



## ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DOS TERMINAIS PORTUÁRIOS

**Pronunciamento de Wilen Manteli, Presidente da Associação Brasileira dos Terminais Portuários – ABTP, na “III Conferência sobre Administración Ejecutiva para América Latina y el Caribe” da American Association of Port Authorities – AAPA, realizada de 22 a 24 de fevereiro de 2006, em Houston, EUA.**

---

### **A MODERNIZAÇÃO DOS PORTOS BRASILEIROS: AVANÇOS E DESAFIOS**

O Brasil possui 45 portos de grande, médio e pequeno portes - 35 marítimos e 10 fluviais - e 145 terminais portuários de uso público e privativo. Em 2005, esse complexo movimentou 650 milhões de toneladas de carga, sendo os terminais responsáveis por mais de 90% desse total, 65% dos quais corresponderam aos terminais de uso privativo.

O setor portuário brasileiro é regido, desde fevereiro de 1993, pela Lei nº 8.630, também conhecida como Lei de Modernização dos Portos, que introduziu três importantes inovações institucionais: a administração descentralizada, por meio da criação de Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) em todos os portos organizados; a criação de um moderno, democrático e flexível sistema de gestão da mão-de-obra, através dos Órgãos Gestores de Mão-de Obra (OGMOs); e a instituição dos contratos de arrendamento e adesão, respectivamente para terminais de uso público e de uso privativo, o que viabilizou a privatização de instalações e serviços portuários.

Do ponto de vista econômico, a Lei nº 8.630 dinamizou a atividade portuária com a privatização de instalações e serviços, consubstanciada nos referidos contratos, o que possibilitou a realização de elevados investimentos. Em decorrência dessa abertura à iniciativa privada, os portos e terminais passaram a operar em regime de livre competição.

As principais mudanças ocorreram a partir de 1997, com as primeiras licitações de áreas e terminais. Na disputa por clientes, os terminais realizaram vultosos investimentos em equipamentos de ponta destinados à movimentação de mercadorias, adotaram gerenciamento empresarial e novos métodos de carga e descarga, elevando a qualidade dos serviços e reduzindo os preços. Foram arrendados, entre terminais de uso público e áreas de armazenagem, em torno de 7,4 milhões de m<sup>2</sup>, o que representou investimentos públicos e privados de cerca de 3 bilhões de dólares.

A implementação do programa de privatização triplicou a produtividade nos portos. No caso dos contêineres, por exemplo, os terminais que investiram aumentaram sua movimentação de 11 unidades por hora, em média, para 35 por hora. Os preços dos serviços tiveram uma redução de mais de 50%. O preço médio de movimentação de um contêiner, que era de 400 a 500 dólares por unidade, hoje oscila entre 100 e 200 dólares. O tempo de espera dos navios para atracar no cais, nos terminais que investiram, reduziu-se de dias para horas.

O aumento da produtividade e a redução de custos fomentaram uma significativa expansão na atividade portuária: entre 1993 e 2006, os portos e terminais ampliaram sua movimentação em 73%, passando de 346 milhões para 650 milhões de toneladas; e os terminais de contêineres apresentaram um crescimento de 277%, passando de 1,5 milhão para 5,65 milhões de TEUs.

## **AS MUDANÇAS PRECISAM CONTINUAR**

A despeito desses avanços, é preciso reconhecer que o setor portuário brasileiro ainda tem muito a melhorar. Não há necessidade de mais leis, regulamentos ou resoluções. O melhor marco regulatório dos portos é a Lei nº 8.630 – basta que seja amplamente reconhecida como tal.

O processo de modernização portuária depende, para seguir adiante, da implementação das seguintes providências e mudanças:

- Novo modelo de gestão portuária
- Dragagem permanente do acesso aquaviário aos portos e terminais, para permitir o acesso de navios de grande capacidade de transporte, evitando-se entre outros ônus o pagamento de *demurrage* e frete morto
- Equacionamento do excesso de contingente de trabalhadores
- Liberdade para contratar e operar
- Arrendamento de áreas que permanecem ociosas, para ampliar a capacidade de movimentação e armazenagem de mercadorias
- Adequação à Lei nº 8.630 de todos os contratos (prazos de 50 anos), para estimular investimentos em melhorias e ampliações das instalações
- Racionalização da burocracia e do trabalho dos órgãos fiscalizadores, para reduzir o tempo improdutivo
- Soluções para minimizar os prejuízos de movimentos grevistas dos órgãos fiscalizadores

## **UM NOVO MODELO DE GESTÃO PARA OS PORTOS**

A Administração Portuária, formada pelos Conselhos de Autoridade Portuária (CAPs) e pelas Administradoras de Portos (APs), além de inserir o porto no contexto maior do sistema de transportes, não pode esquecer o seu papel no comércio internacional, na geração de riqueza e de empregos, nas atividades de logística e no desenvolvimento regional.

