

Fotos: Guto Nunes



Agenda com a Antaq

Usuários de portos abrem diálogo, mas ainda buscam engajamento contra tarifas abusivas

Daniilo Oliveira

Representantes dos usuários de portos brasileiros aprovaram em agosto uma carta destinada aos candidatos à Presidência da República e governos estaduais, contendo temas prioritários para a classe, como a modicidade tarifária, a melhoria da infraestrutura e dos acessos aos portos, além da diminuição da burocracia. Durante o II Fórum Brasileiro de Usuários dos Portos (Usuportos), realizado no Rio de Janeiro, eles destacaram a aproximação e estabelecimento de uma "agenda positiva" com a Agência Nacional de Transportes Aquaviários (Antaq). Usuários de 11 estados foram representados no encontro, que também discutiu a necessidade de maior participação da classe a nível regional e nacional.

O diretor executivo da Usuport Bahia, Paulo Villa, ressalta que existem mais de 80 mil usuários nos portos



PAULO VILLA

Usuários dos portos vivem grande assimetria de organização perante o poder público

brasileiros com interesses difusos. Ele diz que os usuários não podem pagar tantas tarifas, sobretudo operando em portos com tantas deficiências. Villa acrescenta que os portos não acompanham a competitividade da agricultura e da indústria. "Necessitamos fortalecer os usuários dos portos que, hoje, vivem grande assimetria de organização perante o poder público", afirma Villa, cuja associação completa 10 anos em setembro. Ele defende que a Antaq seja mais forte na regulação.

A Usuport Santa Catarina, que completa um ano em setembro, observa a necessidade de infraestrutura, melhorias nos acessos aos portos, implementação de novas tecnologias e sistemas tarifários equivalentes a sistemas do exterior. O diretor presidente da Usuport SC, Jacob Kunzler, defende um movimento nacional organizado, com representantes estaduais, a fim de exigir o cumprimento do marco regulatório e ajudar o setor a caminhar tecnicamente. "Podemos, através do conhecimento técnico, vencer a politicagem", acredita.

Kunzler, que é professor de comércio exterior, lamenta a estagnação do número de exportações brasileiras nos últimos anos. Ele observa que a maioria dos pequenos empresários tem medo de se aventurar no comércio exterior devido à falta de segurança jurídica no Brasil. André de Seixas, criador e coordenador do site UPRJ (Usuários dos Portos do Rio de Janeiro), conta que busca "encorajar" os usuários a reclamar e a participar do dia a dia das atividades portuárias. Ele lembra que, desde o lançamento do site UPRJ, alguns problemas dos usuários junto aos operadores do porto do Rio foram solucionados. Seixas diz que as questões levantadas foram importantes para abrir um canal de diálogo entre os usuários e a Antaq. "Chocou um pouco no início, mas foi um modo de o dono da carga reclamar. Fez diferença perante as autoridades", avaliou durante o II Usuportos, promovido pela **Portos e Navios**, em 11 de agosto, no Rio de Janeiro.

SANY

Os Reach Stackers Sany oferecem alto rendimento, economia de combustível, durabilidade, segurança e suporte técnico em todo o país.

O MELHOR REACH STACKER DO BRASIL

• SEGURANÇA

Contrapeso dinâmico com posicionamento ajustável

• **Benefício**
Ex-Tarifário

• **EFICIÊNCIA**
Motor CUMMINS QSM11

• CONFORTO

Cabine ajustável com ótima visão periférica e fácil acesso para manutenção

• AGILIDADE

Sistema hidráulico PARKER

• DURABILIDADE

Eixo de acionamento KESSLER e transmissão DANA

Maquinas Portuárias



MANIPULADOR DE CONTAINER VAZIO

8t (6 de alta)
8t (7 de alta)
9t (7 de alta)
9t (8 de alta)



REACH STACKER 45t (5 de alta)



EMPILHADEIRA HEAVY-LIFT

- 16t - 18t - 25t
- 30t - 35t - 46t

Consulte a lista de revendedores autorizados no site:

www.sanydobrasil.com

SAC 0800 660 3131

Atendimento de segunda a sexta das 08h às 17h



SANY



Seixas conta que, em reuniões com representantes da prefeitura do Rio, a participação dos usuários pesou a favor de soluções. Para ele, o efeito dos terminais reclamando talvez não tivesse sido o mesmo.

