

CARTA DE POSICIONAMENTO

Manifesto em defesa do setor portuário privado do Brasil

A Associação de Terminais Portuários Privados (**ATP**) reúne 27 empresas associadas e congrega 55 Terminais de Uso Privado (**TUP**) do País, que respondem por 60% da movimentação de cargas marítimas brasileiras. Este grupo é responsável pela geração de cerca de 47 mil empregos diretos e indiretos. Em 2018, a ATP completa cinco anos de atuação em prol dos interesses do segmento privado do setor portuário, defendendo a modernização dos portos brasileiros, contribuindo para as políticas públicas e para a criação de um ambiente de negócios favorável ao investimento, permanentemente.

A Associação abrange áreas fundamentais da economia e da produção brasileiras, reunindo, por meio das empresas vinculadas, integrantes dos setores de mineração, siderurgia, petróleo e gás, agronegócio e prestação de serviços nos terminais de contêineres, distribuídos ao longo da costa brasileira. Todas estas empresas destacam-se por suas performances positivas para o País, superando recordes de movimentação e produtividade, a cada ano, e, assim, sustentando o saldo positivo da balança comercial nacional.

A COMPETITIVIDADE DO BRASIL PASSA POR AQUI!

Para que o produto brasileiro se torne cada vez mais competitivo, chamamos atenção para as mudanças aguardadas pelo setor e que poderão contribuir para a retomada do crescimento nacional. Dentre as medidas apontadas por este grupo, considera-se imprescindível a redução sistêmica dos custos, não apenas logísticos, mas também os institucionais. Acreditamos no fortalecimento de todas instituições brasileiras que, juntas, detêm a capacidade de alavancar o desenvolvimento de políticas públicas que deságuam, invariavelmente, no setor de infraestrutura que, por sua vez, a partir das melhorias, permitirá elevar o produto brasileiro à primeira classe mundial, sobretudo em produtividade.

Os Terminais Portuários são a porta de entrada e saída de um país. Assim, atenta a exitosos exemplos internacionais, a ATP se propõe a participar, junto com o governo, na criação de políticas públicas que permitam o crescimento da representatividade do Brasil dentro da cadeia global de comércio.

Na avaliação da ATP, para a construção de novas políticas públicas que resultem em incentivo para setor, deverão ser amplamente discutidos, pelo menos, quatro pontos essenciais, assim dispostos:

1. INFRAESTRUTURA: Um sistema logístico e portuário insuficiente gera impactos na competitividade das empresas ao aumentar os custos logísticos que serão compensados, invariavelmente, na formulação de preço das cargas movimentadas. Embora o Governo Federal tenha atuado para modernizar a infraestrutura de transporte, o escoamento dos produtos ainda está condicionado ao uso de um sistema antigo de transportes, desbalanceado entre os modais, ineficiente e com capacidade bem abaixo da necessária.

O cenário aponta, de forma imperativa, para uma **logística de transporte integrada**, com origens e destinos que conectem às áreas de produção e pólos industriais aos terminais portuários. Além disso, apostamos na **multimodalidade**, a partir da **ampliação da oferta de outros modais de transportes**, principalmente de ferrovias, hidrovias e a navegação de cabotagem, que, devido às suas características, certamente reduzirão parte dos custos logísticos.

Neste quesito, para finalizar, atentamos às necessidades urgentes de dragagens de manutenção e aprofundamento dos canais de navegação que dão acesso aos principais portos e terminais do Brasil. Com a profundidade ideal, os canais permitirão uma maior utilização dos navios, reduzindo drasticamente o custo com os fretes marítimos.

2. REGULAÇÃO: O crescimento de investimentos privados em portos se tornou ainda mais significativo e marcante nos anos mais recentes, a partir de 2013, com a sanção da Lei de Modernização dos Portos (Lei 12.815/13). A norma ampliou o mercado dos terminais portuários e trouxe ampla competitividade ao setor. De 2013 para cá, os terminais privados cresceram de forma consistente e, hoje, correspondem a 66% do total das movimentações de carga, com resultados que confirmam a tendência de modernização e crescimento. No entanto, apesar deste forte crescimento, o setor ainda tem encontrado entraves regulatórios que precisam ser solucionados.

É preciso atentar que os Terminais de Uso Privado (**TUP**) são totalmente privados, com investimentos aplicados por conta e risco do empreendedor. **Não há aporte de capital público ou uso de bens públicos** envolvidos nesses empreendimentos, de modo que um possível insucesso do negócio não gera prejuízo ao poder público. Por outro lado, o sucesso do empreendimento gera emprego, renda, desenvolvimento econômico regional, além de reunir condições para tornar o sistema de transportes mais eficiente e menos oneroso para toda a cadeia produtiva. Em outras palavras, essa modalidade privada de exploração mitiga os riscos para o poder público, destrava investimentos e promove competitividade no setor portuário brasileiro, gerando benefícios a toda a sociedade. Sem a dependência de capital público e sem a gestão estatal direta, os **TUP** encontram um espaço de liberdade comercial necessário à evolução do setor.

