

CONTRATAÇÃO DE MÃO-DE-OBRA PORTUÁRIA.

Ratificando os avanços alcançados na relação capital-trabalho pela Lei dos Portos de 1993, o novo marco regulatório dos portos assegura total autonomia às administrações dos terminais portuários privados sobre a contratação de mão-de-obra portuária avulsa, o que garante eficiência na operação e competitividade no desenvolvimento da atividade portuária. Embora este tema esteja pacificado no âmbito da nova legislação, mas considerando as recentes manifestações que se contrapõem aos avanços trazidos pela Lei 12.815, de 2013, a ATP ressalta a importância da manutenção da ampla liberdade sobre a gestão do trabalho portuário pelas administrações portuárias privadas.

CONSELHOS DE AUTORIDADE PORTUÁRIA - CAP.

Criados pela Lei dos Portos de 1993, os Conselhos de Autoridade Portuária não garantiram a necessária representação de todos os atores envolvidos e afetados direta e indiretamente pelas atividades desenvolvidas nos portos, embora o caráter deliberativo desses órgãos assegurasse a independência necessária no tratamento dos principais temas relacionados à operação e ao desenvolvimento das atividades portuárias. Em consequência, as deliberações resultantes dos CAP eram necessariamente consideradas pelas administrações portuárias, em proveito do aperfeiçoamento da gestão e do desenvolvimento do porto, observando os interesses da comunidade sob sua influência.

A partir da promulgação do atual marco regulatório portuário, os CAP foram transformados em órgãos meramente consultivos da administração do porto e a sua composição manteve os mesmos defeitos observados no passado.

Dessa forma, observada a participação econômica e social dos terminais privados em cada área de influência dos portos organizados, a ATP é favorável ao ajustamento da composição do órgão, com a inclusão de representante dos terminais portuários privados sob o regime de autorização, com a finalidade de assegurar a mais ampla representação possível dos atores envolvidos com as atividades dos portos, sendo esses localizados dentro ou fora da área do porto organizado.

TERMINAL INDÚSTRIA

Com a promulgação da Lei nº 12.815, de 2013, a propriedade da carga deixou de ser impedimento para a operação de instalações portuárias privadas, embora que para muitas empresas o conceito de carga própria e a instalação portuária por onde a mesma circula estejam diretamente associados ao processo produtivo verticalizado do negócio. A instalação portuária, nesses casos, destina-se a realizar a movimentação exclusiva das cargas resultantes do processo produtivo da empresa, sobre as quais recairão todos os riscos inerentes ao negócio, inclusive eventuais ociosidades sazonais.

Nesse sentido, a ATP é favorável à incorporação à Lei de modalidade de instalação portuária a ser denominada, como sugestão, de "TERMINAL INDÚSTRIA", como forma de assegurar o desenvolvimento independente de processos produtivos verticalizados,

nos quais os terminais portuários são considerados parte integrante da cadeia produtiva.

AMPLIAÇÕES DE INSTALAÇÕES PORTUÁRIAS PRIVADAS

Com base nas motivações apresentadas pelo Governo Federal para o processo de revisão do modelo de desenvolvimento portuário brasileiro, a necessária promoção de novos investimentos privados, a modernização e o aumento da capacidade operacional das instalações portuárias ocuparam papel de destaque. Na contramão desse discurso, porém, a nova legislação dos portos impõe inaceitáveis restrições sobre a realização de investimentos que resultem em ampliações em instalações portuárias privadas localizadas fora da área do porto organizado.

Nos termos atuais da legislação, está o empreendedor impedido de realizar todos os investimentos necessários ao melhor aproveitamento de área privada, visto que o desenvolvimento da capacidade portuária privada é considerado uma ameaça ao equilíbrio concorrencial no setor.

De modo a corrigir essa distorção que compromete o desenvolvimento e a competitividade do setor portuário brasileiro, a ATP considera necessário reavaliar os procedimentos e limitações impostos aos processos de ampliações de instalações portuárias privadas localizadas fora da área do porto organizado.

ACESSIBILIDADE PORTUÁRIA E REDUÇÃO DOS CUSTOS PORTUÁRIOS.

O tema da infraestrutura de acessibilidade aos portos e terminais portuários é um dos mais relevantes para a economia nacional, vez que os gargalos logísticos afetam decisivamente o comércio exterior brasileiro. Programas e Planos do Governo Federal têm procurado resolver os principais gargalos de acessibilidade aquaviária e terrestre aos portos, mas a dimensão dos problemas acumulados ao longo de décadas tem contribuído para que os resultados satisfatórios não sejam alcançados no tempo requerido pelo aumento da economia nacional. É imprescindível a continuação das obras de dragagem de aprofundamento e manutenção dos canais de acesso aos portos, bem como a construção de novas vias que minimizem o conflito do tráfego rodoviário de cargas com o tráfego urbano. Também é preciso pensar na utilização de hidrovias como meio de acesso aos portos e terminais portuários como alternativa logística às ferrovias e rodovias.

Ainda nessa linha de aumento da produtividade e da competitividade da atividade portuária privada, é necessário adotar medidas objetivas e vencer resistências de alguns setores da economia no sentido de reduzir custos que interferem nas atividades portuárias.