Na carta de prioridades, os usuários pedem que temas relativos ao comércio exterior deixem de ser tratados de forma 'marginal' e assumam relevância estratégica nas políticas de governo, abrangendo temas como infraestrutura, produtividade e competitividade. Os usuários apontam que a baixa competitividade das empresas brasileiras contribuiu para estagnação e queda do número de exportações, com tendência de produtos de baixo valor agregado.

O documento também aponta a necessidade de organização administrativa dos órgãos anuentes, diminuindo barreiras burocráticas e insegurança jurídica, além de evitar custos desnecessários. Os usuários afirmam que, desde a Lei dos Portos (12.815/2013), têm sofrido com cobranças abusivas de tarifas portuárias e dos preços de transporte marítimo e serviços. Eles alegam que os índices de reajuste estão muito acima do IGP-M. Os usuários apontam mais de 20 preços



JACOB KUNZLER
Podemos vencer a politicagem



ANDRÉ DE SEIXAS
Busco encorajar usuários a reclamar e participar

extra-fretes, como ISPS Code e o THC, cobrados pelo armador sem qualquer base legal.

O documento alerta para supostos 'preços abusivos' dos prestadores de serviços de transporte marítimo e portuários. De acordo com os usuários, os armadores estrangeiros de longo curso estão fora da regulação, o que configuraria violação ao princípio constitucional que determina a obrigatoriedade da outorga de autorização. "Esta omissão inconstitucional e infraconstitucional da agência reguladora (Antaq), juntamente com a inexistência de um regulamento marítimo para punir as más práticas dos armadores transnacionais, têm causado externalidades negativas e altos custos à logística do usuário brasileiro, reduzindo sobremaneira a competitividade dos nossos produtos", argumentam os usuários na carta.

Portal do MDIC agiliza comércio

O portal único de comércio exterior, lançado pelo governo federal em abril de 2014, tem como objetivo racionalizar processos administrativos e aduaneiros nos trâmites de importação e exportação. A meta é reduzir os prazos médios de exportação de 13 para oito dias e prazos de importação de 17 para 10 dias. O Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC) estima economia de R\$ 50 bilhões por ano para as empresas após a adoção dessas medidas. Cada dia de atraso no processo alfandegário representa 0,8% no custo da mercadoria.

A diretora do Departamento de Competitividade do MDIC, Ana Junqueira, diz que o cronograma

está apertado, mas a meta é fazer entregas parciais nos próximos anos e concluir o portal até 2017. A ideia é, aos poucos, simplificar procedimentos e eliminar informações redundantes. O portal reunirá 22 órgãos anuentes do governo, que abrangem desde questões administrativas e licenciamento até a parte aduaneira. "A ideia é otimizar todo o fluxo", explicou Ana, do MDIC, durante o II Usupostos. Ela ressalta que existe esforço para que as vistorias de órgãos anuentes, que hoje acontecem de forma individualizada, ocorram de forma conjunta.

O portal único permitirá que as empresas apresentem as informações aos órgãos federais de uma única vez,



ANA JUNQUEIRA
Cronograma está apertado, meta é concluir portal até 2017

reduzindo a burocracia e os custos de exportadores e importadores. As empresas poderão acompanhar pela internet o andamento de suas operações com detalhes. A coordenação do portal é da Secretaria de Comércio Exterior (Secex) e da Secretaria da Receita Federal do Brasil (RFB).

O diretor-geral da Antaq, Mário Povia, reconhece que a agência precisa assegurar o serviço adequado ao usuário. Ele destaca que o setor portuário ganhou agenda e mais reconhecimento do poder público a partir de 2007 e admite ainda ser preciso avançar em questões como regulação, acessos, gestão das companhias docas e hidrovias. Ele diz que as mudanças estão acontecendo, mas ainda não no ritmo desejado. “As respostas não são rápidas no setor de infraestrutura”, afirma.

