AUDIÊNCIA PÚBLICA

SENADO FEDERAL

Projeto de Lei do Senado 118/09

Wagner Cardoso
Secretário-Executivo do Conselho de Infraestrutura
Confederação Nacional da Indústria

Brasília, 23 de maio de 2012

Lei dos Portos: uma das principais reformas estruturais do final do séc. XX

- A retirada do Estado da atividade portuária foi decisiva para:
    - A redução dos custos de movimentação (grãos, minérios, contêineres, carga geral etc.);
    - O aumento da produtividade:
        - » No segmento de contêineres, por exemplo, o padrão de operação das empresas estatais era de 8 a 10 contêineres por hora.

Princípios básicos defendidos pelo setor empresarial durante tramitação da Lei 8.630/93

- Quebrar o monopólio da mão-de-obra avulsa;
- Transferir a operação portuária à iniciativa privada (capatazia e arrendamento de terminais);
- Permitir que terminais de uso privativo movimentassem carga de terceiros.

Lei dos Portos: retirada do Estado da movimentação de cargas + concorrência entre terminais

Lei dos Portos (8.630/93)

- Art. 4º - Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, ...:

§ 2° A exploração da instalação portuária de que trata este artigo far-se-á sob uma das seguintes modalidades:

I - uso público;

II - uso privativo:

a) exclusivo, para movimentação de carga própria;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros.

c) .....

Obs:

1 - Dos quase 130 terminais de uso privativo existentes, a maioria está habilitada à movimentação de cargas de terceiros;

2 – Terminais de uso privativo existem há bastante tempo (Terminal da Ilha de Santana – ICOMI/Amapá- Serra do Navio/Dr. Antunes/1957)

Carga própria e Carga de terceiros:

A Lei dos Portos não estabeleceu
qualquer restrição quanto
à movimentação de carga própria
e de terceiros nos terminais portuários
privativos de uso misto, seja
quanto à quantidade, à qualidade ou
a proporção de cargas a serem movimentadas.

Decreto 6.620/2008

Artigo 2º Para fins deste Decreto, consideram-se:

Carga de Terceiros - aquela compatível com as características técnicas da infraestrutura e da superestrutura do terminal autorizado, tendo as mesmas características de armazenamento e movimentação, e a mesma natureza da carga própria autorizada que justificou técnica e economicamente o pedido de instalação do terminal privativo, e cuja operação seja eventual e subsidiária.

Artigo 35º As instalações portuárias de uso privativo destinam-se à realização das seguintes atividades portuárias:
I - .....
II – movimentação preponderante de carga própria e, em caráter subsidiário e eventual, de terceiros, em terminal portuário de uso misto;
III - .....

Qual o sinal dado pelo Decreto ao mercado?

Restrições ao Investimento Privado:

As restrições impostas pelo Decreto 6.620/08 representam uma clara barreira à instalação de novos terminais privativos de uso misto, o que se opõe à maior participação do setor privado na operação do sistema portuário do País

Terminais Públicos e Privados: principais diferenças (1/2)

Uso Público	Uso Privativo
Regime de outorga: arrendamento (sub-concessão);	Regime de outorga: autorização;
A empresa outorgada não pode se recusar a prestação do serviço;	Liberdade de atuação;
Licitação: por ser um arrendamento de área pública existe a necessidade de licitação;	Não há licitação. É regido pelo direito Privado. São necessárias licenças, habilitações, regularidade fiscal, etc.;

Terminais Públicos e Privados: principais diferenças (2/2)

Uso Público	Uso Privativo
Na grande maioria dos casos, existem investimentos realizados pelo Governo anteriores a outorga;	Na grande maioria dos casos não existem investimentos do Governo anteriores a outorga;
Na maioria dos contratos, existem cláusula de equilíbrio econômico-financeiro;	Não existe cláusula de equilíbrio econômico-financeiro;
No final do contrato a infraestrutura afundada é reversível para a União;	Nos contratos em que existe data de término, a empresa outorgada tem o direito de solicitar novo pedido de autorização. Existem contratos com prazo indefinido;

Assimetrias: 3 questões centrais

Uso Público	Uso Privativo
1. Contratação de trabalhadores avulsos: obrigação de contratar no Órgão Gestor de Mão-de-Obra; ↑	1. Os terminais criados após a Lei 8.630/93 são livres para contratar trabalhadores;
2. Pagamento de valor de outorga; ↑	2. Não existe valor de outorga;
3. Ingresso de receitas logo após a assinatura do contrato.	3. Longo período de investimentos para o início da produção. ↑

↑ Aumento de custos

O Brasil investe pouco em infraestrutura

O país investe cerca de R$ 81 bilhões/ano.

Deveria investir no mínimo 5% do PIB (203 bi/ano).

DÉFICIT ANUAL DE R$ 122 BILHÕES

Fonte: CASTELAR, Armando . "Desafios e oportunidades na infraestrutura" (2011).

A baixa qualidade da infraestrutura de transportes no Brasil penaliza os custos de produção

- Apesar dos avanços com o PAC, persiste um **elevado déficit na prestação de serviços de transportes;**

- O volume de recursos autorizados aumentou, mas sua execução não alcançou o volume e a velocidade esperados;

- Estradas de má qualidade, portos ineficientes, falta de ferrovias e de áreas de armazenagem, entre outros, afetam a indústria e a sua capacidade de se integrar às cadeias globais de produção.

Os problemas da infraestrutura de transporte estão sendo agravados pelo contínuo aumento da demanda

Crescimento da Economia Brasileira

Aumenta a pressão sobre o sistema logístico

Movimentação total de cargas em portos organizados e TUPs (milhões ton.)