Em resumo, a ATP considera de fundamental importância que o Governo Federal continue priorizando investimentos de acessibilidade terrestre e aquaviária aos portos e

terminais portuários, assim como adotando medidas objetivas no sentido de reduzir custos que incidam direta e indiretamente sobre as atividades portuárias privadas, tais como os relacionados aos serviços de praticagem e a cessão onerosa de uso de espaço físico em águas públicas da União, dentre outros.

DESBUROCRATIZAÇÃO DE PROCESSOS E HARMONIZAÇÃO DAS ATIVIDADES DOS AGENTES DE AUTORIDADE NOS PORTOS E TERMINAIS.

A Convenção sobre Facilitação do Tráfego Marítimo Internacional, de 1967, da Organização Marítima Internacional, adotada pelo Brasil, tem o objetivo de facilitar o transporte marítimo, simplificando as formalidades, as exigências de documentos e de procedimentos associados com a chegada, estadia e partida de navios engajados em viagens internacionais.

Os países signatários da Convenção FAL se comprometem a uniformizar e a simplificar procedimentos, visando a reduzir o tempo de permanência dos navios nos portos e terminais portuários e, em consequência, agilizar procedimentos de liberação de cargas movimentadas no comércio exterior e na cabotagem, bem como de passageiros e tripulantes que se utilizam do transporte aquaviário de passageiros de longo curso e cabotagem.

Nesse contexto se inserem diversas ações destinadas a integrar sistemas de controle e fiscalização e, em especial, a harmonizar as atividades desempenhadas pelos órgãos públicos presentes nos portos e instalações portuárias.

O Governo Federal tem avançado de maneira muito tímida e instável nessa área, por meio da implantação do sistema integrado “Porto sem Papel”, que ainda não produziu resultados totalmente satisfatórios nos portos públicos; da implantação da rotina de trabalho de 24 horas para certos agentes de autoridade que atuam nos processos de liberação de cargas e pessoas nos portos e terminais, cuja implementação eficiente e eficaz depende, fundamentalmente, do aumento dos quadros de servidores; e da implantação de serviços de gerenciamento de tráfego de navios nos principais portos.

Para coordenar essas ações em nível nacional e estabelecer a necessária harmonização e disciplina entre as atividades dos agentes de autoridade presentes nos portos e terminais, o Decreto nº 7.861, de 2013, instituiu a Comissão Nacional das Autoridades nos Portos, cuja estrutura e atribuições em muito se assemelham ao do extinto Programa de Harmonização dos Agentes de Autoridade nos Portos e Terminais, criado a partir da Lei nº 8.630, de 1993, do qual não resultaram os avanços esperados em termos de redução da burocracia e aumento da eficiência dos processos de liberação de navios, cargas, passageiros e tripulantes.

Da mesma forma, a navegação interior de cargas é extremamente penalizada pelo *custo Brasil*, uma vez que, diferentemente do regime de transporte rodoviário de

cargas, este setor aquaviário é obrigado a apresentar mais de dez tipos diferentes de exigências burocráticas antes de iniciar uma viagem. A tudo isso se soma o tempo demasiado de espera dessas liberações. É necessário urgente e eficaz estudo que racionalize sobremaneira essas práticas, muitas vezes perfunctórias, no controle da embarcação e sua carga.

Dessa forma, a ATP sugere que sejam adotadas medidas complementares e de ajuste na condução desses projetos de desburocratização e agilização de processos de liberação de navios, cargas, passageiros e tripulantes, com a finalidade de criar as condições necessárias ao desenvolvimento das atividades portuárias e do comércio exterior brasileiro.

PROCESSO DE LICENCIAMENTO AMBIENTAL E DEMAIS PERMISSÕES E OUTORGAS FEDERAIS

A legislação ambiental brasileira é ampla, extensa e complexa. Como parte integrante do rol de instrumentos da política nacional do meio ambiente, o licenciamento ambiental de empreendimentos considerados efetiva ou potencialmente causadores de significativa degradação do meio ambiente é considerado um dos principais elementos de incerteza no planejamento de novos empreendimentos portuários privados, visto que os prazos de análise dos processos geralmente excedem os prazos regulamentares.

Com base em termos de referência cada vez mais cautelosos e, por conseguinte, complexos, ao empreendedor compete, ao longo do processo de licenciamento, realizar estudos de impacto ambiental, cumprir as condicionantes estabelecidas nos planos ambientais decorrentes e realizar as compensações socioambientais e financeiras determinadas pelo órgão ambiental competente.

O processo de obtenção da autorização para construir e explorar uma instalação portuária privada não é menos complexo e demorado, exigindo do empreendedor dedicação específica para vencer todas as dificuldades decorrentes dos procedimentos exigidos pelos diversos órgãos governamentais participantes do processo.

Em vista do exposto, a ATP sugere a adoção das seguintes ações: (i) adequação urgente do quadro de pessoal do IBAMA, através de concursos públicos, para atendimento às demandas crescentes de licenciamento ambiental para a implantação dos projetos de infraestrutura; (ii) alteração legal para permitir que seja retirada a responsabilidade pessoal dos técnicos do IBAMA na emissão de licenças ambientais; e (iii) adotar mecanismos que propiciem estabelecer e cumprir fielmente os prazos dos processos de licenciamento ambiental, permissões e outorgas de responsabilidade do Governo Federal, para garantir a necessária segurança aos investidores, quanto ao planejamento de seus investimentos.