-indústria”, que são instalações localizadas em portos de empresas, utilizados exclusivamente para movimentar cargas próprias, sendo a indústria dependente destas instalações para escoar sua produção. Mesmo em se tratando de uma instalação com características específicas, com objetivo de atender apenas à indústria que a construir, estes terminais são obrigados, pela MP, a passar pelo processo de chamada pública.**

Considerando a especificidade da instalação, estando em área pertencente à indústria, que fará uso exclusivo na movimentação de carga própria, sem concorrer com o sistema portuário pela movimentação de outras cargas, a construção destas instalações podem ser autorizadas diretamente pela Antaq. Havendo, no futuro, interesse em seu uso para movimentar carga de terceiro, respeitando a especificidade na infraestrutura, a instalação portuária reverteria ao governo e passaria pelo processo de licitação, conforme previsto na MP.

De fato, é inequívoco que a MP 595 trouxe avanços importantes. Porém, precisa ser aprimorada para melhor atender ao seu propósito, que é aumentar a competitividade do setor, essencial para o Brasil. Além disso, deixou de fora alguns pontos cruciais, como o funcionamento 24 horas dos órgãos anuentes, vital para reduzir a burocracia, aumentar a agilidade na liberação das cargas e a competitividade do setor. Com os ajustes adequados, a MP 595 pode ser o instrumento que levará o Brasil a sair do grupo de países com piores infraestruturas e qualidade dos serviços portuários do mundo.

EXPEDIENTE: Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro (FIRJAN) - Av. Graça Aranha, 01 CEP: 20030-002 - Rio de Janeiro.

Presidente: Eduardo Eugenio Gouvêa Vieira; **Diretor Geral do Sistema FIRJAN:** Augusto Franco Alencar; **Diretora de Desenvolvimento Econômico e Associativo:** Luciana de Sá; **Gerente de Competitividade Industrial e Investimentos:** Cristiano Prado; **Equipe técnica:** Ana Thereza Carvalho Costa, André August Souza Herzog, Antônio Alves de Oliveira Junior, Júlia Nicolau Butter, Lívia Cecília Barbosa Gonçalves Machado, Riley Rodrigues de Oliveira e Tatiana Lauria Vieira da Silva.

Sugestões e Informações: tel. (21) 2563-4196, e-mail: competitividade@firjan.org.br