O Comitê de Usuários dos Portos e Aeroportos do Estado de São Paulo, da Associação Comercial de São Paulo (ACSP), reúne seus associados hoje, às 16 horas, para debater as perspectivas do desempenho do Porto de Santos para o período 2015/2022. O encontro será na sede da ACSP, na Capital

portomar@atribuna.com.br



CARLOS NOGUEIRA



Navio conteineiro no canal de navegação do Porto de Santos: Realização das dragagens de manutenção e aprofundamento nos acessos aquaviários dos complexos portuários estão entre os pleitos da ABTP

ABTP defende medidas para liberar projetos de R$ 27 bi

Entidade apresentou propostas às equipes de campanha dos candidatos Dilma Rousseff (PT) e Aécio Neves (PSDB)

FERNANDA BALBINO
DA REDAÇÃO

Garantir segurança jurídica aos empresários que investem nos portos brasileiros e ainda destravar projetos privados de R$ 27 bilhões, que aguardam definições do Governo Federal para serem realizados, foram alguns dos pedidos feitos aos candidatos à presidência da República pela Associação Brasileira de Terminais Portuários (ABTP). A entidade foi recebida pelas equipes de campanha de Aécio Neves (PSDB) e Dilma Rousseff (PT), que prometeram analisar e debater a questão.



Os R$ 27 bilhões de investimentos privados englobam R$ 10 bilhões que serão aplicados com as licitações de terminais nos portos de Santos e do Pará; outros R$ 10 bilhões a serem gastos a partir da adaptação dos contratos de arrendamento de 30 terminais, firmados antes da Lei de Modernização Portuária (o antigo marco regulatório), de 1993; e mais R$ 7 bilhões referentes às melhorias que serão feitas, com a aprovação de 43 pedidos de prorrogação antecipada das concessões do setor.

Objetivo



"O importante é destacar que se busca uma evolução na lei (12.815/2013)"

Wilen Manteli, presidente da ABTP

"O importante é destacar que se busca uma evolução na lei (a de nº 12.815, a nova Lei dos Portos). Ela apresenta avanços, mas é preciso transpor novos gargalos. A nossa proposta é dar mais segurança", disse o presidente da ABTP, Wilen Manteli.

Para o executivo, a principal proposta é garantir que haverá retorno dos investimentos feitos em portos brasileiros. Agilizar procedimentos que dependem do aval da Agência Nacional de Vigilância Sanitária (Anvisa) ou ainda da Secretaria de Portos (SEP) é outro pleito.

Uma outra proposta é a retirada da exigência de que todo Terminal de Uso Privativo (TUP) apenas seja autorizado a operar, após um anúncio público ou uma chamada pública para identificar o interesse de outros investidores no projeto. A revisão dos percentuais de Taxa Interna de Retorno (TIR) também é outro pedido da ABTP aos presidenciáveis.

Entre os pleitos relacionados à administração portuária, está a transferência desta função, hoje com as autoridades portuárias estatais (companhias docas), para o setor privado. Mas a entidade não descarta outras possibilidades que levem à construção de um novo modelo caracterizado pela gestão autônoma e profissional.

Os acessos aquaviários e terrestres aos complexos marítimos englobam outro ponto destacado pela ABTP. Assegurar a realização das obras de dragagem de aprofundamento e manutenção e, ainda, implementar as concessões para rodovias e ferrovias, de modo a integrá-las diretamente aos portos, fazem parte dos apontamentos dos empresários, além da eliminação de gargalos ferroviários.

MÃO DE OBRA

A ABTP também defende a liberdade de contratação de mão de obra própria dentro ou fora do porto organizado, além de incentivos à aposentadoria dos trabalhadores portuários, condicionada ao cancelamento de seu registro ou matrícula no Órgão Gestor de Mão de Obra (Ogmo). A unificação de todas as categorias sob a denominação "Trabalhadores Portuários" também é outra proposta.

"Estivemos com as equipes de campanha, que fizeram colocações em relação às propostas. O mais importante foi o interesse deles ao perguntar. Foi produtivo para explicitar melhor (os apontamentos)", explicou o presidente da ABTP.