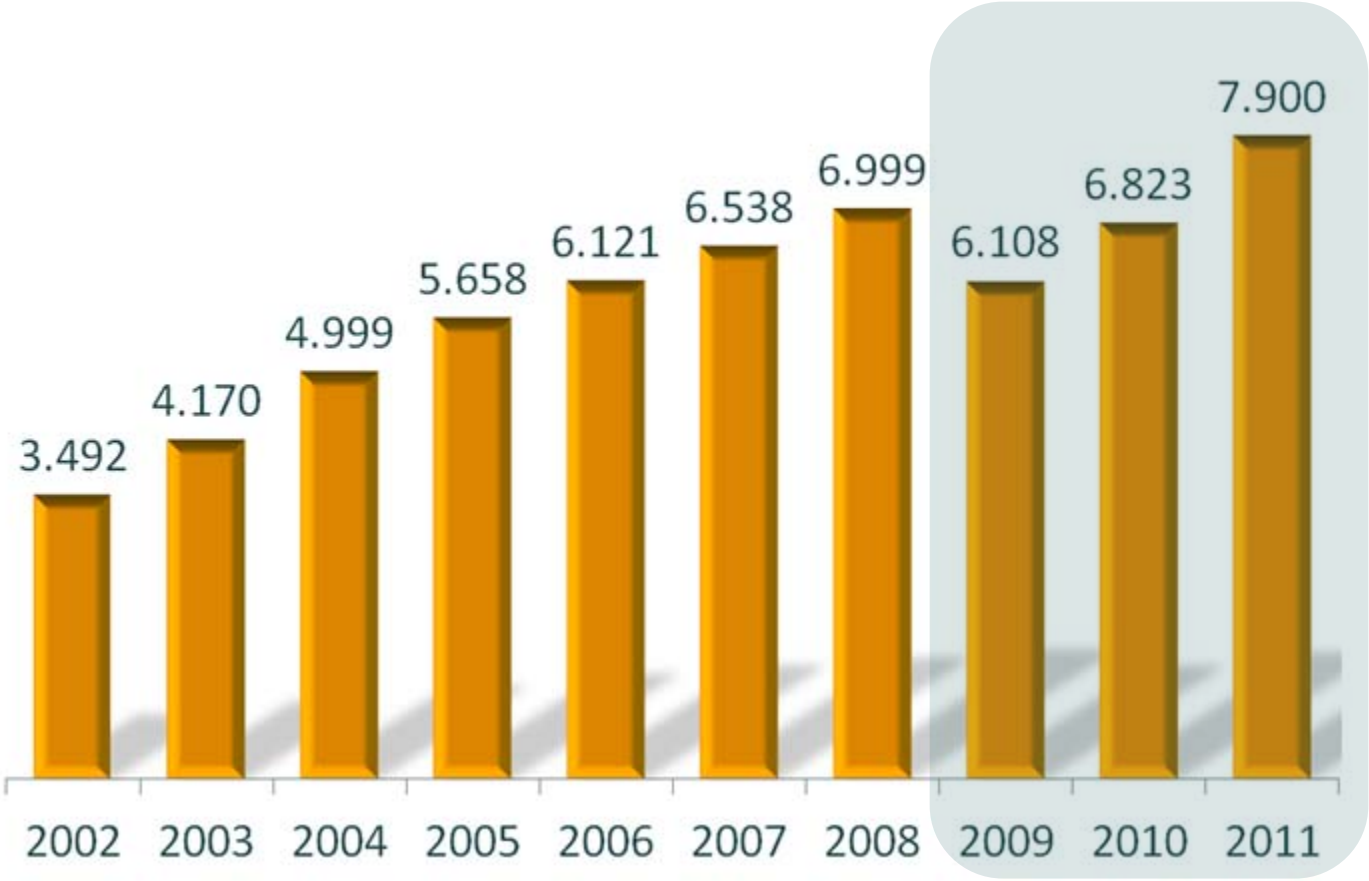
Crescimento de 5,8% ao ano

Fonte: ANTAQ

Movimentação de contêineres em portos organizados e TUPs (milhões TEUs)

Crescimento de 9,5% ao ano

A crise de 2008 freou o crescimento da demanda



Fonte: ANTAQ

Um novo terminal privativo de uma indústria não pode movimentar cargas de terceiros?

O Setor Privado é essencial para alavancar os investimentos na infraestrutura

- A regra de ouro para atrair capitais privados combina segurança jurídica com marcos regulatórios bem definidos. Sem regras claras e confiança, o investimento privado não deslancha.

- A superação da deficiências do sistema logístico nacional depende da efetiva participação do capital privado em complementação ao investimento público.

- O PLS 118 caminha nessa direção.

Projeto de Lei do Senado nº118/2009, que altera a Lei dos Portos

- Art. 4º - Fica assegurado ao interessado o direito de construir, reformar, ampliar, melhorar, arrendar e explorar instalação portuária, dependendo:

§ 2° .....:

I - .....;

II - .....:

a) .....;

b) misto, para movimentação de carga própria e de terceiros, <u>independente do percentual de ambas as cargas</u>.

c) .....;

d) .....

Proposta: incluir as definições de carga própria e de cargas de terceiros no texto do artigo.

AUDIÊNCIA PÚBLICA

SENADO FEDERAL

Projeto de Lei do Senado 118/09

Wagner Cardoso
Secretário-Executivo do Conselho de Infraestrutura
Confederação Nacional da Indústria

Brasília, 23 de maio de 2012