Contudo, persistem no País uma série de entraves regulatórios que geram distorções e impedem o maior desenvolvimento do setor. Isso porque, embora o empreendimento seja regido pela liberdade de iniciativa, o investidor encontra uma série de entendimentos e iniciativas que afrontam à liberdade comercial. Ainda é muito comum submeter os **TUP** a uma série de exigências que são cabíveis apenas para empreendimentos explorados sob o regime de concessão de serviço público. **Existe e persiste, portanto, uma visão distorcida dos portos privados** que levam ao entendimento equivocado de que esses empreendimentos devam ser regulados invasivamente.

Esse entendimento vem de uma visão administrativa superada, mas ainda presente, sobretudo, em órgãos e entidades de controle diversos. Estas práticas passam longe da natureza essencialmente privada dos TUP, aumentando os custos regulatórios que permeiam toda a cadeia produtiva nacional.

Por isso, a ATP defende que sejam **suprimidas regulações ineficientes** e que a prática regulatória valorize a livre iniciativa e a livre concorrência, coerente com a figura dos Terminais Privados.

3. SEGURANÇA JURÍDICA: Atualmente, o regime jurídico no qual os Terminais Privados estão inseridos não está ajustado ao cipoal regulatório a ser seguido pelos nossos vários empreendedores. Como resultado dessa regulação dissonante da realidade do setor, a insegurança jurídica afeta a materialização de investimentos. Como já visto anteriormente, as deficiências existentes expõem o capital privado a uma insegurança jurídica que gera fuga de investimentos para empreendimentos portuários. A despeito dos contratos, que é o primeiro alicerce de qualquer empreendimento privado, assistimos sérias distorções contidas nas cláusulas contratuais que impõe ao setor privado exigências e responsabilidades como se sua atuação pudesse ser equiparada à prestação de

serviços das instalações públicas, excluindo-se o direito à livre iniciativa. Os custos inerentes à matriz dos riscos contratuais, principalmente ao setor privado, caminham em detrimento ao interesse público.

Sem fragilizar o poder público, é preciso **reposicionar as questões jurídicas em favor da liberdade de empreender**, garantindo a disposição dos investidores em aplicar seus projetos no Brasil.

4. DESBUROCRATIZAÇÃO: Não é uma novidade que os setores de infraestrutura no Brasil lidam com entraves burocráticos constantemente.

A nossa cultura de burocracia estatal é um tema delicado e que merece bastante atenção. Estamos imersos em um cenário de imobilismo da gestão pública em que temos regras excessivas, **redundância de procedimentos** e superposição de responsabilidades entre vários órgãos anuentes, o que causa enorme insegurança, lentidão e, conseqüentemente, prejuízos de diversas naturezas.

Os agentes encontram inúmeras barreiras, dentre elas a falta de clareza, o excesso de tempo gasto em procedimentos considerados simples. Propomos uma agenda clara e efetiva voltada à integração, não só dos órgãos de política de transportes, como de diversos outros intervenientes, em busca de uma **sólida pauta de simplificação de procedimentos, harmonização de competências, de requisitos e de atuação para celeridade na tomada de decisão.**

CONTRIBUIÇÃO DO SETOR PORTUÁRIO PRIVADO AO BRASIL

Nos últimos 5 anos (2013-2018), ao longo de toda costa brasileira e rios navegáveis, **78** Terminais de Uso Privado investiram mais **R\$ 21 bilhões**, com recursos próprios, para melhorias de infraestrutura, ampliando nossas capacidades operacionais. Urge a necessidade de o setor portuário privado em atendimento ao produto brasileiro retomar as expectativas de investimentos.

O futuro do Brasil, assim como o desenvolvimento da infraestrutura de transportes, depende de muitos desafios para tornar o custo do produto brasileiro mais competitivo. Por isso, reverberamos, neste manifesto, a confiança de que a partir da próxima gestão, sob um novo governo à frente República Federativa Brasileira, esse conjunto de medidas, estruturado em uma parceria integrada entre o Poder Público, as instituições e toda sociedade civil, proporcionará maior segurança aos investidores, disponibilidade de recursos financeiros para apoiar uma política setorial transparente, única e permanente, e que seja vista pelas gerações futuras como a estratégia de um governo hábil para a derrocada da crise, a retomada do crescimento e a solução para o desenvolvimento sustentável do país.