As propostas da ABTP para o setor

>> Terminais de Uso Privado (TUPs)
Suprimir da Lei nº 12.815/13 (a nova Lei dos Portos) as exigências de anúncios públicos, do processo seletivo público e das garantias para os Terminais Privados; rever a Portaria SEP nº 110/13 que proíbe e limita a expansão de terminais privados dentro ou fora do porto organizado; rever os impactos da Resolução Antaq nº 3.290/14, que dispõe sobre a autorização para a construção, exploração e ampliação de terminais privados; e respeitar direitos adquiridos na adaptação dos atuais contratos de adesão/ autorizações determinada pela Lei nº 12.815.

>> Instalações Portuárias Arrendadas
Cumprir o propósito da Lei nº 12.815 de destravar investimentos mediante: (a) utilização das áreas contíguas aos terminais; (b) antecipação do prazo de prorrogação dos contratos; (c) adaptação dos contratos pré-1993; (d) revisão da Taxa Interna de Retorno (TIR), tornando-a atrativa, conforme com a realidade do setor portuário; (e) adaptação dos editais de licitação, priorizando-se as áreas livres; e (f) financiamentos no modelo Project Finance.

>> Áreas dos Portos Organizados
A revisão das linhas poligonais (os limites dos portos organizados) deverá ater-se estritamente ao disposto na Lei nº 12.815, separando o patrimônio público do privado.

>> Administração Portuária
Transferir as atribuições condominiais das autoridades portuárias para o setor privado, sem descartar outras opções que levem à construção de um modelo caracterizado por gestão autônoma, profissional, avaliada pelo mérito e que tenha continuidade, independentemente de mudanças do poder político.

>> Conselho de Autoridade Portuária (CAP)
Restaurar o papel deliberativo, autônomo e decisório dos CAP e restabelecer a composição e o equilíbrio entre os blocos representados, reservando a presidência a um executivo da região e promovendo a representação ativa dos terminais de uso privado dentro e fora do porto organizado, bem como daqueles presentes na área de influência do Porto Organizado.

>> Agência Reguladora Portuária
Restaurar a autonomia da Antaq, restringida pela Lei º 12.815/2013, mantendo o foco de sua atuação na regulação do setor e não no controle e intervenção nas operações diárias dos terminais portuários.



>> Serviços de Praticagem
(a) Liberar os terminais portuários para contratação, com vínculo, de oficiais de manobra qualificados como Práticos; (b) alterar o PLS nº 117/10, que dispõe sobre a segurança do tráfego aquaviário e estimula a livre concorrência no serviço de praticagem; regulamentar a prestação dos serviços de praticagem; e (c) rever a Lesta (lei que regula a atividade dos práticos), de forma a destinar a regulação técnica da atividade à Autoridade Marítima e a regulação econômica à Antaq.

>> Trabalho Portuário
Alterar a Lei nº 12.815, tendo em vista estabelecer a liberdade de contratação de trabalhadores dentro ou fora do porto organizado; (b) incentivar a aposentadoria condicionada ao cancelamento do registro/matrícula; e (c) unificar todas as categorias sob a denominação *Trabalhadores Portuários*, que passarão a receber qualificação profissional permanente e de caráter multifuncional.

>> Acessos aquaviários e terrestres
(a) Assegurar a continuidade dos projetos de dragagem de aprofundamento e de manutenção, levando-se em consideração estudos de navio-tipo e sua evolução; (b) acompanhar de forma rigorosa e permanente as obras e engajar a Autoridade Marítima desde o início de cada projeto até sua completa execução; (c) implementar efetivamente as concessões planejadas para rodovias e ferrovias, de modo a integrá-las diretamente aos portos, melhorando acessos terrestres rodo e ferroviários; (d) eliminar os gargalos que reduzem a velocidade do transporte ferroviário, tais como invasões de faixas de domínio, em passagens de nível, expansão de ramais e pátios de manobra; e (e) aperfeiçoar a legislação sobre direitos de passagem e tráfego mútuo no sistema ferroviário.

>> Espelho d'água
Rever a Portaria SPU nº 404/12, que estabelece normas e para a instrução de processos visando à cessão de espaços físicos em águas públicas, especialmente na parte que cria um novo ônus financeiro e uma densa burocracia para os terminais portuários, sem suporte legal.

Fonte: ABTP