Outra bandeira dos usuários é que os Conselhos da Autoridade Portuária (CAPs) voltem a ser organismos deliberativos. Eles alegam que a nova Lei dos Portos (12.815/2013) transformou os CAPs em órgãos consultivos, centralizando as decisões no governo federal, por intermédio da Secretaria de Portos (SEP), sem a participação dos usuários de portos. Povia, da Antaq, observa que o CAP foi um pouco ‘demonizado’ nas discussões da lei 12.815/2013. Ele defende a importância dos CAPs e diz que eles podem agregar muito à gestão portuária.

Povia diz que, após a Lei dos Portos (12.815/2013), a quantidade de serviços na Antaq aumentou. A agência tem realizado reuniões quinzenais, além de outras reuniões extraordinárias. No âmbito da nova lei, os mais de R\$ 9 bilhões já autorizados referentes a projetos de novos terminais de uso privado (TUPs) devem chegar a R\$ 21 bilhões até o final de 2014. Por outro lado, as licitações de áreas de arrendamento dentro dos portos organizados ainda não começaram em função das análises do Tribunal de Contas da União (TCU).

O diretor geral da Antaq diz que regular o setor portuário não é um desafio fácil e diz que o governo sentiu isso na discussão do novo marco. “Se houver demanda nessa agenda positiva, podemos discutir, sim, iniciativas de mudanças legislativas”, afirma.

Os usuários defendem a necessidade de o Brasil voltar a ter uma frota de bandeira nacional. O argumento se baseia, principalmente, pela inexistência de uma política de marinha mercante nacional que resulta no pagamento de mais de US\$ 10 bilhões



MÁRIO POVIA
Agência precisa assegurar o serviço adequado ao usuário



WASHINGTON BARBEITO
Sem frota não é possível pensar em soberania



OSVALDO AGRIPINO
Tempo cria uma cultura de impunidade

por ano somente em afretamento de navios, fretes e preços extra-frete. Eles lamentam a dependência e vulnerabilidade dos usuários brasileiros em relação ao transporte marítimo internacional que é feito, em sua maioria, por navios de bandeira de conveniência.

O presidente da Transroll, Washington Barbeito, um dos palestrantes do II Usupostos, diz que sem uma frota própria de navios não é possível o Brasil pensar em ser uma potência soberana. O empresário tem projeto para montar uma frota com 12 navios de seis mil TEUs. O plano prevê que as embarcações fariam de forma intercalada os circuitos americano e europeu, transportando carga geral.

Barbeito critica a falta de regulação do armador estrangeiro no Brasil. Ele cita que China e União Europeia deixaram importantes lições ao Brasil em relação a outorgas. Há pouco tempo, a China proibiu a operação do consórcio P-3, acusado de cartel no mercado chinês. Já a União Europeia investiga 14 dos maiores armadores mundiais. “Se eles aceitarem aliança dessas empresas, vão enterrar suas bandeiras de navegação”, alerta Barbeito.

Povia, da Antaq, conta que a agência estuda a criação de um sistema de outorga para armadores estrangeiros que operam no Brasil. Atualmente, eles não possuem registro junto à agência. Ele acrescentou que a resolução 2.389, que trata da destinação da taxa de armazenagem (THC, na sigla em inglês), está sendo revista. Afirma que a agência tem interesse em regular os armadores de longo curso em algum nível. O tema será discutido nos próximos encontros com usuários.

O consultor jurídico da Usupost SC e do site UPRJ, Osvaldo Agripino, avalia que as diretrizes da Antaq ainda são muito voltadas para as questões portuárias, deixando temas importantes do setor aquaviário fora de discussões mais profundas. Ele acrescenta que, por conta da insegurança jurídica, empresas pequenas e médias possuem receio de enfrentar os terminais e grandes armadores estrangeiros. “Isso vai fazendo com que, com o tempo, se crie uma cultura de certeza de impunidade”, alerta Agripino. ■