Para que isto se torne realidade o Brasil precisa migrar do atual modelo das Companhias Docas (empresas do governo federal) para um novo modelo de administração portuária, mais autônomo, flexível e sem interferência político-partidária. As novas entidades geradas por esse modelo deverão ser de natureza privada e contar com a participação da comunidade, de modo a assegurar autonomia administrativa, operacional e financeira; contratar administradores com talento comercial e empreendedor, comprometidos com objetivos comerciais, avaliados pelo mérito e cuja permanência no cargo seja ditada pela sua eficiência; e empregar trabalhadores em condições flexíveis.

## **UMA POLÍTICA DE DRAGAGEM PERMANENTE**

A falta de serviços regulares de dragagem constitui um dos grandes problemas de infraestrutura do setor portuário. Administrados diretamente pelas Cias. Docas, esses serviços não estão sendo realizados de forma satisfatória.

A solução para a manutenção adequada dos canais aquaviários de acesso aos portos passa pela licitação dos serviços de dragagem, que poderão passar a ser prestados na modalidade de concessão, a exemplo do que foi feito no setor rodoviário, ou na

modalidade de terceirização operacional. A empresa vencedora da licitação teria que garantir o calado oficial do porto em contrapartida à cobrança de tarifas aos navios.

### **A IMPORTÂNCIA DE INSTRUMENTOS JURÍDICO-INSTITUCIONAIS ESTÁVEIS**

Nos últimos anos, tem havido um represamento dos investimentos na atividade portuária. Há recursos (privados), há demanda de serviços, mas o Brasil ainda se ressentido da falta de marcos regulatórios claros e compatíveis com o mercado globalizado. O principal deles, em nossa avaliação, é a Lei nº 8.630, que necessita apenas de implementação completa e rigorosa. É indispensável, também, que as agências reguladoras cumpram o seu papel de mediadoras entre o interesse público e o interesse privado, promovendo e estimulando investimentos.

Num ambiente de estabilidade regulatória, o sistema portuário brasileiro poderá tirar imenso proveito das Parcerias Público-Privadas (PPPs), novo instrumento institucional para estimular a atração de capitais privados nacionais e do exterior. Esse instrumento será de grande utilidade especialmente na gestão portuária, no equacionamento do problema da dragagem e na exploração de terminais de uso público e dos acessos terrestres aos portos.

Tendo em vista o crescimento da atividade econômica e do comércio exterior brasileiros - notadamente nos segmentos do agronegócio, produtos siderúrgicos, mineração e contêineres - os 650 milhões de toneladas de carga movimentadas pelos portos brasileiros em 2005 devem subir para algo em torno de 900 milhões em 2010. Se considerarmos somente o segmento de contêineres o crescimento será de 76% (de 5,6 milhões de TEUs em 2005 para 9,9 milhões em 2010). Isto irá requerer investimentos de aproximadamente US\$ 3 bilhões no sistema portuário, que devem ser iniciados desde já, de forma a evitar gargalos indesejáveis no escoamento doméstico e internacional da produção agrícola e industrial, promovendo a melhoria da competitividade brasileira no comércio internacional.

O setor empresarial está consciente da importância de sua participação nesse processo, e decidido a assumir o seu papel na construção de uma política portuária sustentável, mobilizando-se fortemente em torno da implementação dos instrumentos jurídico-institucionais mencionados, da racionalização da burocracia e da eliminação de todo e qualquer obstáculo ao desenvolvimento dos portos. Dessa forma, estará assegurado o retorno econômico-financeiro dos empreendimentos privados e a atratividade do sistema portuário brasileiro como uma boa oportunidade para os investidores internacionais.

Muito Obrigado.

Wilen Manteli

Presidente da **Associação Brasileira dos Terminais Portuários-ABTP**

[abtp@abtp.com.br](mailto:abtp@abtp.com.br)